





**SOCIÉTÉ DE VENTES  
AGUTTES SAS**

Claude Aguttes  
claude@aguttes.com

---



**RESPONSABLE  
DU DÉPARTEMENT**

Gautier Rossignol  
01 47 45 93 01  
rossignol@aguttes.com

---



**Assisté de**

Geoffroi Bajiot  
04 37 24 24 23  
bajiot@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 18 mars 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 16 mars 2017 de 10h à 19h

Vendredi 17 mars 2017 de 10h à 19h

Samedi 18 mars 2017 de 9h30 à 12h sur rendez-vous

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

*Enchérissez en live sur*

**AGUTTES** **Drouot**LIVE<sup>WOOD</sup>  
LIVE

### Commissaire-Priseur

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

Williams



## EDITO

---

Notre Vente de Printemps, la première de l'année orchestrée par notre département Automobiles de Collection & Automobilia, se veut le reflet du marché de l'automobile de collection actuel. Fait de passions et de rêves, nous tâchons d'en être pour vous, les acteurs attentifs, appliqués et enthousiastes.

De la Salmson 2300S Cabriolet Chapron, deuxième des cinq exemplaires façonnés par l'un des plus illustres maîtres carrossiers français, prétendante idéale aux concours d'élégance les plus prestigieux. A la Ferrarissime F40, supercar radicale née pour célébrer les 40 ans de la marque du Commendatore et aboutissement ultime du concept de la voiture de sport homologuée pour la route. En passant par des sportives emblématiques comme la Toyota Celica Turbo 4WD ST185, championne du monde des rallyes en 1992 ou encore l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA à l'authenticité symbolique... Elles sont un éventail toujours plus riche d'automobiles d'époques et de styles différents, correspondant toutes à un genre automobile et attisant des convoitises individuelles. Pointant le bout de leurs calandres, les Youngtimers ont une fois encore la part belle dans nos pages... Peugeot 205 GTI 1.9, Clio Williams, BMW M3 E30, R5 Alpine Turbo... Elles sont le symbole d'une génération florissante.

Variété, beauté, authenticité et exclusivité, sont les maîtres mots qui ont guidé nos recherches pour composer et harmoniser cette vente que nous avons souhaitée être l'incarnation d'une vision partagée de l'Automobile. Aussi remercions-nous chaleureusement les nombreux propriétaires pour la confiance qu'ils nous ont accordée afin d'assurer la transmission de celle qui fut bien souvent, l'objet de leur bienveillance exacerbée.

*Our Spring Sale, the first this year orchestrated by our department handling Fine cars & Automobilia, hopes to provide an accurate reflection of the current classic car market. To help to bring your dreams and passions to fruition, we try to be attentive, involved and enthusiastic actors.*

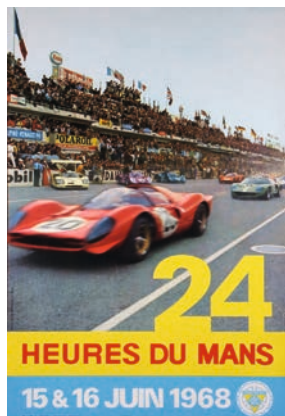
*On the one hand, we have the Salmson 2300S Cabriolet Chapron, the second of five crafted by one of the most famous and talented French master coachbuilders, an ideal contender for laurels in the most prestigious concours. In another register altogether, almost another universe, we have the Ferrarissime F40, radical supercar created to celebrate the 40th anniversary of il Commendatore's foundation of the marque of the prancing horse, the ultimate statement of a machine with the architecture of a sports-racer which has been adapted and homologated for the road. In between these two opposite poles we have some emblematic sporting cars such as the Toyota Celica Turbo 4WD ST185, World Rally Champion in 1992 and the Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, of stunning authenticity. Our catalogue presents a particularly varied range of cars of different periods and styles, each one representing a particular taste, type, user profile and each one sparking individual flames and desires. Pushing their noses into the classic car arena, the Youngtimers once again impose a substantial presence in our pages... Peugeot 205 GTI 1.9, Clio Williams, BMW M3 E30, R5 Alpine Turbo are the flag-bearers of a flourishing generation.*

*Variety, beauty, authenticity and exclusivite are the key concepts which have guided our searches in order to compose and harmonize this sale, which we trust will be the incarnation of a shared vision of the automobile. We offer particularly warm thanks to the numerous owners for the confidence which they have placed in us in order to ensure the transmission of a possession which has often been very dear to them and on which they have lavished unlimited, sometimes even obsessive, care*



# AUTOMOBILIA





**1**

24 Heures du Mans 1967  
Affiche Imp. Oberthur  
D'après une photo Delourmel,  
Le Mans. Très bon état  
Dim: 58 X 37 cm environ

80 / 120 €

**2**

24 Heures du Mans 1968  
Affiche Imp. Oberthur  
D'après une photo Delourmel,  
Le Mans. Très bon état  
Dim: 60 X 40 cm environ  
On joint le ticket d'entrée de la manifestation  
acheté la même année

80 / 120 €



**3**

24 Heures du Mans 1971  
Affiche Imp. Draeger Paris  
D'après une photo Delourmel,  
Le Mans? Très bon état malgré pliure  
Dim: 40 X 60 cm environ

80 / 120 €

**4**

24 Heures du Mans 1973  
Affiche. Impression et réalisation Imp.  
Commerciale. Editions Le Pilier Vert  
Dim: 40 x 60 cm environ

50 / 100 €

**5**

24 Heures du Mans 1976  
Affiche. Impression et réalisation Imp.  
Moreillon et Schweizer  
Dim: 57 x 38 cm environ

50 / 100 €

6

24 Heures du Mans 1977

Affiche. Impression et réalisation  
Moreillon et Schweizer

Photo Farinacci, Le Mans

Dim: 50 X 48 cm environ

50 / 100 €

7

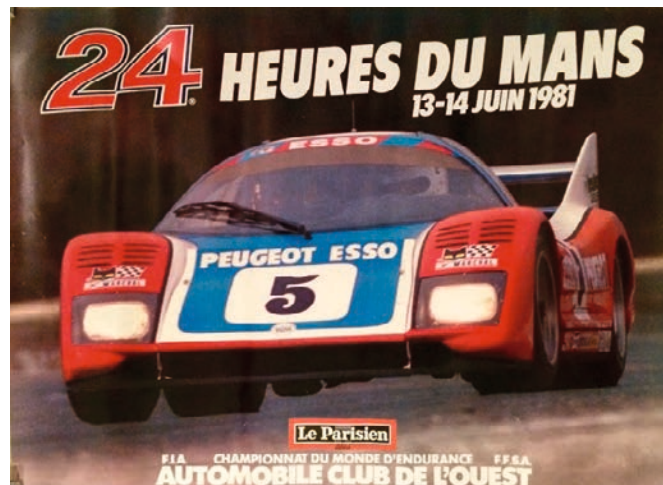
24 Heures du Mans 1981

Affiche originale. Imp. Publi-Inter S.A.

D'après une photo M. Zurini

Dim: 38 X 53 cm environ

50 / 100 €



8

24 Heures du Mans 1983

Affiche. Impression et réalisation  
Sartec Studio Paris Etat moyen,  
déchirures, pliures et manques

Dim: 40 X 53 cm environ

Dim: 40 X 53 cm environ

50 / 100 €



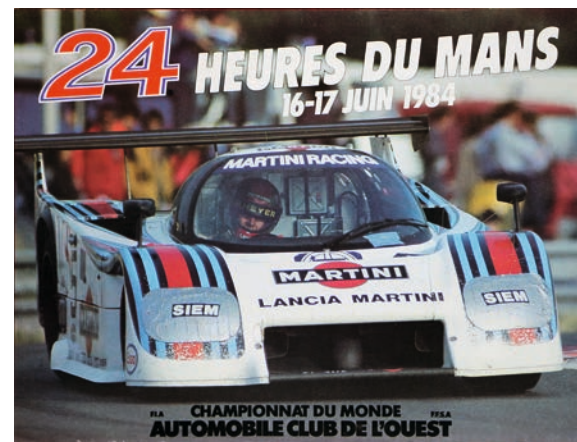
9

24 Heures du Mans 1984

Affiche. Impression et réalisation  
Startec Studio Paris. Très bon état

Dim: 40 X 53 cm environ

50 / 100 €





10

REVUE AUTOMOBILE

Années 1965 à 2005

Manque les années : 1966 - 1970 -  
1974 - 1996 - 1997 - 2000

On joint les revues Inufa Internationaler  
Nutzfahrzeug Katalog

Années : 1967 - 1968 - 1974 - 1977 - 1978 -  
1981 - 1983 à 1989

100 / 200 €

11

Lampe casque - Circa 1970

Casque de moto et volant de voiture

Edition Leuchten

Dim: 53 X 28,5 cm

500 / 800 €





**12**

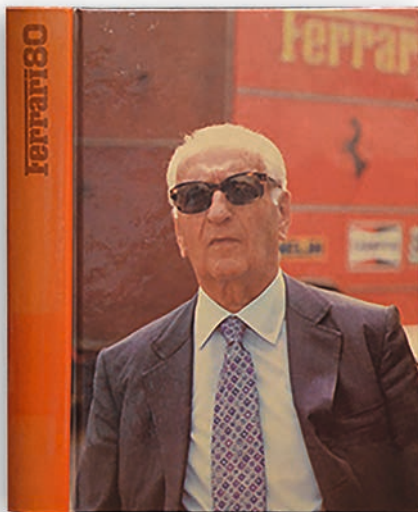
«Ferrari La Passion»

Collection complète de la revue, reliée, en 2 volumes, en langue française

On joint un lot de revues:

- 3 revues sur les Ferrari de course et de route, par Dean Batchelor, en langue anglaise
- 9 revues d'essais de différents modèles Ferrari des années 1950 à 1980, en langue anglaise
- 5 revues L'Automobiliste, en langue française

40 / 80 €



**13**

Livre Ferrari 80 par Enzo Ferrari

Edition hors commerce, limitée à 2500 ex, de 1981, mention de 3ème édition, Aux éditions Arbe officine grafiche à Modène

80 / 120 €



**14**

Littérature automobile

Lot de 8 livres en langue française

- Pilote de course, par Maurice Trintignant, 1957
  - Les princes du tumulte, par Pierre Fisson, 1950; 2 exemplaires dont l'un avec son bandeau de presse
  - Les gueux du tumulte, par Maurice Berthon, 1955
  - L'aventure automobile, par JA Grégoire, 1953
  - 24 heures au Mans, par JA Grégoire, 1955
  - Le cerce infernal, par hans Ruesch, 1955; 2 exemplaires dont l'un de 1966 aux éditions Marabout
- On joint «Au temps des automobiles», par Pierre Dumont, 1965

50 / 100 €







**15**

Lot de 4 livres sur la Ferrari F430, comprenant:

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

40 / 80 €

**19**

**FERRARI 550 MARANELLO**

Catalogue de présentation de la Ferrari 550 Maranello, en langues multiples

On joint un dossier de presse de la gamme Ferrari des années 1990, en langues multiples

30 / 60 €



**16**

**Year Book Ferrari F1**

Lot de 7 en livres sur les années 1989 à 1997 (manque les années 1994 et 1995)

En langue anglaise

30 / 60 €

**20**

**FIAT DINO SPIDER**

Fascicule reprenant les caractéristiques techniques et esthétiques de la voiture

50 / 100 €

**17**

**FERRARI 612**

Catalogue de présentation du modèle, en langues multiples

On joint également un livre de présentation du modèle, neuf encore sous blister

40 / 80 €

**21**

**MARANELLO WARM-UP**

Foulard en soie représentant des Ferrari de compétition

Dans son emballage d'origine

On y joint:

- Une série de 20 sérigraphies dans leur coffret retraçant l'histoire de la marque au cheval cabré; Série éditée par le garage FRANCORCHAMPS à l'occasion du 50ème anniversaire de Ferrari
- Un fort lot de documentation Ferrari, marque, modèle, données de production, photos..

50 / 100 €



**18**

**FERRARI 599 GTB Fiorano**

Catalogue de présentation du modèle, en langues multiples

On joint le catalogue de présentation de la Ferrari 550 Maranello, en langues multiples

30 / 60 €

**22**

**MASERATI**

Lot de deux catalogues de présentation:

- Un sur la Maserati 3200 GT, en langue française
- Un sur la Maserati Quattroporte Evoluzione, en langue française

40 / 80 €



**23**

**FERRARI**

Lot comprenant : Un press-book 1996, en langue française, une brochure de Charles Pozzi 1980, en langue française, un dépliant sur l'entreprise Ferrari en 1989, en langue italienne, deux catalogues Ferrari années 1980, en langue française et un dépliant de la gamme Ferrari de 1994, en langues multiples

30 / 60 €

**27**

**Ferrari 365 GTB/4 «Daytona»**

Lot de 2 fascicules de présentation du modèle  
L'un sur la 1ère série et l'autre sur la 2nde  
En langue multiple  
Etat correct (pliures et agraphes oxydées)

80 / 120 €



**24**

**FERRARI 250**

Lot de deux fascicules de présentation technique:  
- Un sur le modèle 250 Le Mans, en langues multiples  
- Un sur le modèle 250 Testa Rossa, en langue anglaise  
On joint 4 revues «Cavallino»

50 / 100 €

**28**

**FERRARI F40**

Lot comprenant:  
- Un dépliant cartonné grand format de la Ferrari F40 en langues multiples, en bon état  
- Trois dépliants de la Ferrari F40 en langues multiples, dont un en état correct et deux abimés (déchirures et pliures)

50 / 80 €



**25**

**FERRARI 412**

Catalogue de présentation du modèle, en langue française, accompagné des photos de presse d'époque

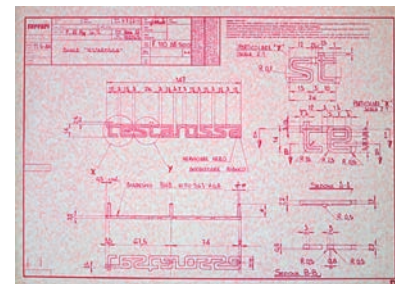
30 / 60 €

**29**

**FERRARI 456**

Lot de deux catalogues de présentation du modèle, comprenant:  
- Le dossier de presse Ferrari de la 456 GT en langue française  
- Le catalogue de la Ferrari 456 GTA en langue anglaise et italienne

40 / 80 €



**26**

**FERRARI**

Lot comprenant:  
- Un dépliant de présentation sur la Ferrari 328 GTB, en langues multiples  
- Le catalogue de présentation de la Ferrari 208 Turbo, en langue italienne  
- Un dépliant succinct de présentation sur la Ferrari Mondial, en langues multiples, avec des rousseurs  
- Le catalogue de présentation de la Ferrari 348, en langue française  
- Un catalogue de présentation de la gamme Ferrari à la fin des années 1980 et début des années 1990, en langue française

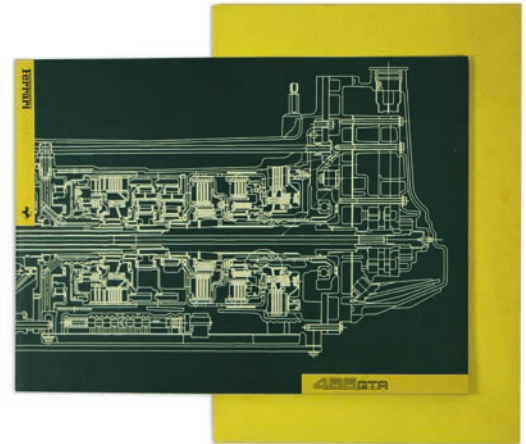
50 / 100 €

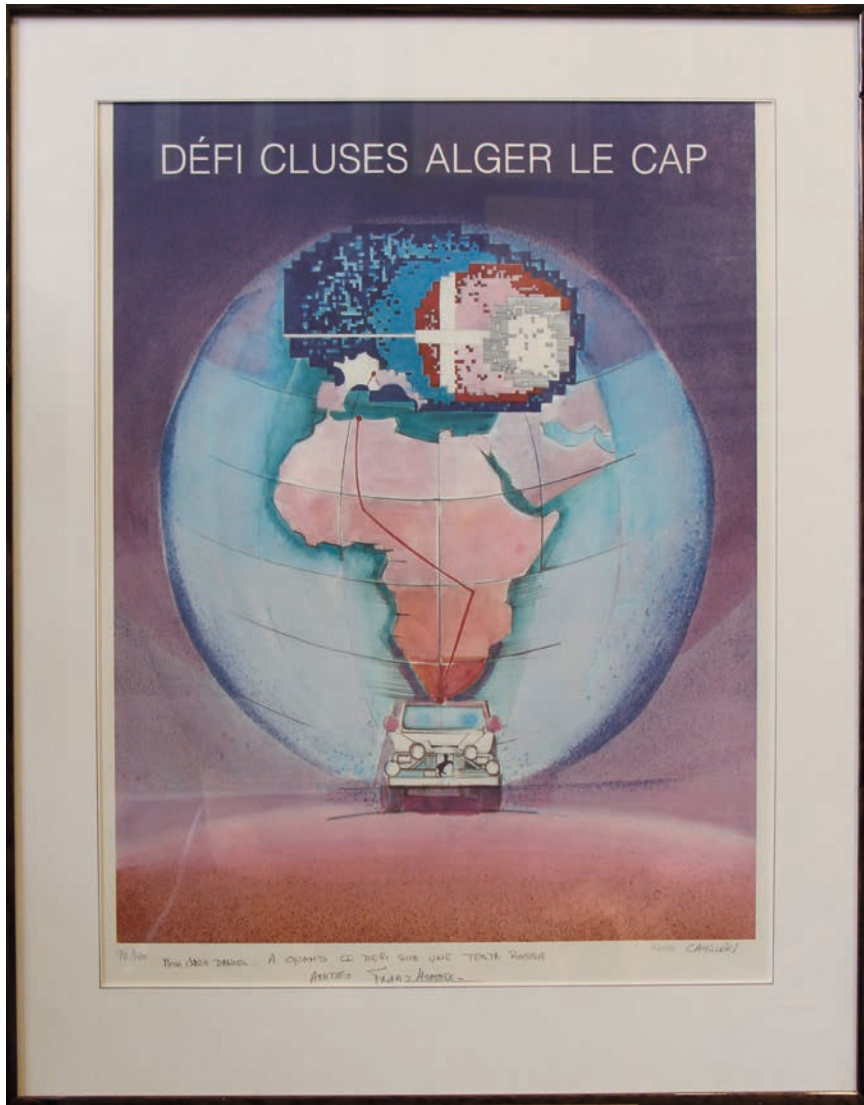
**30**

**Ferrari Testarossa**

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

40 / 80 €







**31**

Defi Cluses Alger Le Cap  
Lithographie encadrée par Pierre  
Camilléri  
Sigée, dédicacée et numérotée  
72/140  
Dim: 62 X 47 cm environ

50 / 100 €

**32**

FERRARI TESTAROSSA  
MONOSPECCHIO  
Photo serigraphiée, numéro  
556/1000  
Datée et signée par l'artiste  
Encadrée  
Dim: 64 X 89 cm environ

40 / 80 €

**35**

FERRARI

Lot de 3 photos encadrées de la Ferrari F40 LM en course:  
-Deux de la voiture au championnat IMSA GTO de 1989, dont l'une  
dédicacée par JEAN ALESI; Dim: 42 X 52 cm environ  
-Une de la voiture au championnat IMSA GTO de 1990, conduite  
par Jean-louis SCHLESSER; Dim: 31 X 47 cm environ

30 / 60 €



**33**

JF KRAUSE  
Lithographie d'une Ferrari de course  
(250 Testa Rossa)  
Signée, datée 1992 et numérotée  
24/100  
Excellent état  
Dim: 42 X 52 cm environ

50 / 100 €

**34**

NICHOLAS WATTS  
Sérigraphie «Grand Prix de l'A.C.F.  
1914» par Nicholas Watts  
Excellent état  
Dim : 97 X 70 cm environ

30 / 60 €

**36**

PININFARINA

Lot de 18 photos de studio de différents projets et  
réalisation élaborés par le célèbre bureau de style

50 / 100 €



**37**

**GLIETE**

Lot de 12 dessins au fusain et pastel représentant les pilotes FERRARI suivants: Phil HILL, Patrick TAMBAY, Didier PIRONI, Alain PROST, Jean ALESI, Gilles VILLENEUVE, René ARNOUX, Olivier GENDEBIEN, Jacky ICKX, Mario ANDRETTI, Niki LAUDA, Juan Manuel FANGIO. Tous signés et datés de 1991 par l'artiste

Dim: 59 X 49 cm environ

50 / 100 €



**38**

**24 Heures du Mans 1966**

Photo contrecollée sur bois, représentant le départ de l'édition 1966 des 24 Heures du Mans

Signée Lemeunier

Tampon Studio Lemeunier au dos

Bon état général

Dim: 60 X 100 Cm environ

80 / 100 €

**40**

**René VINCENT**

Affiche de Bugatti

Dim : 98 X 68 cm environ

50 / 100 €



**39**

**Alain MIRGALET**

Lithographie Grand Prix Lyon-Charbonnières 1994, célébrant les 70 ans de la compétition

Numérotée 260/400

Signée par l'artiste

Avec son tube d'origine

Dim: 56 X 76 cm environ

50 / 100 €

**41**

**Hunziker GEROLD (1894-1980)**

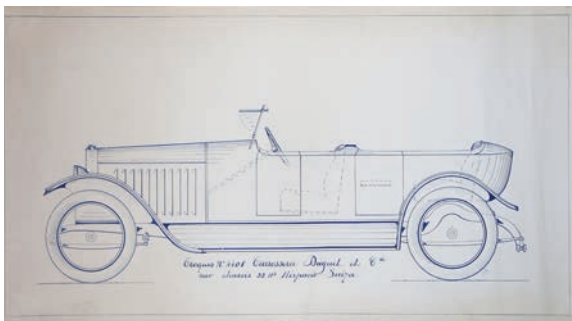
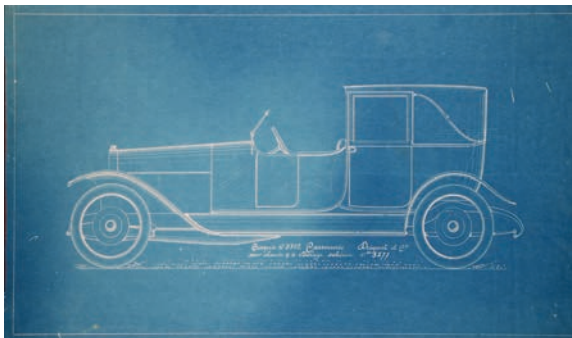
Affiche Bugatti type 55, 1932

Bon état, légères rousseurs, pliures et scotch aux 4 angles

Dim: 56 X 40 cm environ

100 / 200 €



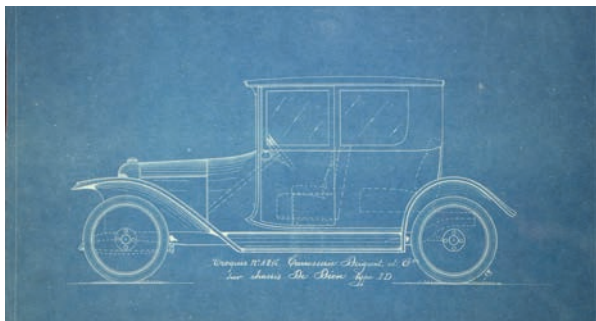
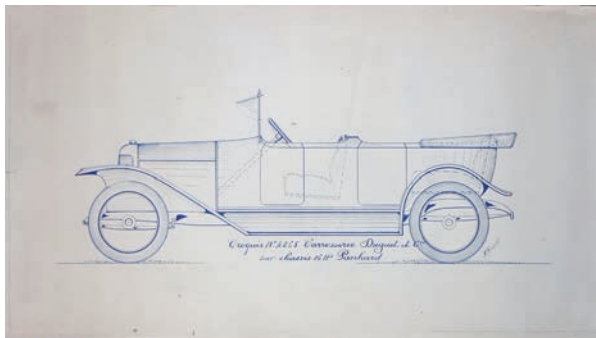


**42**

**Carrosserie DRIGUET & CIE**

Lot de 4 plans, comprenant un plan de carrosserie sur papier bleu d'usine, basé sur châssis Delage, un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Panhard 16 HP, un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Hispano-Suiza 32 HP et un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Panhard 10 HP

50 / 100 €



**43**

**Carrosserie DRIGUET & CIE**

Lot de 3 plans, comprenant un plan de carrosserie sur papier bleu d'usine, basé sur châssis De Dion type ID, un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Citroën et un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Renault 18 HP

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

50 / 100 €

**44**

**Grand Prix de Monaco 1971**

Affiche. Imp J. Ramel à Nice

Maquette S. Carpenter

Collée sur panneau

Etat moyen, déchirures et traces d'humidité

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

**45**

**RAZZIA pour LANCIA**

Affiche du prix du jockey club du dimanche 7 Juin 1992 à Chantilly

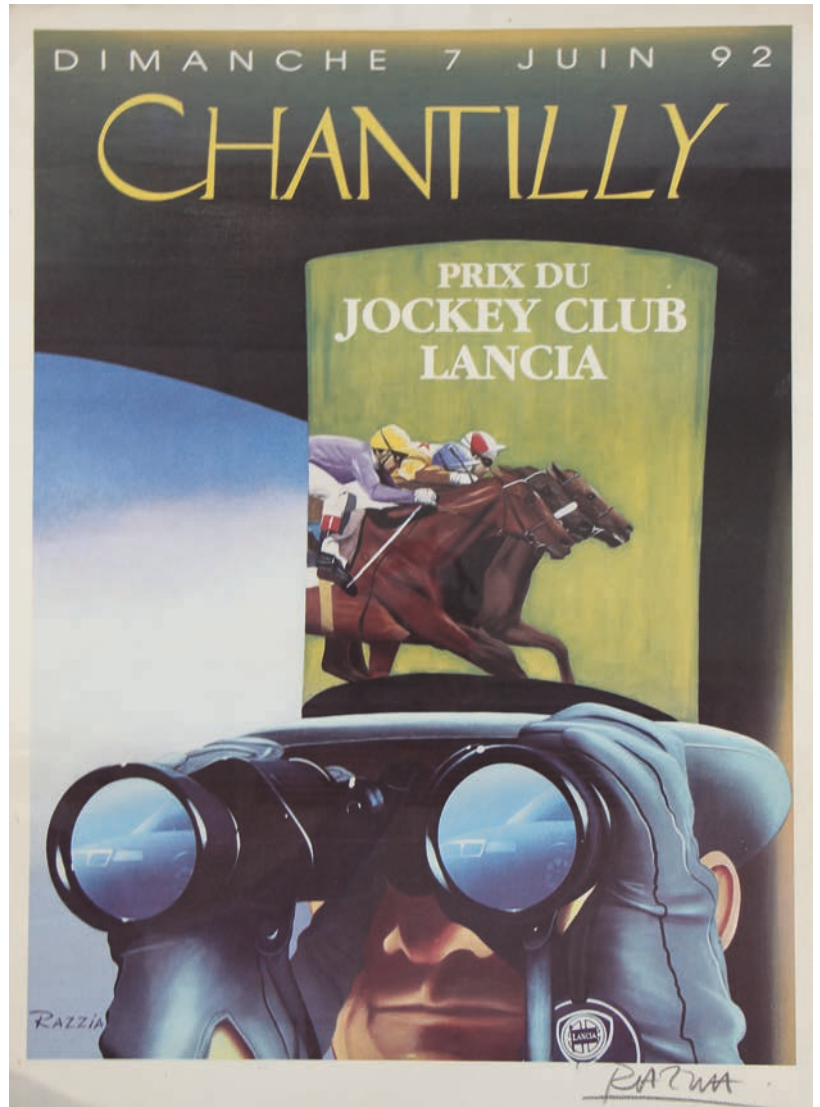
Contresignée par l'artiste

Très bon état

Dim: 56 x 75 cm environ

On joint le ruban d'emballage

50 / 100 €





**46**

Paul BOUVOT (1922-2000)

Bugatti

Dessin au crayon sur papier

Signé et daté 1983 en bas à droite

Dédié : «à mon ami Pierre Caron»

«en souvenir de Baccarat», «été 1944». Papier jauni en bordures, légères taches et rousseurs, sinon très bon état

Dim: 110 X 75 cm environ

600 / 800 €

Provenance: Collection CARON



**47**

Paul BOUVOT (1922-2000)

Bentley Le Mans

Technique mixte

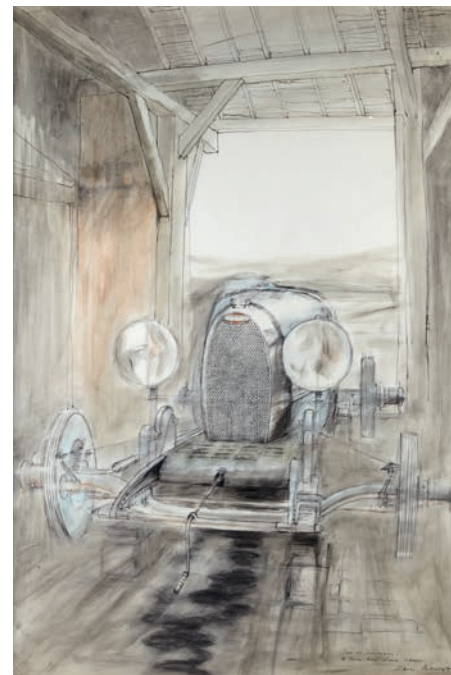
Signé et daté 1959 en bas à droite

Encadré

Dim: 119 X 91 cm environ

800 / 1 200 €

Provenance : Collection CARON



**49**

Paul BOUVOT (1922-2000)

Bentley 6,5L

Dessin au crayon sur papier

Signé et daté 9.4.57 en bas à droite

Papier jauni, quelques taches et déchirures en bas

Dim: 31 X 25 cm environ

100 / 200 €

Provenance : Collection CARON



**50**

Paul BOUVOT (1922-2000)  
Bentley n°4 Le Mans 1927  
Dessin au crayon sur papier  
Papier jauni mais dessin en bon état  
Sous-verre  
Dim: 12 X 17 cm environ  
On joint une sérigraphie du dessin; Dim : 30 X 39 cm environ

100 / 200 €

Provenance : Collection CARON

**51**

Paul BOUVOT (1922-2000)  
Rolls-Royce Phantom  
Dessin au crayon et fusain sur papier  
Signé et daté 11.01.59 en bas à droite  
Papier jauni sinon très bon état  
Dim: 32 X 49 cm environ

200 / 400 €

Provenance : Collection CARON

**52**

Paul BOUVOT (1922-2000)  
Salmson 1.1L  
Dessin au crayon sur carton. Représente Yves Giraud-Cabantous sur Salmson, vainqueur à Gaillon 1929.  
Signé, daté 1959 et légendé en bas à droite. Taches, déchirures et manques  
Dim: 50 X 65 cm environ  
On joint une sérigraphie d'un modèle similaire en course, en état moyen

100 / 200 €

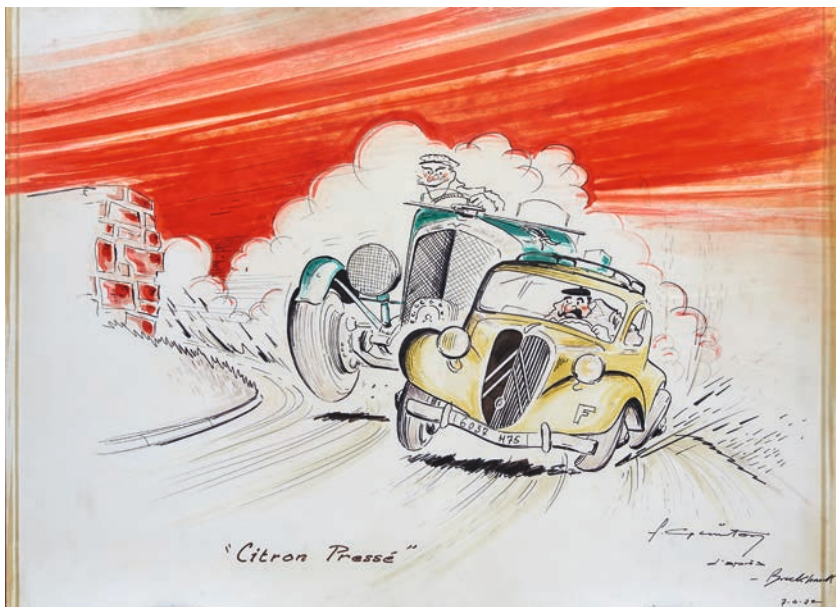
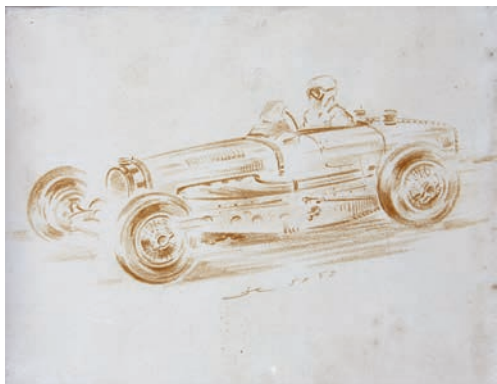
Provenance : Collection CARON

**53**

Paul BOUVOT (1922-2000)  
«Four Wheel Controlled Skidding»  
Dessin au crayon sur papier cartonné  
Représente une formule 1 en dérapage. Signé et daté 1959 en bas au centre. Taches et rousseurs.  
Sous-verre  
Dim: 25 X 28 cm environ

100 / 200 €

Provenance : Collection CARON





**54**

Paul BOUVOT (1922-2000)

Austin Healey BN1

Dessin à la craie sur papier noir. Signé et daté 1955 en bas à droite.

Sous-verre

Dim: 12 X 21 cm environ

On joint une photo ancienne d'une voiture de course des années 1930

100 / 200 €

Provenance : Collection CARON



**55**

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

80 / 120 €

Provenance : Collection CARON



**56**

F. GUITON d'après BROCKHANK

«Citron Pressé»

Technique mixte. Signée et datée 7.4.72 par l'artiste en bas à droite

Sous-verre

Dim: 50 X 65 cm environ

On joint une affiche du salon Rétromobile de l'année 1980

30 / 60 €

Provenance: collection CARON



**57**

Paul BOUVOT (1922-2000)

Lot de 2 sérigraphies: Rolls-Royce et voiture de course n°17

Sous-verre

Dim: 42 X 31 cm environ

50 / 100 €

Provenance : Collection CARON

**58**

Alain MIRGALET

Féminité et signalisation routière

Lot de 4 lithographies dont 3 épreuves d'artiste et une numérotée 19/20

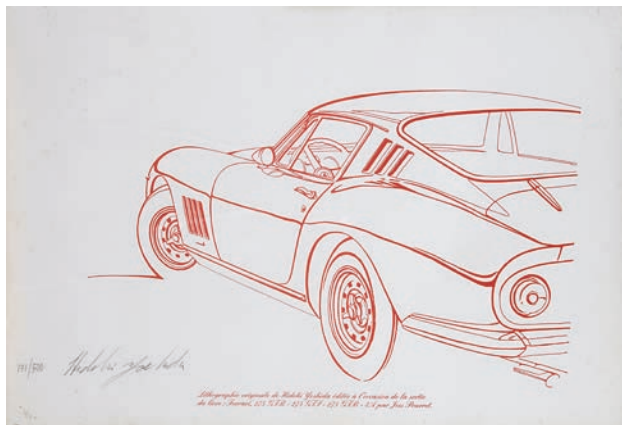
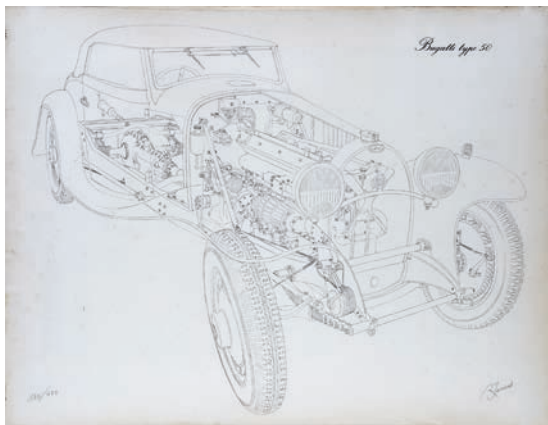
Toutes signées de la main de l'artiste

Mauvais état

Dim: 25 X 19 cm environ

50 / 100 €

Provenance : Collection CARON



**59**

**Robert JARRAUD**

Vue éclatée de la Bugatti type 50  
Lithographie. Signée en bas à droite  
par l'artiste et numérotée 130/400 en  
bas à gauche. Rousseurs et taches.  
Sous-verre

Dim: 51 X 66 cm environ

On joint une vue éclatée de la Bugatti type 59  
également

50 / 100 €

Provenance : Collection CARON



**60**

**Heidiki YOSHIDA**

Ferrari 275 GTB  
Lithographie. Edition limitée. Signée  
par l'artiste et numérotée 171/500 en  
bas à gauche et papier jauni en bor-  
dure, taches et rousseurs. Sous-verre  
Dim: 38 X 56 cm environ

50 / 100 €

Provenance : Collection CARON

**61**

**Paul BOUVOT (1922-2000)**

Lot de 2 recherches sur automobiles de sport. Pastel  
sur papier noir. Signées et datées 1952 en bas à  
droite. Sous-verre  
Dim: 26 X 51 cm environ

200 / 300 €

Provenance : Collection CARON

**62**

**Paul BOUVOT (1922-2000)**

Le Mans 1953

Dessin à la craie sur papier noir. Signé en bas à  
gauche. Sous-verre

Dim: 50 X 65 cm environ

200 / 400 €

Provenance : Collection CARON

**63**

GEO HAM (Georges Hamel; 1900-1972)

Pilote au casque bleu

Lithographie en couleurs. Représente le pilote Robert Benoist sur Bugatti. Déchirure en haut à gauche en bordure sans incidence sur l'estampe et légères pliures

Dim: 45 X 65 cm environ

400 / 800 €

Provenance : Collection CARON



**64**

GEO HAM (Georges Hamel; 1900-1972)

Louis Chiron au Grand Prix d'Antibes 1928 sur Bugatti type 35 n°2

Lithographie en couleurs. Représente la Bugatti n°2 du vainqueur Louis Chiron durant le Grand Prix d'Antibes 1928 avec à l'arrière plan : la Bugatti 37A de Ceresato et l'Amilcar 6 cylindres de Morel. Papier jauni sinon bon état. Encadrée

Dim: 34 X 53 cm environ

300 / 600 €

Provenance : Collection CARON





65

Joe BRIDGE (1896 - 1967)

"Je viens vous voir... en VOISIN"  
Affiche. Reproduction. Papier jauni en bordure, taches et rousseurs. Sous-verre

Dim: 73 X 55 cm environ

50 / 100 €

Provenance : Collection CARON



66

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

80 / 120 €

Provenance : Collection CARON



67

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

80 / 120 €

Provenance: collection CARON

68

Alexis KOW (1901-1978)

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

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

Signée en bas à droite par l'artiste

Légères rousseurs éparses en bordures sinon très bon état

Dim: 70 X 57 cm environ

200 / 400 €

Provenance : Collection CARON





69

Affiche originale du Tour de France Automobile 1969

Dim: 64 X 44 cm environ

50 / 100 €

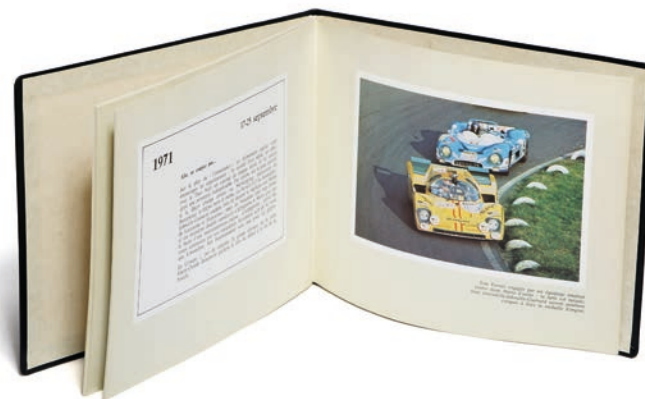


70

Affiche originale du Tour de France Automobile 1971

Dim: 64 X 44 cm environ

50 / 100 €



**71**

Livre du Tour de France Automobile

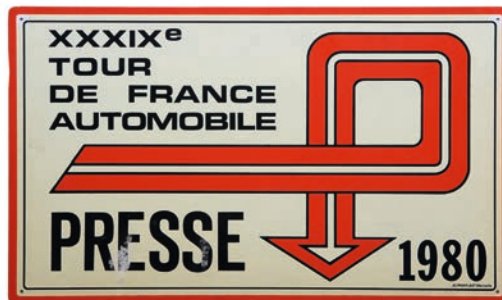
Edition limitée N° 00059 avec  
couverture en cuir

70 / 120 €

**72**

Plaque de rallye du TDF Automobile  
1980 - Presse

60 / 100 €



**73**

Plaque de rallye du TDF Automobile 1971

100 / 200 €



**74**

Plaque Rallye Critérium des Cévennes  
1980 - Presse

50 / 100 €



**75**

Plaque Rallye Lyon-Charbonnières  
1997 - Presse

50 / 100 €



**76**

Plaque Rallye Monte-Carlo  
1995 - Presse

50 / 100 €





**77**

**BIBENDUM**

Mascotte de gonfleur MICHELIN qui ornait un

gonfleur de la marque

Circa 1930

Eclats de peinture

H: 20 cm environ

80 / 120 €

Provenance : Collection CARON



**78**

«Les Vieux du Volant 1915» - Badge Roger PEROT

En métal et décor émaillé rouge et bleu  
Signé en bas à gauche R. Pérot, daté 1915  
et numéroté 2009

On joint l'épinglette assortie avec au revers  
le cachet J. Bory 21 rue du Temples Paris,  
ainsi qu'un appel de cotisation original pour  
l'année 1936

200 / 400 €



**79**

Bugatti Owners Club

Badge Prescott

Avec pampilles du Ferrari Owners Club et des  
années 1973, 1974, 1975 et 1976

En métal émaillé

40 / 80 €



**80**

**RENAULT NERVA SORT SPIDER**

Jouet Renault dans boîte d'origine  
 Porte de la voiture accidentée  
 Jouet ancien dans sa boîte d'origine  
 (référence 5/22. Véhicule de couleur  
 bleue en métal embouti, à mouve-  
 ment mécanique, éclairage électrique  
 et avec personnages fournis  
 Etat d'usage, accident à la portière  
 gauche et manque un vitrage de  
 phare. Clé de remontage présente

50 / 100 €



**81**

**RENAULT**

Insigne sur socle bois  
 Dim: 22 X 14 cm

30 / 60 €



**82**

**PEUGEOT**

Insigne sur socle bois  
 Dim: 30 X 10 cm

40 / 80 €

**83**

**Lampe magique**

Rétroprojecteur à pétrole  
 Kosmos-Brener  
 Circa 1930  
 Accompagné de 2 lots de plaques  
 -Histoire de la course automobile  
 -Le roi Dagobert  
 Dim: 60 X 20 cm

200 / 300 €



**84**

**PROST GRAND PRIX**

Barge board droit en fibre de carbone de la Monoplace AP03 de la saison 2000

Excellent état

Dim: 48.5 X 110 cm environ

80 / 120 €

**85**

**Ferrari 250 GT Lusso**

Lignes d'échappement doubles inox  
Etat neuf

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

100 / 300 €



**86**

**Ferrari F40**

Lot de 4 jantes arrière de marque BBS Racing pour Ferrari F40, en alliage léger.

Etat d'usage,

Dim: 39 X 47 cm

100 / 300 €

**87**

**FERRARI**

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

Etat d'usage

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

200 / 400 €

**88**

**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 / 300 €





**89**

**DINKY TOYS MECCANO**

Lot de 8 miniatures, comprenant:  
 PEUGEOT 403, ref 24B, CITROEN DS19,  
 ref 24C, CITROEN DS19, ref 24C, CITROEN  
 2CV, SIMCA VERSAILLE, VESPA 2CV, ref  
 24L, FERRARI, ref 23J, MERCEDES 190SL,  
 ref 24H

50 / 100 €



**91**

**NOREV**

Lot de 10 miniatures, comprenant:  
 SIMCA 1000, SIMCA MARLY AMBULANCE,  
 FIAT 600, -TRACTEUR UNIC, SIMCA  
 OCEANE, N°19, PANHARD PL17, PEUGEOT  
 203, SIMCA9 ARONDE, AMBULANCE  
 VEDETTE 5, SIMCA PLEIN CIEL, N°18

50 / 100 €



**90**

**DINKY TOYS MECCANO**

Lot de 9 miniatures, comprenant:  
 TRACTEUR UNIC, ref 39, TRANSPORTEUR DE VOITURES  
 «Boilot Petolat», ref 39A, AUTOCAR CHAUSSON, ref 29F  
 , CITROEN «23» «Dinky Service», ref 35 A, CITROEN 2CV  
 Fourgonette Pompiers, ref 25D  
 -SIMCA CARGO «Bailly Déménagements», ref 33, BERLIET  
 «34», SIMCA ARIANE Taxi Parisien, ref 24ZT, BERLIET 1ER  
 SECOURS, ref 32E,

On joint une miniature de marque DINKY SUPERTOYS MECCANO, modèle  
 DUMPER MUIR-HILL, ref 887

50 / 100 €



**92**

TEKNO / MAJORETTE / CIJ / FJ

Lot de 8 miniatures, comprenant:

-MERCEDES BENZ 300SL, Formule 1, ref 229, Etat neuf sous blister, RENAULT COLO-RALE 800Kgs, RENAULT FLORIDE, Ambulance RENAULT EUROPARC, BERLIET TYPE GLR «SHELL», 100Kgs RENAULT, BERLIET CITERNE

50 / 100 €

**93**

LESNEY

Lot de 9 miniatures, comprenant:

»D» TYPE JAGUAR, N°40, VAUXHALL CRESTA, N°23, HILLMAN MINX, N°43, PONTIAC GP SPORTS COUPE avec Caravane Berkeley Cavalier, N°923, FORD FAIRLANE Fire Chief's car, N°59, JEEP GLADIATOR, N°71, COMMER ICE CREAM CANTEEN, N°47, BEDFORD DUPLÉ LUXURY COACH «London to Glasgow», N°21, GRIT-SPREADING TRUCK, N°70

50 / 100 €

**94**

SOLIDO / JRD / DINKY TOYS MECCANO

Lot de 5 miniatures, comprenant:

FERRARI TYPE 500 TRC, Camion CITROEN 1200K "ESSO", Tracteur BERLIET et Semi Remorque Fruehauf "Kronenbourg", LAGONDA, -PEUGEOT 403, ref 24B

50 / 100 €



**95**

DEPREUX et NIL

Lot de 2 garages pour véhicules miniatures:

-DEPREUX. En métal, contreplaqué et plastique

Bon état général malgré quelques manques et accidents

Dim : 30 X 52 X 23 cm environ

-NIL. En métal, contreplaqué et plastique. Etat moyen, manques et accidents dont un au plateau

Dim: 28 X 50 X 30 cm environ

60 / 80 €

**96**

QUIRALU

Lot de 3 miniatures, comprenant: ROLLS ROYCE, ISETA VELAM, PEUGEOT D4.A «PRIMAGAZ»

50 / 100 €

97

### Mini Jeep Willys

Style "Jeepy», Circa 1990

Voiture thermique échelle 1/2

Carrosserie en polyester de couleur kaki sur châssis tubulaire

Moteur monocylindre de 150 cc

Transmission par chaîne, boîte 3 vitesses plus marche arrière

La voiture est équipée d'une banquette en simili noir, de pneus larges type 4X4, de phares et de clignotants, d'une roue de secours arrière, d'un jerrican, ainsi que de ceintures de sécurité

Très bon état

1 500 / 3 000 €





**98**

**GUERINEAU MORELLET**

Voiture à pédales de type BABY COURSE en tôle. Jaune. Numéro 1

Restaurée

Dim: 90 X 45 cm environ

100 / 200 €



**99**

**LACROIX FRERES**

Voiture à pédales PEUGEOT 402/202 en tôle.

Bleue

Restaurée. Electrifiée

Dim: 120 X 45 cm environ

300 / 600 €



**100**

**EUREKA**

Voiture à pédales en tôle. Modèle de course.

Bleu de France

Restaurée

Dim: 85 X 35 cm environ

300 / 600 €



**101**

**TOYS TOYS**

Voiture pour enfants à moteur électrique. Modèle bi-place représentant la Ferrari F40

En matière plastique sur châssis métallique.

Chargeur fourni

Dim: 170 X 80 cm environ

300 / 600 €





## COLLECTION

Mascottes automobiles & trophées d'un collectionneur passionné





**102**

**FEMME LIBELLULE À LA CRUCHE**

Par Auguste Moreau (1834 – 1917)

En métal composé, signé sur la base, monté sur un socle en bois

Haut. : 18 cm. (7 in.)

*Metal alloy, signed, mounted on a wooden base*

600 / 800 € sans réserve



**103**

**FEMME LIBELLULE AUX ROSES**

Par Auguste Moreau (1834-1917)

En métal composé, signé sur la base, monté sur un socle en bois

Haut. : 18 cm. (7 in.)

*Metal alloy, signed, mounted on a wooden base*

600 / 800 € sans réserve

**104**

La Renommée par Eichberg

En bronze polychrome, monté sur un socle en marbre gris

*Polychromed bronze, mounted on a marble base*

500 / 800 € sans réserve



**105**

La Victoire 1918 de la Renommée

En bronze argenté, monté sur un socle en bois,

Haut. : 18,5 cm. (7 ¼ in.) et 19,5 cm. (7 ¾ in.)

*silver plated bronze, mounted on a wooden base*

500 / 700 €





**106**

**FEMME DRAPÉE**

Par E. Fanin

En métal composé, signé, monté sur un bouchon et sur un socle en bois

Haut. : 20,5 cm. (8 in.)

*Metal alloy, signed, mounted on a cap and on a wooden base*

500/ 700 € sans réserve

**107**

**L'IMPATIENTE**

Par Antoine Bofill (1894 – 1939)

En bronze, signé et monogrammé J. D pour Jean Doré, montée sur un socle en bois

Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

*Bronze, signed and stamped JD for Jean Doré, mounted on a wooden base*

700 / 900 € sans réserve



**108**

**PIERROT Rodeo**

En bronze nickelé, monté sur un socle en  
marbre

Haut. : 10 cm. (4 in.), Long. : 14 cm. (5 ½ in.)

*Nickelled bronze, mounted on a marble base*

600 / 800 €



**109**

**LE COUREUR**

En bronze, éditions Bona-Fizel, le buste du pilote et le volant en deux parties se rassemblant, monté sur un socle en marbre. (MC, p.102, fig.433)

Haut : 10,5 cm. (4 in.)

*Bronze, Bona-Fizel editor, the steering wheel and the pilot in two parts, mounted on a marble base*

1 200 / 1 800 €



# 8<sup>e</sup> Rallye du Mont-Blanc

voitures de collection  
du 2 au 8 Juillet 1984

**Lundi 2 Juillet**

SADAL Citroën ANNEMASSE - EVIAN - AVORIAZ

**Mardi 3 Juillet**

AVORIAZ - SAMOENS - CHAMONIX

**Mercredi 4 Juillet**

CHAMONIX - SAINT-GERVAIS - AUTRANS

**Judi 5 Juillet**

AUTRANS - LES MARCHES - LA CLUSAZ

**Vendredi 6 Juillet**

LA CLUSAZ - LE GRAND BORNAND - FLAINE

**Samedi 7 Juillet**

FLAINE - LN Industrie GAILLARD - DIVONNE

Organisé par le Rétraumobile-Club de Haute-Savoie



110

Bronze « Rallye du Mont-Blanc Bugatti » par Auguste Zhorennssen,

signé à l'arrière, représentant une ancienne Bugatti de course « numéro 8 » passant sous une arche triomphale, coulé en deux parties, hauteur 30 cm. Un bronze identique figure page 130 de l'ouvrage de John J. Zolomij The Motor Car in Art.

A 'RALLYE DU MONT BLANC BUGATTI' BRONZE BY AUGUSTE ZHORENNSEN,

signed to rear, depicting an early racing Bugatti number 8 driving under a triumphal arch, cast in two parts, 30cm high. A similar Bugatti bronze is illustrated on page 130 of John J Zolomij: The Motor Car in Art.

600 / 1 200 €



**113**

Saint Christophe  
Badge de calandre

*Motoring badge*

150 / 250 € sans réserve



**111**

Royal Automobile Club Associate  
Badge de calandre

*Motoring badge*

150 / 250 € sans réserve



**114**

Porte Fanion du Motocycllette Club de  
France

*Carry pennant*

200 / 400 € sans réserve



**112**

Automobile Club des Ardennes  
Badge de calandre, bronze nickelé,  
non signé

GM : 14 cm (7 in)

*Bronze nickeled, unsigned, motoring  
Badge*

400 / 600 € sans réserve



**115**

Motometer Selden  
Sur pied en marbre et son bouchon  
orné d'ailes

*On a marble base with two wings*

400 / 600 €



**116**

**GÉNIE**

D'après Viot

En bronze argenté, trace de signature, monté sur un socle en bois. (MP, p.68, fig. 101)

Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

*Silver plated bronze, after Viot, mounted on a wooden base*

500 / 800 € sans réserve



**117**

**FEMME LIBELLULE SUR UN DAUPHIN**

Par Barthélémy

En bronze argenté, signé, fixé sur sa boîte d'origine

Haut. : 12 cm.(4 ¾ in.)

*Silver plated bronze, signed, mounted on its original box*

400 / 800 € sans réserve



**118**

**OURS ÉQUILIBRISTE, CIRCA 1920-25**

Par Charles Soudant

En bronze argenté, la boule réalisée dans de l'ivoire d'Eléphant spp (Elephantidae spp) (I/A)

pré-convention, antérieur au 1er juin 1947, signé sur le pied arrière droit, monté sur son bouchon.

Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Spécimen conforme au Règle 338/97 du 09/12/1996 art.2-W mc. Pour une sortie de l'UE, un CITES de ré-export sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

*Silver plated bronze and ivory, signed on right foot, mounted on his cap*

1 400 / 1 800 €



**119**

**L'OURS DE BOHÈME**

Par Louis Carvin

En bronze, signé. (MA, p.190, fi g. 676)

Haut. : 11,5 cm. (4 ½ in.)

*Bronze, signed*

500 / 700 € sans réserve



**120**

**RIEN NE SERT DE COURIR**

Par Prades

En bronze argenté, monté sur un socle.

(MC, p.62, fig. 241)

Haut.: 9,5 cm. (3 ¾ in.)

*Silver plated bronze, mounted on a base*

500 / 700 € sans réserve



**121**

**«Défenses de Sanglier»**

Mascotte composée de deux défenses de sanglier. Origine Anglo-saxonne, années 1920. Montée sur bouchon ancien.

H: 13 cm (6)

L : 21.5cm. (10)

*Two defenses of wild boar. Anglo-Saxon origin, on 1920s. mounted on a base*

500 / 700 € sans réserve



**122**

**RIEN NE SERT DE COURIR**

Par Antoine Bofill (1894 – 1939)

En bronze polychrome, monté sur un socle en bois.

(MC, p.7, fig. 5)

Haut. : 15 cm. (6 in.)

*Polychromed bronze, mounted on a wooden base*

1 200 / 1 600 €



**123**

**AIGLE – AUTOMOBILES FORD**

Par Pierre de Soète (1886 – 1948)  
En bronze argenté, signé sur la base, exclusivité de l'association des Fordistes Belges, monté sur un socle en bois. (MA, p.247, fig. 923)

Haut. : 7,5 cm. (3 in.)

*Silver plated bronze, signed, mounted on a wooden base*

600 / 800 € sans réserve



**124**

**Le BAT par AEL.**

Référencé dans *Motoring Mascots*  
Bronze mascot, the BAT

300 / 500 € sans réserve



**125**

«Triomphe»

Mascotte Art déco signée F. Bazin. Editions Marvel. Bronze argenté. Adoptée par les automobiles Isotta Fraschini. Montée sur socle.

H: 17 cm (8 in)

*Signed F. Bazin. Marvel editions. Silvery bronze. Adopted by automobiles Isotta Fraschini. mounted on base.*

500 / 700 € sans réserve



**126**

Le Mandarin à la lanterne

En bronze, signé, monté sur un socle en bois  
Bras mobiles

Haut. : 12 cm (6 in)

*Bronze mascot, mounted on a wooden base*

600 / 800 € sans réserve



**127**

Marin à la pipe + son affiche

Référencé dans le *Motoring Mascots of the World* de Wc Williams

*Bronze mascot, mounted on a wooden base*

400 / 600 € sans réserve



**128**

NINI

Par M. Bertin

En bronze à deux patines, signé sur la base,  
monté sur un socle en bois

Haut. : 12,5 cm. (5 in.)

*Two patinas bronze, signed on base, mounted  
on a wooden base*

400 / 600 €

**129**

**FLÛTE DE PAN**

Par Mic

En métal composé nickelé, monté sur un bouchon. (MA, p.128, fig.411)

Haut. : 16,5 cm. (6 ¼ in.)

*Nickelled metal alloy, mounted on a wooden base*

700 / 900 € sans réserve



**130**

**JOUEUR DE CABRETAINE**

Par M. Bertin

En bronze argenté, signé, monté sur un bouchon à barrettes, représentant Martin Cayla, auvergnat qui fabriquait des instruments de musique.

(MA, p. 139, fig. 459)

Haut. : 18 cm. (7 in.)

*Silver plated bronze, signed, mounted on a cap, depicting Martin Cayla, manufacturer of musical instruments*

500 / 700 € sans réserve





**131**

**AVIATEUR**

Par Hassall

En bronze nickelé et polychrome, signé, monté sur un socle en marbre, l'hélice tournante. (MC, p.117, fig. 499)

Haut. : 11,5 cm. (4 ½ in.)

*Nickelled and polychromed bronze, signed, mounted on a marble base, the propeller moving*

600 / 900 €



**132**

L'Auto

Par Verecke.

Original avec ses roues mobiles  
Bronze désargenté, signé, marque déposé,  
monté sur un bouchon

H : 7.5 cm (3 in)

*Silver plated Bronze, signed, original with turning  
wheels, mounted on a cap*

900 / 1 200 €



**133**

**SIOUX SCRUTANT**

Par G. Laplagne, Édition Génères  
En métal-bronze, signé sur la base et  
marqué, monté sur un socle en marbre  
Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

*Metal alloy bronze, signed and inscribed Déposé,  
mounted on a wooden base*

500 / 700 € sans réserve



**134**

Deux têtes d'indien en bronze, monté sur un  
socle en bois en forme de losange.

Référencé dans *Motoring Mascots of the  
World* by WC Williams

*Bronze, two heads of Indian on a wooden base.*

300 / 500 € sans réserve



**135**

Mascotte signée AEL attribuée à Charles Paillet «indien à l'escargot» 1920 monté sur un bouchon

H.: 13,5 cm

*Bronze mascot, mounted on a cap*

700 / 900 €



**136**

Tête de chef indien

Bronze patiné monté sur un socle en bois orné de bronze

*Silvery bronze mascot, mounted on a wooden and bronze base*

300 / 500 € sans réserve



**137**

Le Romain

1920-1925

Bronze argenté signé Bourcart. (MP N°168)

*Bronze mascot, mounted on a marble base*

500 / 700 € sans réserve



**138**

Gaulois – Vercingétorix

Bronze monté sur un socle

*Bronze mascot, mounted on a base*

300 / 500 € sans réserve



**139**

«L'Enigme» Mascotte exclusivité d'Auto-Omnia.

Frappée «Epreuve 54/100, Edit. Sasportas et Auto-Omnia. Bronze argenté.

H: 12 cm (5 in)

*Silvery bronze.*

700 / 900 €



**140**

**DÉESSE HINDOU**

Par Varnier

En bronze argenté et nickelé, signé, monté sur un bouchon et sur un socle en bois ; oxydation au métal

Haut. : 17,5 cm. (7 in.)

*Silver plated bronze, signed, mounted on a cap and on a wooden base ; oxidation*

600 / 800 € sans réserve



**141**

**BILIKIN**

En métal composé nickelé, modèle déposé, monté sur un socle marbre.

(MA, p.104, fig. 306)

Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

*Nickelled metal alloy, mounted on a marble base*

600 / 800 € sans réserve



**142**

**ÉLÉPHANT – LATIL**

Par François Victor Bazin (1897 – 1956)

En métal composé nickelé, mascotte signée F.Bazin et titrée, représente une tête d'éléphant, symbole de la marque, monté sur un pied en marbre.

Haut. : 9 cm. (3 ½ in.)

*Nickel plated metal, signed and titled, mounted on a marble base.*

800 / 1200 €



**143**

Tête de coq

1927

Rare pièce signée « Lalique France » moulé en creux, produite du vivant de René Lalique, qui ne porte pas son prénom.

H/180mm

*Rare signed «Lalique France» molded hollow, produced by René Lalique's alive, who does not carry his first name.*

1 600 / 2 400 €



**144**

**FEMME AU CYGNE**

Par Lalique France

Groupe en verre blanc pressé et moulé, signé  
Lalique France au vibrographe sous la base  
Haut. : 11,5 cm. (4 ½ in.)

*Mould-pressed white glass, signed Lalique  
France*

200 / 400 € sans réserve



**145**

**Butterfly by Red Ashey**

Mould-pressed white glass, by Red Ashey

500 / 800 € sans réserve



**146**

**FEMME À LA BICHE**

En verre blanc pressé et moulé, monté sur un  
bouchon ; verre jauni  
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

*Mould-pressed white glass, mounted on a cap ;  
yellowed glass*

200 / 400 € sans réserve



**147**

«Colombe»

Mascotte en verre blanc moulé pressé, satiné mat, signée Warren Kessler.

H: 11 cm. (4 in)

*Mould-pressed white glass*

400 / 600 € sans réserve



**148**

Signe Packard circa 1938

300 / 500 € sans réserve



**149**

TÊTE DE CHEVAL

En verre blanc pressé et moulé

Haut. : 13,5 cm. (5 ¼ in.)

*Mould-pressed white glass*

300 / 500 € sans réserve



**150**

**FEMME CHEVAUCHANT UN DAUPHIN**

En bronze argenté, porte un cachet, monté sur un bouchon.

Haut. : 13 cm. (5 in.)

*Silver plated bronze, bears a stamp, mounted on a cap*

500 / 700 € sans réserve



**151**

**LA JOCONDE**

En bronze à patine bronze, titré et porte le cachet

Déposé PM Paris au dos, exclusivité du comptoir Culmen, monté sur un bouchon. (MA, p. 42, fig. 26)

Haut. : 13 cm. (5 in.)

*Bronze, signed and titled, stamped on the back, mounted on a cap*

250 / 350 € sans réserve



**152**

**RÊVEUSE**

Rêveuse, en bronze à patine dorée, montée sur un bouchon, socle en bois

Haut. : 10 cm. (4 in.),

*bronze mascot, a dreamy woman*

400 / 600 € sans réserve



**153**

Le délire  
1920-1925  
Attribué à A. Ply  
Bronze patiné

*Bronze mascot, mounted on a wooden base*

400 / 600 € sans réserve



**154**

Plongeuse à Deauville, Art deco  
Bronze argenté  
*Silvery bronze, mounted on a cap*

600 / 900 € sans réserve



**155**

La petite plongeuse  
Bronze patiné  
*Bronze mascot, mounted on a base*

250 / 350 € sans réserve



**156**

Mercure au flambeau par AEL monté sur un bouchon

*Chrome-plated bronze, mounted on a cap*

600 / 800 € sans réserve



**157**

L'ÉCLAIR

En bronze, titrée sur la base Exposition Grenoble 1925, monté sur un socle en bois. (MA, p.85, fig.221)

Haut : 15 cm. (6 in.)

*Bronze, titled Exposition Grenoble 1925, mounted on a wooden base*

400 / 600 € sans réserve



**158**

Femme au voile

Par Leverrier circa 1925

Bronze argenté

Probablement des premières éditions par les établissements Ray et Derochete, à Lyon

*Silvery bronze, signed, Probably first publishing by establishments Ray and Derochete, in Lyon*

500 / 700 €



**159**

Le petit cherubin sur son bouchon de radiateur, bronze chromé

*Chrome-plated bronze, mounted on a cap.*

400 / 600 € sans réserve



**160**

La Trompette de la Renommée

Signé Guiraud Rivière

Trompette amovible

H/ 14 cm

*Silver plated bronze, signed, removable trumpet*

600 / 800 €



**161**

**GAVROCHE À LA LANTERNE,**

CIRCA 1930

Par Georges Omerth

En bronze et chrysléphantine, réalisé dans de l'ivoire d'Éléphant spp (Elephantidae spp) (I/A) pré-convention, antérieur au 1er juin 1947 signé sur la base, monté sur un socle en bois  
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Spécimen conforme au Règle 338/97 du 09/12/1996 art.2-W mc. Pour une sortie de l'UE, un CITES de ré-export sera nécessaire, celui-ci étant à la charge de l'acquéreur.

*Bronze and ivory, signed, mounted on a wooden base*

800 / 1 200 €



**162**

**LE P'TIT CAMBOUIS, CIRCA 1930**

Par Barthélémy

En bronze et chrysléphantine, réalisé dans de l'ivoire d'Éléphant spp (Elephantidae spp) (I/A) pré-convention, antérieur au 1er juin 1947, signé et marqué Made in France sur la base.

(MA, p.217, 626)

Haut. : 11,5 cm. (4 ½ in.)

Spécimen conforme au Règle 338/97 du 09/12/1996 art.2-W mc. Pour une sortie de l'UE, un CITES de ré-export sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur

*Bronze and ivory, signed and marked Made in France ; head resticked*

900 / 1 400 €



**163**

**PIERROT MUSICIEN**

En bronze et résine, monté sur un socle en bois

Haut. : 11 cm. (4 ¼ in.)

*Bronze and resin, mounted on a wooden base*

400 / 600 € sans réserve

**164**

**PIERROT À LA LANTERNE**

Par Maurice Guiraud – Rivière (1881 – 1947)  
En bronze argenté, signé, monté sur un socle  
en bois. (MA, p.124, fig.392)  
Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

*Silver plated bronze, signed, mounted on a  
wooden base*

800 / 1 200 €



**165**

**NYMPHE ET BACCH**

US  
Par Alexandre Auguste Caron (1857 – 1932)  
En bronze nickelé, signé, monté sur un socle  
en bois  
Haut. : 19,5 cm. (7 ¾ in.)

*Nickelled bronze, signed, mounted on a wooden  
base*

1 100 / 1 500 €





**166**

Le Mousse Siffleur  
1925  
Bronze argenté  
Haut. : 16 cm (6 in)  
*Silver plated bronze*

300 / 500 € sans réserve



**167**

Manneken pis – La paire  
Bronze patiné  
*Bronze mascot*

200 / 400 € sans réserve



**168**

Spirit of Ecstasy

Par Charles Sykes (1878-1950)

En maillechort argenté, monté sur un socle en bois.

(MA, p. 76 et 77, fig.178 à 183)

Haut. : 23 cm. (11 in.)

*Silver plated metal alloy, mounted on a marble base*

400 / 600 € sans réserve



**169**

La Bourasque

Attribué à Varnier ; circa 1930

Bronze argenté, monté sur socle

*Silver plated bronze, mounted on a marble base*

400 / 600 € sans réserve



**170**

Femme drapée

Par

Signée B. Biegas. Symbole des automobiles Secqueville & Hoyau.

Bronze, signé, monté sur un bouchon

Haut. : 10 cm. (5 in.)

*Bronze Mascot, symbol of the Secqueville & Hoyau automobiles.*

500 / 700 € sans réserve

Bibliographie : Boleslas Biegas, 1877- 1954 « ses sculptures, très marquées par le nouveau style et le symbolisme d'époque ont une présence stylistique forte » (Bénézit)

Bibliography : Boleslas Biegas, 1877-1954 « his sculptures, very influenced by the new style and symbolism of the day have a strong stylistic presence.»

A light blue classic car is parked on a dirt road in a scenic, hilly landscape. The car is positioned on the right side of the frame, showing its rear wheel and part of the body. The background features tall, dry grass in the foreground and dense, green trees on a hillside. The overall scene is bright and sunny, suggesting a spring setting.

LA DENTE  
DE PRINTEMPS





132  
270  
km/h

PRESS OIL  
60 120

Simca

# AUTOMOBILES

ALFA ROMEO 2600 SPRINT	182	FERRARI MONDIAL T	183
ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1600 GTA	181	FERRARI TESTAROSSA	201
ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER	180	HONDA S800	179
ALPINE A110 1600 S	205	HONDA S800 CABRIOLET	178
ALPINE A110 1600 SC	189	JAGUAR MK2 3.4 RHD	175
ALPINE V6 GTA TURBO	187	LEA-FRANCIS 2.5 SPORTS TOURER	195
BMW M3 E30	198	MERCEDES 190 SL	193
BMW M3 GT E36	199	MERCEDES 300 SEL 6.3	174
CADILLAC SIXTY SPECIAL FLEETWOOD	176	MERCEDES E320 CABRIOLET W124	171
CHEVROLET CORVETTE C1	210	MORRIS MINI 1000 TRAVELLER	172
CITROËN DS 20 PALLAS	173	PEUGEOT 205 GTI 1.9	186
CITROËN MÉHARI 4x4	211	PORSCHE 911 S 2.4 TARGA	204
DE TOMASO PANTERA	197	PORSCHE 911 T	209
DINO 246 GTS	190	PORSCHE 993 CARRERA 4S	184
FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE	196	PORSCHE 993 TURBO	207
FERRARI 328 GTS	203	RENAULT 5 ALPINE TURBO	185
FERRARI 348 TB	206	RENAULT CLIO WILLIAMS PHASE 2	188
FERRARI 365 GTC/4	191	SAAB 95 STATION WAGON	212
FERRARI 456 M GT	192	SALMSON 2300 S CABRIOLET CHAPRON	194
FERRARI 612 SCAGLIETTI	200	TOYOTA CELICA EX-WORKS	208
FERRARI F40	202	TRIUMPH TR4	177

## 1995 - MERCEDES E320 CABRIOLET

5 000 / 10 000 €

Au milieu des années 1980, Mercedes va lancer l'un de ses modèles qui comptera beaucoup dans l'histoire de la marque comme l'un de ses plus grands succès commerciaux. La Mercedes W124 se vendra à plus de 2.7 millions avec une multitude de carrosseries et des Moteur / Engines, permettant de très nombreuses combinaisons, sans parler des livrées des modèles. Forte de ses succès, la W124 gagnera une réputation d'indestructibilité que lui envient toujours les classes-E contemporaines.

Notre Mercedes Classe-E est un cabriolet motorisé par le six-cylindres en ligne de 3.2 litres à culasse 24 soupapes, développant pas moins de 220 chevaux. Livré dans une très élégante carrosserie noire à bas de caisse gris marié à un intérieur en cuir noir également, elle fut livrée neuve en Amérique du Nord, son titre de circulation étant d'ailleurs toujours enregistré en plein cœur de l'île de Manhattan à New York. La voiture fut ensuite importée par son propriétaire Américain. Le système des sièges électriques ainsi que de la capote viennent de connaître une réfection chez un spécialiste pour un montant total de plus de 6000 euros. Totalisant 124 122 miles au compteur, l'auto est très bien équipée puisqu'en outre des sièges et capote électriques, elle est également dotée du volant réglable lui aussi électriquement, de la climatisation automatique, du régulateur de vitesse, de sa radio Mercedes d'origine ainsi que des sièges avant chauffants. Il est à signaler que les taxes d'importation pour l'Union

Européenne seront à régler par l'acheteur de cette belle Mercedes afin d'en profiter pleinement sur nos routes.

*In the middle of the 1980s, Mercedes launched one of its models that would leave its mark on the history of the manufacturer as one of the most commercially successful cars. The Mercedes W124 sold more than 2.7 million units with a multitude of body styles and engine configurations, allowing for many different combinations, not mentioning the stock factory models. Securing its success, the W124 earned a reputation for indestructibility that the contemporary E-Class cars continue to envy. Our E-Class is a cabriolet fitted with a 24-valve, 3.2-litre, straight-six engine, which produces 220 horsepower. Delivered with a very elegant black body with grey side stripes, combined with a black leather interior, this car was delivered new to the U.S. and it still has Manhattan, New York, noted on its registration. The car was then imported by its American owner. The electrical seat system and its soft top were restored by a specialist at the total price of more than 6,000 euros. With 199,754 km (124,122 miles) on the odometer, the car is well equipped since, besides the seats and the soft top, it comes with an electronically adjustable steering wheel as well as automatic climate control, cruise control, the original Mercedes stereo and heated front seats. It should be noted that the EU import taxes must be paid by the buyer of this beautiful Mercedes before it can be fully enjoyed on the road.*

Une ligne chic et intemporelle à un prix imbattable  
Un modèle dont la robustesse n'est plus à prouver  
Un exemplaire en bel état général

*A timeless, chic series at an unbeatable price  
A model whose durability cannot be doubted  
An example in good condition*

Titre de circulation américain  
Immatriculation et importation à la charge de l'acheteur  
Châssis : WDBEA66E9SC222934  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne, 24 soupapes  
Cylindrée / Capacity : 3 119 cc – 220 ch



## 1968 - MORRIS MINI 1000 MkII TRAVELLER

12 000 / 18 000 €

Star incontournable, la révolutionnaire Mini est devenue éternelle et dans toutes ses déclinaisons !

En janvier 1960, 5 mois après le lancement de la Mini, une version utilitaire vit le jour sous la forme d'un petit break tôlé ou vitré, appelé Mini Van et était équipé du moteur de 848 cc. Le succès fut immédiatement au rendez-vous surtout auprès des commerçants et des artisans puisque 521 494 exemplaires furent assemblés. Dès 1967 le moteur 998 cc fut installé. En septembre 1960, huit mois se sont écoulés depuis l'arrivée tonitruante de la révolutionnaire Mini et les marques Austin et Morris présentent leurs breaks au look très Gentleman Farmer, deux nouvelles versions embourgeoisées sous la forme d'un break bois vitré. Elles étaient importées en France sous l'appellation Baby 850 Countryman et Morris Mini Traveller. En tout, 214 543 exemplaires virent le jour jusqu'en octobre 1969.

La voiture que nous présentons est une des dernières fabriquées et équipée du moteur 998 cc. Immatriculée le 20 mars 1968, cet attachant petit break fait le bonheur de sa charmante propriétaire depuis plus de 20 ans. Toujours

régulièrement entretenue, que ce soit au garage Perrin à Issy les Moulineaux, chez SFR Automobile à Paris ou encore à l'Atelier Mini à Nanterre, la voiture joue un rôle à sa mesure et se faufile dans la circulation avec élégance et agilité. L'auto est repeinte il y a une quinzaine d'années, sa propriétaire préférant cette élégante couleur champagne à sa teinte d'origine. Enfin, un dossier de factures remontant à 1994 précise qu'en 2016, le carburateur, collecteur d'échappement, l'allumage et la pipe d'admission ont été changés, tout comme les cardans. L'intérieur en simili cuir noir des versions plus récentes est en bon état tout comme les boiseries extérieures refaites très récemment. Affichant 52 172 km au compteur, cette ravissante auto nécessitera quelques travaux cosmétiques pour traiter la corrosion au niveau de ses bas de caisses. Elle retrouvera ainsi tout son cachet.

Le charme d'un break woody  
Élégante à la campagne comme à la ville  
Même propriétaire depuis 24 ans

*Charming "woody" estate car  
Elegant in both the country and the city  
Same owner for 24 years*

Carte grise française  
Châssis : 1114069A  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 998 cc – 39 ch





*An unforgettable gem, the revolutionary Mini became instant classic in every version that came out!*

*In January 1960, 5 months after the Mini was launched, a van version of the Mini was released in the form of a small estate car, with either metal panelling or glass windows and an 848 cc engine, called the Mini Van. It was an immediate success among business owners and craftsmen, as seen from the 521,494 cars that were built. Starting in 1967, a 998 cc engine was installed. In September 1960, eight months had gone by since the stunning release of the revolutionary Mini, and Austin and Morris launched their estate cars with a "gentleman farmer" look... two new middle-class versions that took the form of a wood panel and glass estate car. They were imported into France under the name Baby 850 Countryman and Morris Mini Traveller. 214,543 units were made until October 1969.*

*The car that we are offering is one of the last ones manufactured and outfitted with a 998 cc engine. Registered on March 20, 1968, this endearing estate car was a source of happiness for its charming owner for more than 20 years. Regularly serviced throughout its life, whether at Perrin Garage in Issy les Moulineaux, SFR Automobile in Paris or at Atelier Mini in Nanterre, the car played its role, weaving in and out of traffic with elegance and agility. Preferring the elegant champagne colour to the original, the owner had it painted fifteen years ago. A collection of service invoices dating back to 1994 shows that in 2016, the carburettor, exhaust manifold, ignition and intake manifold were replaced as well as the universal joints. The interior has the most recent version of black imitation leather and is in great shape. The exterior wood panelling has recently been restored. Showing 52,172 km (35,525 miles) on the odometer, this stunning car needs a bit of cosmetic work to deal with some corrosion at the bottom of the body to regain its full character.*



173

## 1972 - CITROËN DS 20 PALLAS

15 000 / 20 000 €

Citroën en son temps avait étonné le monde en présentant un modèle doté de solutions technologiques de tout premier ordre, la Traction. Celle-ci fidélisa une immense clientèle grâce, entre autres, à sa tenue de route exemplaire. En 1955, Citroën présente son nouveau vaisseau amiral au salon de l'auto. Plus qu'un étonnement, ce fut une révolution.

Dessiné par Flaminio Bertoni, ce « véhicule de grande diffusion » arbore une ligne aérodynamique issue de l'aéronautique. Il présente des innovations majeures comme la suspension hydropneumatique, la direction assistée, la boîte de vitesse hydraulique ou encore les freins à disque qui furent autant de solutions au service d'une voiture devenue culte.

Le modèle présenté est une Citroën DS 20 Pallas de 1972. De couleur vert argenté code AC 527, il possède un intérieur en tissu du même ton en excellent état. Notre DS n'avait que peu roulé lorsqu'elle bénéficia d'une restauration de grande qualité tant sur le plan mécanique que cosmétique.

Equipée d'une boîte hydraulique et bien chaussée, le confort d'utilisation est conforme à l'origine. Réputé comme le modèle le plus silencieux, cette authentique DS 20 Pallas ravira l'amateur exigeant qui voudra retrouver les prestations routières d'une autre époque.

*In its era, Citroën surprised the world by presenting the "Traction" model. Outfitted with first-class technological features, this model earned a large, loyal customer base because of, among other things, its excellent handling. In 1955, Citroën brought a new flagship model at the auto show, and it wasn't just a surprise at the time, but a revolution.*

*Designed by Flaminio Bertoni, this "mainstream vehicle" sported aerodynamic lines that came from aviation design while also possessing major innovations: hydro-pneumatic suspension, power steering, hydraulic transmission and disc breaks were among the many features that made this car a cult classic in a league of its own.*

*The model we have is 1972 Citroën DS 20 Pallas in silver green with a 527 AC colour code. Its cloth interior is the same colour and in excellent condition. Our DS has not been driven much and also benefited from a high-quality mechanical and cosmetic overhaul. Equipped with a well-maintained hydraulic transmission, its ease of use is in keeping with the original feel. With a reputation as the quietest model, this authentic 20 Pallas will delight any demanding enthusiast who is looking to return to the handling and road performance of another era.*

Véritable DS Pallas  
Restauration de grande qualité  
Icône automobile

*Genuine DS Pallas  
High-quality overhaul  
Iconic automobile*

Carte grise française  
Châssis : 4711995  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1985 cc – 91 ch



## 1971 - MERCEDES 300 SEL 6.3

10 000 / 20 000 €

A la fin des années 1960, Rudolf Uhlenhaut, ancien pilote et dirigeant de la marque allemande, décide d'utiliser le V8 de la célèbre 600 pour motoriser une autre limousine, mais plus légère de 700kg. Il en résultera la mythique 300 SEL 6.3 litres, la première des familiales à l'étoile disposant d'une Moteur / Engine suffisamment puissante pour rivaliser avec les voitures de sport de son temps. En effet, avec son gros V8 et son allure de Panzer, la routière ne se laisse ridiculiser par personne, bien au contraire, et soutien largement la comparaison avec d'autres allemandes telles que celles de Zuffenhausen. En effet, il fallait seulement 7 secondes à la Mercedes pour atteindre 100 Km/h, soit mieux qu'une 911, même en version S. La 300 SEL 6.3 intéressera d'ailleurs tout particulièrement la jeune écurie fondée en 1967 Aufrecht Melcher Grossaspach, plus connue sous l'acronyme AMG, et l'aidera à accomplir ses premières victoires. Cette formule acquerra avec le temps un certain succès, puisque Mercedes est passé maître dans l'art de proposer de grosses berlines surpuissantes, AMG appartenant désormais à Mercedes-Benz.

Délivrée neuve en France en Mars 1971, ainsi que l'atteste sa plaque constructeur, cette splendide limousine se présente dans sa configuration originelle, de couleur beige métallisé avec un intérieur en velours beige assorti. Elle a égale-

ment conservé son autoradio Blaupunkt d'origine. La finition, malgré les lustres passés, est toujours d'un haut niveau. Dans un état de conservation intéressant pour les amateurs de projets de restauration, notre exemplaire présente l'intérêt d'être complet hormis ses deux longue-portées. Stockée pendant une quinzaine d'années, cette rare 300 SEL 6.3 attend patiemment une restauration à la hauteur de ses mérites. La caisse montre notamment plusieurs signes de corrosion perforante au niveau des ailes et porte-à-faux arrières, ainsi que bas de caisse et soubassements. La carrosserie devra ainsi faire l'objet de travaux de remise en état, tout comme les suspensions et le réseau pneumatique qui ont fait la réputation de cette berline performante. La baie moteur comporte de la corrosion de surface mais elle est globalement saine. L'intérieur quant à lui a traversé le temps avec succès. Il présente plutôt bien et affiche une agréable patine, notamment grâce à la qualité d'assemblage Made in Germany. La grande calandre et les enjoliveurs chromés soulignent toujours la majestueuse ligne signée Paul Bracq. Enfin, cette auto dispose d'un historique exceptionnel puisque sa carte grise affiche un seul propriétaire depuis 1976, lui conférant ainsi une histoire stable pendant près de quarante ans, une situation tout à fait cohérente avec l'état de la voiture.

Modèle rare, exclusif et performant  
Authentique projet de restauration  
Un jalon de l'histoire Mercedes-AMG

*High performance, rare and exclusive model  
Authentic restoration project  
A significant marker in the history of Mercedes-AMG*

Carte grise française  
Châssis : 109018 12 00 3251  
Moteur / Engine : 8 cylindres en V  
Cylindrée / Capacity : 6.332 cc





At the end of the nineteen-sixties, Rudolf Uhlenhaut, a former racing driver and long-time senior manager at Mercedes, decided to slot the V8 engine of the famous 600 model into another large saloon weighing 700 kg less. The result was the legendary 6.3 litre 300 SEL, the first of the firm's family saloons powerful enough to match the performance of contemporary sports cars. With its huge V8 engine and its tank-like appearance, this road burner is not intimidated by any other vehicle and can well stand up to comparison with other German cars including those made in Zuffenhausen ! Acceleration from zero to 100 kph only took 7 seconds, which was better than the 911, even in the S version. Indeed, the 300 SEL 6.3 aroused the interest of a young racing team, created in 1967, the Aufrecht Melcher Grossaspach, better known by its acronym AMG and it enabled the team to achieve its first victories. In the ensuing years, as this formula enjoyed considerable success, Mercedes became past-masters in producing ultra high-powered large saloons and the firm bought up AMG in 2005 to turn it into its specialized performance division.

Delivered new in France in March 1971, as is attested by the manufacturer's plate, this splendid luxury saloon still has its original colour scheme, with metallic beige paint matched by beige velvet upholstery. The precious original Blaupunkt radio is still installed. The finish, even after a number of decades, is still at a high level. In a condition which will appeal to those interested in restoration projects, this car has the advantage of being complete, other than the missing additional long range driving lights. After about 15 years in storage, this rare 300 SEL 6.3 is begging to be given the high quality restoration that she merits. There are indications of penetrative rusting in the wings, rear skirt, sills and floor. The structure will therefore need thorough renovation, as will the suspension and the pneumatic circuitry which enhanced the reputation of this sophisticated vehicle. The engine bay has some superficial corrosion but is basically sound. The interior has suffered little from the passage of time and still looks good with just a pleasing patina. The famous German quality of assembly has proved its value. The large radiator grill and the chromed wheel trims still enhance the majestic design of Paul Bracq. Lastly, this car has an outstanding history, as the registration document shows that she has been with the same owner since 1976. Single ownership over nearly forty years, ending with prolonged storage, ensures that she has not suffered any molestation or dubious repairs and the present condition is consistent with this



# 175

---

## 1962 - JAGUAR Mk2 3.4 RHD

15 000 / 25 000 €

Après ses nombreux succès aux 24H du Mans, la marque Jaguar est en pleine effervescence et propose des modèles variés. L'idée de greffer un moteur typiquement sportif de XK sous le capot d'une berline voit alors rapidement le jour dans l'esprit de William Lyons et la Mk2 est alors dévoilée en 1959 au Salon de Londres. La grande familiale fut proposée en 2,4L, en 3,4L et en 3,8L de cylindrée. Elle est à l'époque la berline de série la plus rapide du monde et le prouve. A son volant, Bernard Consten gagnera le Tour de France Automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 avec le modèle équipé du moteur 3,8L. Elle se révèle être une véritable berline de grand sport par la noblesse de sa mécanique, avec un design de grande aristocrate et un luxe au charme typiquement Britannique. L'habitacle garni de ronce de noyer est luxueux et bien agencé. Elle deviendra une grande classique de l'automobile de collection grâce à ses nombreuses qualités.

Le modèle présenté est une élégante Mk2 en conduite à droite originaire du Royaume-Uni et immatriculée pour la première fois en 1962. Dans les mêmes mains depuis 1997, elle est équipée du moteur 3.4L accouplé à la boîte Moss 4

vitesse avec overdrive, et se présente dans une très jolie robe grise hirondelle avec un intérieur en simili cuir rouge et boiseries de très belle facture, le tout du plus bel effet. La restauration totale a eu lieu au Garage du Semnoz entre 1998 et 2001, un dossier de photos rend compte de l'état de la voiture et les factures attesteront des importants travaux réalisés. Cette auto a bénéficié de nombreux soins depuis, comme le montre le volumineux dossier qui l'accompagne. Parmi les abondantes factures d'entretien courant, plusieurs éléments ont été reconditionnés tels que le faisceau électrique, l'overdrive, la pompe à essence et les silentblochs, ainsi que les carburateurs qui ont été réglés, etc. Son essai nous a donné entière satisfaction. Cette belle Mk2 représente une excellente opportunité d'accéder au mythe, avec un exemplaire bien restauré.

---

Une belle Mk2 bien restaurée  
Le ronronnement des six-cylindres dans une ambiance feutrée  
Un modèle toujours recherché

*A handsome, well-restored Mk2  
The well-known purr of the 6 cylinder XK engine in a luxuriously appointed saloon.  
A model that is always sought after*

Carte grise française  
Châssis : 114182DN  
Moteur / Engine : Six cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 3 781 cc





*After worldwide recognition brought by numerous racing victories, particularly in the Le Mans 24 Hours, Jaguar was on a strong upward curve in the late fifties and had an ambitious model programme. The 2.4 and 3.4 litre medium sized saloons, the first monocoque road cars of the marque, completed the line-up alongside the XK sports cars and the large traditional saloons (MkVIII then MkIX) and they achieved considerable success. But William Lyons was not satisfied as he knew that they could do better and the Mk2 model replaced the Mk1 in 1959. The 3.8 litre engine, already introduced in the XK150 and the MkIX, constituted the top of the range, next to the 2.4 and 3.4 litre versions and made the model the fastest saloon car in the world. Bernard Consten drove it to win the Tour de France Automobile four times between 1960 and 1963 and it became the car to beat on the racetracks in the hands of champions such as Graham Hill. This car almost invented the concept of the sporting saloon car, combining a powerful and flexible engine, a distinguished line and a luxurious and cossetting interior with walnut veneer and leather, exuding typically British charm. The numerous qualities of this model have made it one of the major favourites among classic cars;*

*The car on offer is an elegant RHD Mk2 originally sold in the UK and first registered in 1962. She has belonged to the present owner since 1997. She has the 3.4 litre engine and a 4-speed Moss manual gearbox with overdrive. The coachwork is in an elegant tone of swallow grey, the upholstery is red Ambla and the woodwork is in very good condition. A full restoration was undertaken between 1998 and 2001 by the Garage du Semnoz; photographic records are supplied and the invoices show the substantial work completed. The vehicle has since then been regularly and correctly maintained, as can be seen from the bulky record files. The numerous invoices for routine maintenance include renovation of the wiring loom, overdrive, petrol pump, engine mountings, carburettor tuning, etc. Our road test was entirely satisfactory. This beautiful Mk2 offers an excellent opportunity to acquire this model that so many people dream about, with a well restored example of the breed.*



## 1964 - CADILLAC SIXTY SPECIAL FLEETWOOD

15 000 / 18 000 €

En 1940, Cadillac a tourné le dos aux difficultés de la grande dépression. Les voitures exubérantes et luxueuses, particulièrement bien construites mais difficiles à vendre, cèdent la place à la plus mythique des séries de la marque, la série 62. Tout le talent de la marque de Detroit s'exprimera pendant 24 ans. Symbole de l'excellence automobile américaine, les véhicules sont construits avec le plus grand soin. Ils sont équipés des accessoires les plus modernes et motorisés par les plus gros moteurs. Le V8 est une réponse parfaite au besoin de puissance et la boîte hydra-matic apporte une grande souplesse d'utilisation. Ces grandes automobiles de luxe deviennent rapidement des références. La série 62 est un condensé du rêve américain. En 1948, la maîtrise technologique s'accompagne d'une recherche de nouveaux codes esthétiques assez baroques dont l'usage massif du chrome ou encore le dessin élancé des ailes arrières inspiré par l'aviation.

Les excès toutefois sont abandonnés en 1960 pour simplifier les faces avant et rendre les ailerons moins proéminents. La puissance du robuste V8 standard était de 325 CH et l'équipement particulièrement complet. En 1964, dernière année de fabrication de la série 62, Cadillac propose des automobiles très bien équipées, animées par des moteurs de 340 CH de 7 litres de cylindrée.

L'automobile qui vous est proposée est l'un des plus beaux exemplaires disponible du modèle Sixty Special berline de 1964 carrossée par Fleetwood. Acheté à Dallas en 1989 avec 43000 milles d'origine par le père du propriétaire actuel, il ne totalise que 52000 milles désormais.

Il se présente dans sa couleur or métal, couvert par un toit vinyle qui apparaît neuf malgré son demi-siècle. L'intérieur cuir restauré est quant à lui en excellent état, ce qui est particulièrement impressionnant sur cette auto. Les 4 vitres et déflecteurs électriques, sa radio, son air conditionné avec régulation de température et la banquette inclinable fonctionnent. Le moteur marche très bien et afin de pouvoir s'en servir au quotidien, une installation au gaz complète cet ensemble rendant son usage bon marché et plus souple encore. Un essai sur route nous a donné toute satisfaction, et il a été possible d'observer combien cette voiture qui a peu roulé a conservé toute sa dignité et sa grandeur.

Vendue neuve au prix de 5200 \$, notre Cadillac peut être difficilement comparée avec le fleuron français que constitue une Citroën DS 19 de 83 ch. Ses concurrentes sont ni plus ni moins que les Rolls Royce Silver Cloud ou encore l'impressionnante Mercedes 600. Notre Cadillac a manifestement toute sa place à coté de ces deux icônes des années 60 dont luxe et insouciance sont les maîtres mots.

Faible kilométrage d'origine  
Rêve américain utilisable  
Superbe état

*Low original mileage  
Practical American dream car  
Great condition*

Carte grise française  
Châssis: 64M064818  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 7 litres – 340 ch





*In 1940 Cadillac chose to ignore the problems of the Great Depression. Its cars were exuberant and luxurious, particularly well constructed, and yet difficult to sell, so they gave way to the most legendary series from the brand, the 62, which all the talent in Detroit put their efforts into for 24 years.*

*A symbol of American automotive excellence, the vehicles were built with the greatest care, given the most modern accessories, and outfitted with the largest engines. The V8 was adopted by the manufacturer as a perfect response to the need for power and driving ease, and coupled with a Hydramatic transmission. These heavy luxury cars rapidly became a point of reference in the industry.*

*The 62 series is the embodiment of the American dream. In 1948, technological mastery came with a set of new baroque aesthetic guidelines, employing a massive amount of chrome and curved design features like rear fins, inspired by the aviation industry.*

*However, in 1960 this excess was abandoned to simplify the front sides and make the fins less prominent. The power came from its robust, standard, 325-horsepower, V8 engine, which was fully outfitted. In 1964, the last year that the 62 series was in production, Cadillac offered well-outfitted automobiles, powered by 7-litre, 340-horsepower engines.*

*The car that we have on offer is one of the finest examples available of the 1964 Fleetwood Berlin model. Bought in Dallas, Texas, in 1989 with 43,000 original miles by the father of its current owner, it now has no more than 52,000 miles on the odometer.*

*It has a metal gold paint job and a vinyl roof that looks new despite being a half-century old. The restored leather interior is in perfect condition. What is particularly impressive about this car is that seems to be fresh out of the factory. Everything works well: its 4 electric windows and deflectors, its radio, its air conditioning with temperature control, and the reclining bench seat. The engine runs without missing a beat, and it has been completely outfitted with a gas system so it can be used on a daily basis. These features make it easy and cheap to run. We were quite impressed with our road test where we could see through the feel of its running gear how this car, which has been driven very little, is still very well maintained and has preserved its class and greatness.*

*Sold new at the price 5,200 dollars, our Cadillac could be compared to the French flagship, the 83-horsepower Citroën DS 19. Its competitors are the aging Rolls Royce Silver Cloud and the new Mercedes 600. This Cadillac clearly has its place right next to these icons of the 1960s where luxury and a carefree spirit were the defining terms.*



## 1964 - TRIUMPH TR4

22 000 / 28 000 €

Après plusieurs générations de roadsters à succès, la Triumph Motor Company se tourne vers l'Italien Michelotti pour réfléchir au style du futur modèle qui est totalement nouveau pour Triumph : plus étiré et plus large, tout à fait dans le goût des années 1960. Produite jusqu'en 1965 à 40 253 exemplaires, date où elle sera équipée du pont arrière à roues indépendantes et deviendra IRS, la TR4 a sa place parmi les autos typiquement sixties dont la production automobile britannique a su nous gratifier.

La TR4 que nous proposons a été mise en circulation le 7 Octobre 1964. Cette Triumph vraisemblablement livrée neuve en France n'a connu que trois propriétaires depuis 1974, l'un d'entre eux l'ayant conservé de 1981 jusqu'en Novembre 2015. Sa livrée est de couleur British Racing Green marié à un intérieur en simili noir et planche de bord en tôle blanche. Elle est équipée de l'overdrive. La voiture n'ayant jamais été restaurée cependant elle a été bien entretenue et est aujourd'hui très saine, bien qu'un peu de corrosion sur les jupes de bas de caisse soit à signaler. Le pont arrière vient d'être remplacé par le propriétaire tout comme plusieurs joints. Sans être parfaite, cette auto se présente dans un bon état esthétique et de fonctionnement pour une voiture jamais restaurée. C'est une excellente occasion d'acquérir un exemplaire au charme Britannique maintenu dans un bel état d'origine, ce qui se fait de plus en plus rare.

*After producing in the post-war years several generations of successful roadsters, the Triumph Motor Company called on the Italian design flair of Michelotti to determine the style of the next model. Wider, sleeker and more angular than its forebears and perfectly in keeping with 1960s tastes, 40 253 cars were built before independent rear suspension was introduced in 1965 and the name became TR4 IRS. The rigid rear axle TR4 is typical of the simple but entertaining sports cars turned out in profusion by the British motor industry in the fabled "swinging sixties". The TR4 being offered was first registered on October 7th 1964 and was most probably exported new to France. Since 1974 she has only had three owners, one of them having kept her from 1981 until November 2015. British Racing Green paintwork is complemented by black upholstery and a white metal dashboard. She has the optional overdrive. As the car has never been restored, however she has been well maintained and is very sound, even if some corrosion is present in the sills and the bottom of some panels. The rear axle has been recently replaced along with a number of seals. Without being perfect, this car has a good appearance and functions well for an unrestored vehicle. Here is a very good opportunity to acquire a charming British roadster, which has benefitted from good maintenance and been preserved in good original condition, characteristics more and more difficult to find these days.*

Une TR4 en excellent état mécanique  
Un roadster resté esthétiquement « dans son jus »  
Historique stable sur plusieurs décennies

*A TR4 in excellent mechanical condition  
A roadster preserved in original unmolested condition  
Stable ownership over several decades*

Carte grise française  
Châssis : CT34660LO  
Moteur / Engine : quatre cylindres en ligne, 2 138 cc



178

## 1968 - HONDA S800 CABRIOLET

23 000 / 28 000 €

Dans les années 1960, le constructeur Honda en est encore à son coup d'essai concernant son approche du domaine de l'automobile. Mais ses nombreux succès en compétition annonçaient déjà son hégémonie sur le marché des deux-roues, ce qui ne tardera pas à arriver dès l'aube des années 1970. Dès lors, l'histoire des Honda Sport résonne comme une parenthèse, une tentative étrange, motivée par le seul désir de créer un nouveau concept, celui des petites voitures sportives et pleines de caractère. C'est ainsi qu'apparut la Honda S800, la plus grosse des Honda Sport avec un moteur 4 cylindres gavé par 4 carburateurs, comme en moto, une cylindrée de 791 cc, cravachant ses 78 chevaux jusqu'à presque 9000/tours minute! Une mécanique pointue et performante, tout à fait adaptée au marché européen. Une version cabriolet viendra épauler le coupé, rajoutant un peu de piquant à une voiture qui n'en manquait déjà pas.

La Honda S800 proposée à la vente est une très rare version cabriolet mise en circulation le 10 Juin 1968. L'auto fut achetée au début des années 1990 par son propriétaire actuel qui l'a entièrement faite restaurer et repeindre à

cette époque. L'ancien possesseur de cette S800, lyonnais lui aussi, la détenait depuis 1973, ce qui lui confère une belle histoire. Rouge à l'origine, elle se présente maintenant dans une seyante couleur jaune avec capote noire et intérieur en simili cuir noir également. Des jantes Cosmic Mk1, un couvre capote et un porte-bagages chromé viennent compléter son équipement. Le compteur ayant été remis à zéro lors de la restauration, ce cabriolet n'aurait parcouru qu'à peine 32.000 kilomètres par la suite. La voiture a récemment fait l'objet de plusieurs mises à niveau, notamment avec la réfection du système d'échappement, l'adjonction d'un allumeur électronique et d'un ventilateur électrique. Un peu de corrosion naissante apparaît sur les bas de caisse, mais l'auto demeure néanmoins dans un très bel état. Agée de plus de 20 ans, la peinture affiche une jolie patine et les chromes sont très beaux. Le moteur quant à lui ne rechigne aucunement à hurler furieusement dans les tours. Il ne manquera donc plus à son futur propriétaire qu'un casque pour se croire au volant d'une barquette de course et se laisser emporter par les montées en régime inimitables de cette petite bombe. Un véritable émerveillement dans un monde où les autos sont de plus en plus aseptisées.

Une très rare version cabriolet  
Seulement 2 propriétaires lyonnais sur les 44 dernières années  
Un exemplaire restauré par le passé et toujours en très bon état

*A very rare cabriolet version  
Only 2 Lyon-based owners in the last 44 years  
A historically restored model still in great condition*

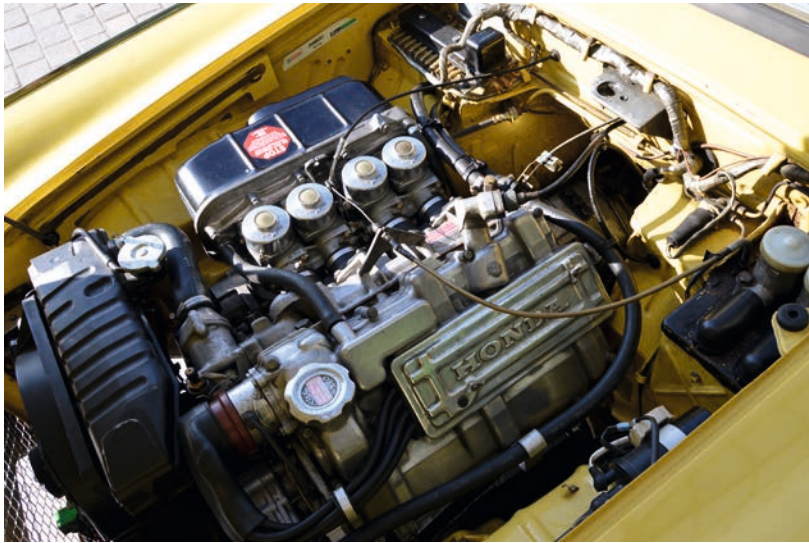
Carte Grise Française  
Châssis : 1005908  
Moteur / Engine : quatre cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 791 cc – 78 ch





*In the 1960s, Honda was still trying to enter into the automobile industry. But its many victories in motorcycle competitions already spoke to its dominance in that sector, one that soon came about at the start of the 1970s. Subsequently, the history of Honda Sport seemed to enter into a strange pause where the company was motivated by the singular desire to create a new concept, one centred on sport cars with strong character. That's how the Honda S800 came into being, the largest of the Honda Sport series with a 4-cylinder engine boosted by 4 carburetors, like in their motorcycles, with a cubic capacity of 791 cc, churning out its 78 horsepower at nearly 9,000 rpm, this high-performance engine was perfectly adapted to the European market. A cabriolet version supported the coupé, added a bit of flair to a car that already had it all.*

*The Honda S800 we are offering is a very rare cabriolet version that was first registered on June 10, 1968. The car was bought at the beginning of the 1990s by its current owner who had it completely restored and repainted at the time. The former owner was also from Lyon and had it from 1973, which adds to its splendid history. Originally red, it now has a becoming yellow paint job with a black top and a black leatherette interior. Cosmic Mk1 wheels, a cover and a chrome luggage rack round out the cars additional accessories. The odometer was reset to zero after the restoration and since then it has been driven no more than 32,000 km (19,880 miles). The car was recently serviced several times, with work done to the exhaust system, and an electric ignition and ventilation fan were installed. A bit of emerging corrosion can be seen on the base of the body, but the car is nevertheless in excellent condition. The paint job is more than 20 years old but still has its lustre and so too does the chrome. The engine runs smoothly without any rough noises when revved. The future owner only needs a helmet to think he's behind the wheel of a race car and let the engine revving of this small rocket take him away. This car is to be marvelled at, especially in a world where cars are becoming more and more sterile in their style.*



179

## 1967 - HONDA S800

15 000 / 25 000 €

L'industrie automobile sportive a toujours présenté des modèles atypiques, certains directement inspirés de la compétition et d'autres influencés par le milieu des deux-roues. Titulaire de nombreuses victoires motocyclistes, au milieu des années 1960 le groupe Honda décide de se lancer dans la production automobile en équipant ses autos de quatre-cylindres directement issus de la moto rugissant à plus de 8500 tours/min, soit bien au-delà des standards Européens. Cette petite voiture de sport ne fut assemblée qu'à environ 11 500 exemplaires, cabriolets et coupés confondus.

La Honda S800 de notre vente est un exemplaire mis en circulation le 1er Mars 1967. De couleur Terre de feu, elle était originellement blanche. L'intérieur est en simili cuir noir resté dans son jus d'origine et demeure bien préservé. La structure est assez saine même si il est à noter quelques points de corrosion non perforante. Cette charmante auto se présente dans un état correct et le moteur fonctionne bien. Elle mériterait cependant une peinture pour la remettre dans sa configuration d'origine ainsi que quelques travaux de carrosserie et de mécanique pour pouvoir profiter pleinement de tout son potentiel sportif. La Honda S800 est l'une des automobiles les plus plaisantes à conduire de sa génération, alors ne passez pas à côté de cette superbe opportunité de vous offrir une auto qui se fait de plus en plus rare sur nos routes.

*Car manufacturers producing sporting cars have always occasionally launched atypical models, some of them directly inspired by racing and others influenced by motorbike engineering. In the mid-sixties, the group Honda, whose machines had already won a large number of motorcycle championships, decided to go into car production. The first models had four cylinder engines directly derived from the units powering Honda bikes and willing to turn at more than 8500 revs, a truly stratospheric engine speed by the standards of the day. Only 11 500 of these small sports cars were made, including coupés and roadsters.*

*The Honda S800 which we have on offer was first registered on March 1st 1967. Originally white, the paintwork is now in a shade called Tierra del Fuego. The original interior in black leatherette has been preserved in good condition, as have the headlining and carpets. Pressed steel wheels with chromed hub caps are fitted. The structure is generally sound although there is some corrosion with only superficial pitting. The overall condition of this charming car is satisfactory and the engine functions well. She deserves to be repainted in the original colour and needs some mechanical and bodywork renovation to restore her full sporting potential. Very few cars of her generation are as much fun to drive as the Honda S800, so do not miss this excellent chance to own a model which is becoming increasingly rare on our roads*

Un modèle de plus en plus prisé  
Un moteur magique jusqu'à 9000 tours/minute !  
Une auto à parfaire mais au charme irrésistible

*A model with an ever increasing following  
An extraordinary engine capable of going up to 9000 revs !  
A car needing a little attention but with irresistible charm*

Carte grise française  
Châssis : 1000884  
Moteur / Engine : quatre cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 791 cc



## 1962 - ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300

55 000 / 75 000 €

Après la seconde Guerre Mondiale, Alfa Romeo va changer radicalement de stratégie en proposant essentiellement des voitures de dimensions réduites, mais toujours très sophistiquées, en faisant appel aux grands noms du design Italien, tels que Bertone ou Pininfarina. Les moteurs, bien que de petites cylindrées, bénéficieront de technologies de pointe pour l'époque, tels que le double arbre à cames et l'alliage léger. Après avoir présenté la Giulietta Sprint issu du dessin de Bertone en 1954, Alfa Romeo va proposer une version Spider dès l'année suivante qui marquera les esprits comme l'une des voitures les plus représentatives d'un certain art de vivre à l'italienne, la Dolce Vita, et deviendra l'un des symboles les plus populaires de l'ingénierie Italienne, aux côtés du Vespa et de la Fiat 500, en ajoutant une touche d'élégance.

La voiture que nous proposons à la vente est une très belle Giulietta Spider, livrée neuve à Vienne le 7 Août 1962 avec un carnet d'approbation délivré par les autorités Viennoises. Ce carnet reprend toutes les caractéristiques techniques, ainsi que toutes les taxes à l'achat payées par les différents proprié-

taires. Ce document exceptionnel permet ainsi de retracer l'histoire de cette belle auto. Il contient même une photo d'époque tamponnée de la voiture, qui était déjà rouge. D'après ce carnet et les documents de cession qui l'accompagnent, cette Giulietta Spider a connu six propriétaires depuis sa livraison jusqu'au 24 Mars 2016, date d'acquisition par l'actuel propriétaire. Durant tout ce temps, la voiture n'a cessé d'arpenter les rues de Vienne. Une fois arrivée en France, cette Alfa a connu une restauration en profondeur, tant sur le plan technique qu'esthétique. Une peinture a été effectuée avec démontage complet des parties mécaniques et les attributs ont été rechromés. Le moteur a été reconditionné avec remplacement de joints et de la pompe à essence, réfection de l'allumage, réglage des carburateurs, etc. L'ensemble de la mécanique a ainsi été revue et fiabilisée. Cette belle Italienne en excellent état se comporte très bien et ne demande qu'à rouler, d'après l'essai que nous en avons fait. Prête à partir, cette séduisante Giulietta Spider saura communiquer une ambiance d'une autre époque, et d'une autre manière de vivre.

---

Un chef-d'œuvre du design Italien  
Une voiture superbement restaurée  
Un historique clair et stable

*A masterpiece of Italian design  
Superbly restored car  
Comprehensive and clear history*

Carte grise française  
Châssis : AR 370272  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne,  
Cylindrée / Capacity : 1.290 cc





After World War 2, Alfa Romeo radically changed its product strategy and began to make smaller and less expensive cars. The new models were technically sophisticated and their designs were the work of the great names of Italian automobile design, such as Bertone or Pininfarina. The engines, although of small capacity, benefitted from the most advanced technology available at that time, including twin cams and light alloy blocks and heads. After the 1954 launch of the Giulietta Sprint designed by Bertone, the following year Alfa Romeo unveiled a Spider version, which was to find its place in the popular imagination as one of the iconic symbols of contemporary Italia lifestyle, the *Dolce Vita*. Along with the Vespa and the Fiat 500, but adding a touch of extra elegance, the Giulietta Spider came to represent the epitome of Italian engineering.

The car that we are offering is a very beautiful Giulietta Spider, delivered new in Vienna on August 7th 1962. It comes with the original approval document issued by the Viennese authorities, which details the full technical specification and lists all the purchase tax paid by successive owners. This exceptional document therefore enables you to follow the entire history of this fine car and even contains a stamped period photo showing that that she was already painted red. According to this logbook and the accompanying sale documents, this Giulietta Spider had six owners between initial delivery and March 24th 2016, when the current owner acquired her. Throughout all those years, the car remained in current use in Vienna. On her arrival in France she was given a full cosmetic and technical restoration. The bodywork was repainted, after all the mechanical parts had been dismantled, and all chromed items were replated. The engine was reconditioned with all gaskets and seals being replaced, as well as the petrol pump, and the ignition system and carburation being overhauled and tuned. All mechanical parts were therefore renovated and rendered fully reliable. Our road test showed that this pretty Italian sports car drives and handles very well and is fully ready for the enjoyment of her next owner, who will be wafted back to a more carefree period, perceived as a golden age of Italian lifestyle.



## 1965 - ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

250 000 / 350 000 €

Crédité de cinq titres constructeurs au Championnat d'Europe des voitures de Tourisme entre 1965 et 1972, l'Alfa Romeo GTA (ainsi que la version GTAm) fait partie, aux côtés des Mini Cooper, Cortina Lotus et BMW M3, des voitures les plus légendaires de cette catégorie. Des pilotes du calibre de Jochen Rindt, Andrea de Adamich, Ignazio Giunti et Spartaco Dini, parmi les plus charismatiques et spectaculaires de leur génération, se sont illustrés à son volant, renforçant la réputation de la GTA.

Identique extérieurement à la Giulia GT de route, la GTA était une homologation spéciale destinée à la compétition dont la production se limita à 501 exemplaires entre 1965 et 1969. Une culasse double allumage et des soupapes plus grosses permettaient de faire passer la puissance de 105 chevaux sur le modèle standard à 115 ch sur la GTA «Stradale», voire de 150 à 170 ch sur les versions compétition. L'utilisation d'alliage pour les composants mécaniques, un aménagement intérieur dépouillé, des jantes magnésium et une carrosserie ultra-fine en alliage de «Peraluman» permettait à la GTA d'afficher un poids de 740 kg, soit environ 200 kg de moins que la GT de série !

Notre exemplaire portant le Châssis AR 613526 a été livrée à son premier propriétaire en juillet 1965 par la GAP en Loire-Atlantique. Il est revendu fin 1966 à un Alfiste installé dans le Cher dont le garage recense déjà plusieurs modèles de la marque (voir photo). La GTA participe à plusieurs courses de

côtes régionales : Course de côte de Marsannay en 1968, la course de cote du Haut Cantal en 1969 ou encore la course de cote d'Aoste au nord de l'Italie la même année. Blanche d'origine, les photos d'époque révèlent que cette Alfa arborait alors une couleur rouge et qu'elle était préparée chez Baseli GTA. Malheureusement, son propriétaire décède en 1972 dans un accident de la route au volant de son estafette. La GTA est alors remise au garage et ne sera finalement utilisée que pour des petits trajets par son épouse jusqu'en 1975 date où elle arrêtera définitivement de rouler comme le prouve sa vignette au pare-brise.

Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1984. La belle n'a pas roulé depuis des années, mais elle est dans un état d'origine exceptionnel. Cet Alfiste, amateur de courses historiques, envisage de la remettre en piste. Toutefois, le manque de temps et l'entretien des autres voitures de sa collection l'empêcheront de mener à bien son projet.

Au final, et c'est une chance magnifique, cette GTA est restée intouchée pendant 41 ans. Par conséquent, elle est équipée de son moteur 1600 double allumage (avec le couvre arbres à cames, le carter en magnésium et les rarissimes carburateurs d'origine 45 DCOE14), ainsi que d'autres composants spécifiques à la GTA comme la boîte à cinq rapports rapprochés, le pont arrière, les arbres de transmission, les radiateurs d'huile et d'eau, les jantes Campagnolo

Seulement 501 exemplaires produits  
3 propriétaires (le même depuis 1984)  
Répertorié dans le livre de Tony Adriaensens, «Alleggerita»

*Only 501 cars made  
3 owners (the last since 1984)  
Listed in the book by Tony Adriaensens, "Alleggerita"*

Carte grise française  
Châssis : AR 613526  
Moteur / Engine : quatre cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 570 cc - 150 ch

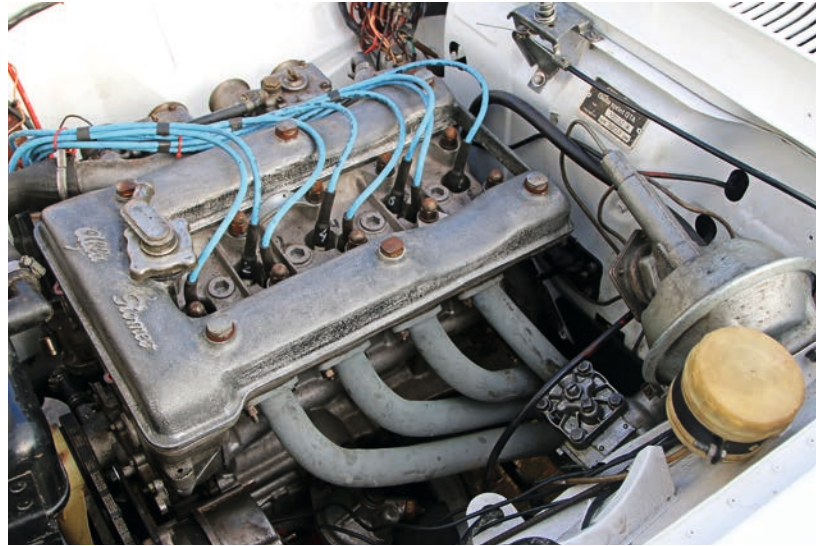




en alliage de six pouces d'origine, ainsi que de rares sièges GTA d'origine. En vue de sa vente, la voiture a simplement été repeinte dans sa teinte blanche d'origine extrêmement rare parmi les 501 exemplaires produits dont la plupart était de couleur rouge. Le moteur #18873 (qui n'est pas celui d'origine mais un bloc exactement identique qui équipait déjà la voiture lors de sa dernière acquisition en 1984) a été refait chez un spécialiste de la marque dans l'Aisne (factures à l'appui). Les freins (disque et étriers) sont neufs, à l'instar des maitres-cylindres de freins et du cylindre des roues arrière. Au même titre que l'embrayage, les amortisseurs et les ressorts de suspension arrière. Trouver une Alfa Romeo GTA 100% authentique, jamais accidentée, remarquablement préservée, dotée d'un historique connu et présentée en parfait état constitue une opportunité rarissime pour un tel modèle. Aussi l'acquéreur de cette machine taillée pour la course, extrêmement polyvalente et performante, pourra en exploiter tout le potentiel sur de nombreux terrains de jeux. Qu'il s'agisse du Tour Auto et des autres plateaux Peter Auto, des Spa 6 Hours, des séries U2TC ou simplement de balades sur des routes de campagne.

*The Alfa Romeo GTA (with the version GTAm version), five times, between 1965 and 1972, the winner of the Constructors title of the European Touring Car Championship, ranks as one of the most legendary cars of this category, alongside the Mini Cooper, Lotus Cortina and BMW M3. Drivers of the calibre of Jochen Rindt, Andrea de Adamich, Ignazio Giunti and Spartaco Dini, among the most charismatic and spectacular of their generation, achieved success at the wheel of the GTA, thus enhancing its reputation.*

*Outwardly identical to the standard roadgoing Giulia GT, the GTA was a homologation special designed for competition use. Total production between 1965 and 1969 was 501 cars. Cylinder heads with "Twin spark" ignition (2 spark-plugs per cylinder) and larger valves allowed power increases from the 105 bhp of the standard model to 115 bhp on the GTA «Stradale», and as high as 150 to 170 bhp on the competition versions. The use of light alloy for mechanical components, a stripped out interior, magnesium wheels and extremely thin bodywork, made out of «Peraluman» alloy, enabled the GTA weigh in at 740 kg, about 200 kg less than the standard GT.*



*The car on offer, chassis n° AR 613526, was delivered to her first owner in July 1965 by GAP in the Loire-Atlantique region. At the end of 1966, she was sold to an Alfa enthusiast living in the Cher region who already had several other Alfas in his garage. The GTA participated in several local hillclimb competitions, such as Marsannay in 1968 and Haut Cantal in 1969, as well as one at Aosta in northern Italy in 1969. She was originally white but photos from this period show that she had been repainted in red and had been prepared by Baseli GTA. Unfortunately, the owner was killed in 1972 in a road accident while driving his commercial van. The GTA continued to be driven by his wife just for short trips until 1975, when it ceased to be used on the road, as is shown by the annual licence sticker on the windscreen.*

*When the present owner bought the car in 1984, she had not turned a wheel for nine years but she was still very well preserved. Both Alfa specialist and historic racing enthusiast, he planned to prepare the car for the track, but a lack of time and the maintenance of the other cars in his collection prevented him from going through with this project.*

*So in the end, and this is a real stroke of luck, this GTA has remained in its exact original specification. This means that she still has her twin-spark 1600 cc engine (with camshaft covers, magnesium sump and the extremely rare original Weber 45 DCOE14 carburettors), as well as other specific GTA components such as the close-ratio 5-speed gearbox, the rear axle, the propeller shafts, the coolant and oil radiators, the six inch wide Campagnolo alloy wheels and the rare original GTA seats.*



Course de Côte du Haut-Cantal, 1969.





*With sale in view, the car has simply been repainted in its original white, which is extremely rare, as the vast majority of the 501 cars produced were painted red. The engine (which is not the original unit but an absolutely identical block which was already in the car when she changed hands in 1984) has been overhauled by an Alfa specialist in the Aisne département (invoices supplied). The brakes have been renovated with new discs, calipers, master-cylinder and pressure limiter. The clutch, shock-absorbers and rear springs have been replaced.*

*To find an Alfa Romeo GTA which is 100% authentic, never crashed, remarkably well preserved, with a comprehensive and clear history and in excellent condition with all necessary work done, is so rare for such a model as to be almost a miracle. The next owner of this machine, designed for competition, particularly polyvalent and competitive, will be able to use all its potential in numerous different contexts, such as the Tour Auto organized by Peter Auto, any number of track events, sprints, etc or simply enjoy invigorating drives on country roads.*





Course du Marsannay, 1968.



Notre GTA AR 613526 bien entourée devant le garage de son second propriétaire en 1969.



Course de Côte d'Aoste, 1969.

## 1964 - ALFA ROMEO 2600 SPRINT

35 000 / 45 000 €

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

Le modèle présenté date de juillet 1964 et a vécu en Suisse avant d'arriver en France en 2007 où il n'a connu qu'un seul propriétaire. Lequel a roulé régulièrement avec pour se rendre notamment à des concentrations en France et en Italie. Le compteur affiche 72 400 kilomètres, ce qui est relativement peu élevé compte tenu de l'âge de la voiture. Celle-ci est proposée à la vente

entièrement révisée avec de nombreuses pièces neuves. A commencer par la ligne d'échappement, l'émetteur et le récepteur d'embrayage, les flexibles de freins ainsi que la pompe à essence et le régulateur de pression. Les sangles de l'essieu arrière sont également neuves. L'ensemble des réglages moteur a été réalisé récemment, dont la synchronisation des carburateurs Solex. Le circuit de refroidissement a également été contrôlé dans son ensemble.

Repeinte il y a une quinzaine d'année, la carrosserie a été entièrement polie lustrée et présente aujourd'hui une superbe patine rehaussée par ses pare-chocs en Inox neufs à l'avant et à l'arrière. Le soubassement est parfaitement sain et sans la moindre corrosion. Enfin, l'intérieur est également de très belle facture avec sa sellerie d'origine nettoyée et traitée, ainsi que la moquette, le ciel de toit et la plage arrière qui sont neufs. Un grand nombre de joints a aussi été changé (lunette arrière, vitres de custode...). Cette Alfa Romeo recherchée des collectionneurs présente donc un très bel état général et ravira son futur propriétaire par son style et ses sonorités à l'italienne.

---

Très belle présentation

Modèle haut de gamme dans la production Alfa Romeo

6 999 exemplaires produits de 1961 à 1968

*Beautiful condition*

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

*6,999 units produced from 1961 to 1968*

Carte grise française

Châssis : AR 823917

Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne

Cylindrée / Capacity : 2600 cc – 145 ch





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

*This model is dated from July 1964 and has been in Switzerland after arriving from France 2007 where it only had one owner who drove it regularly to specific locations in France and Italy. The odometer reads 72,400 km (44,987 miles), which is relatively low given the age of the car. It is currently on sale after it was overhauled with many new parts. This includes the exhaust line, the clutch master and slave cylinders, the brake lines as well as the fuel pump and the pressure regulator. The rear axle belts are also new. All the engine adjustments have recently been fine tuned, including the Solex carburettor synchronisation. The entire engine cooling circuit has also been inspected.*

*Repainted fifteen years ago, the body was entirely rebuffed and polished and today has a superb patina, which is enhanced by new stainless steel front and rear bumpers. The underbody is great condition and shows not a touch of corrosion. Its interior is also in excellent shape with the original seat upholstery cleaned and maintained. The floor carpets, the ceiling and the parcel shelf are new. A large number of the seals were also replaced (rear window, quarter windows, etc.). This Alfa Romeo, which is highly sought after by collectors, is in great overall condition and possesses Italian style and acoustics that will delight its future owner.*



## 1990 - FERRARI MONDIAL T

35 000 / 45 000 €

Dans les années 1980, Ferrari continue de contenter les familles aussi. En effet, celles-ci ont alors le choix entre la 400 GT, digne héritière de la lignée des grandes GT 4 places à moteur avant de la marque au cheval cabré initiée depuis la 250 GT 2+2 de 1960, et la mondial, nouvelle berlinette 2+2 à moteur central arrière, dessinée par Pininfarina, qui fait suite à la 308 GT4 de Bertone. Convaincu de la pertinence d'une GT 4 places à moteur central arrière, Enzo Ferrari renoue avec Pininfarina pour cette architecture qui participe à la politique de diversification, nécessaire à la pérennité de la marque. En 1980 est donc présentée et commercialisée la Ferrari Mondial 8 dotée d'un moteur V8 de 214 chevaux en position centrale arrière. Laquelle profitera des évolutions techniques de la marque au fil des années. Mais c'est véritablement en 1989 que survient une évolution majeure dans la carrière de la Mondial, avec le lancement de la Mondial T au salon de Genève 1989. Appellation qu'elle doit au changement de son positionnement moteur, toujours central arrière mais qui devient longitudinal et non plus transversal, alors que la boîte de vitesses est désormais placée transversalement. Cette ultime transformation de la Mondial fait de la version T une voiture complètement nouvelle et sans doute la meilleure de toutes les Mondial.

La Mondial proposée est une désirable version T, délivrée neuve en France

par les Etablissements Pozzi le 2 juillet 1990 à son premier propriétaire. Dans une livrée typiquement Ferrari, rouge « Rosso Corsa » avec intérieur cuir noir rehaussé par des moquettes rouges, le tout est agrémenté de spoilers et bas de caisse peints couleur carrosserie pour plus d'homogénéité. Cette voiture n'a connu que peu de propriétaires, dont le dernier qui l'a conservée précieusement depuis 1997, ce qui explique l'excellent état dans lequel elle se trouve aujourd'hui. En effet, la carrosserie est très belle et l'intérieur d'une grande fraîcheur. De plus l'entretien de cette Mondial T est entièrement à jour puisqu'elle a fait l'objet d'une importante révision en avril 2016, incluant le remplacement de la courroie de distribution et de ses accessoires, ainsi que de la pompe à eau et des divers filtres à l'occasion de la vidange, alors que la voiture avait un peu plus de 40 000 km et qu'elle n'a quasiment pas roulé depuis. Outre, la suspension pilotée, caractéristique de la T, notre Mondial est équipée des célèbres écussons d'ailes et surtout du toit ouvrant électrique qui apporte un agrément supplémentaire. La voiture dispose pour finir de son double des clés, de sa valise d'outils et de sa pochette en cuir Schedoni contenant tous ses livrets dont l'indispensable carnet d'entretien. Cette superbe Mondial T possède donc tous les arguments pour vous convaincre de rouler en Ferrari et en famille !

La plus intéressante et recherchée version T  
Une voiture à l'histoire claire et au kilométrage raisonnable  
Un exemplaire en excellent état de présentation et de fonctionnement

*The most interesting and sought after T version  
Clear history and reasonable mileage  
Excellent aesthetic and operational condition*

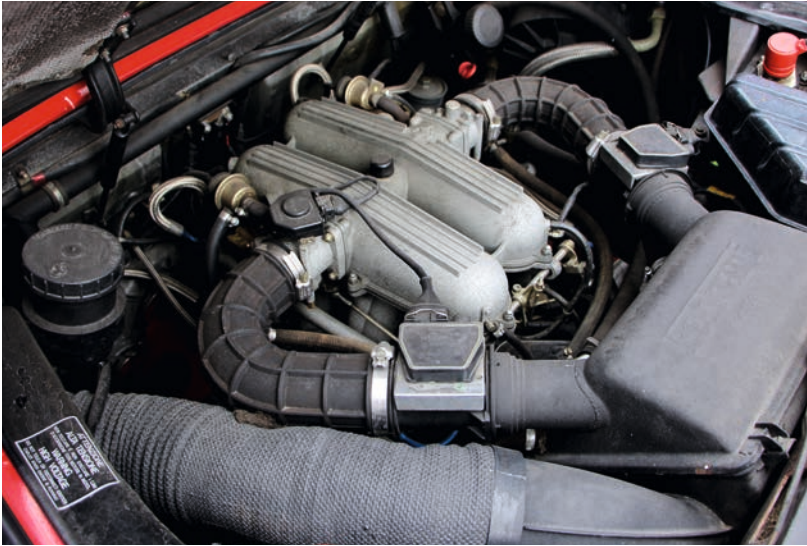
Carte Grise Française  
Châssis : ZFFKD32B000085617  
Moteur / Engine : huit cylindres en V, 32 soupapes  
Cylindrée / Capacity : 3405 cc – 300 ch





In the 1980s, Ferrari continued to satisfy families with their vehicles. Families had the choice of the 400GT, worthy successor of the line of great GT 4-seater cars with front engine from the Prancing Horse, starting with the 250 GT 2+2 of 1960, and the Mondial, the new 2+2 Berlinetta with rear central engine, designed by Pininfarina, following on from Bertone's 308 GT4. Convinced that there was a need for the 4-seater GT with rear central engine, Enzo Ferrari reunited with Pininfarina to design the car, who was a key player in the diversification of the brand, which was necessary to ensure sustainability. In 1980 the Ferrari Mondial 8 was therefore showcased and put on the market, equipped with a V8 engine of 214 horsepower in rear central position. This was subject to numerous technical brand developments over the years. However, it was really 1989 that saw a major evolution in Mondial's career, with the launch of the Mondial T at the 1989 Geneva Motor Show. This came with a change to the position of the engine, which still remained in a central position at the rear of the car, but was placed longitudinally instead of transversely, whilst the gearbox was now installed transversely. This last transformation of the Mondial made the T version a completely new car, and without doubt the best of all the Mondial range.

The Mondial we have on offer is a highly desirable T version, delivered new by the Etablissements Pozzi on the 2nd July 1990 to its first owner in France. A typical red Ferrari "Rosso Corsa" with black leather interior, enhanced with red carpet, the car is adorned with spoilers and a lower body frame the same colour as the main body for greater homogeneity. This car has only had a handful of owners, the last of which kept it preciously since 1997, which explains the excellent condition in which it is found today. The bodywork is beautiful and the interior feels incredibly fresh. This car's maintenance history is also completely up-to-date, given that it was given a significant service in 2016, which included replacing the timing belt and accessories, as well as the water pump and other various drainage filters. At this point, the car had just over 40,000 km on the clock and has hardly been driven since. In addition to the controlled suspension, which is characteristic of the T version, our Mondial is equipped with the famous wing badges and, above all, a power sunroof, making for an even more enjoyable driving experience. Finally, the car comes with a duplicate key, tool kit and Schedoni leather pouch, containing all of its documents, including its service manual. This superb Mondial T has everything you need to convince yourself to become the proud owner of a Ferrari, for both you and your family!



## 1996 - PORSCHE 993 4S

70 000 / 90 000 €

En 1964, Porsche révolutionne le monde de l'automobile en créant l'une des voitures les plus mythiques de l'Histoire : la Porsche 911. Cette merveille d'élégance et de nervosité est dotée d'un moteur six cylindres à plat. Par ses lignes sportives aux courbes progressives, ses inoubliables phares ronds et sa mécanique de grande qualité, elle est reconnue par tous. Reprenant les recettes qui contribuent au succès de cette « voiture de sport sérieuse », les ingénieurs de Stuttgart présentent en 1993 la quatrième et dernière génération au moteur boxer à refroidissement par air. Disponible en version 2 et 4 roues motrices, la puissance évolue de 272 CH à 450 CH (Turbo S). Des séries plus limitées complètent la gamme, telles que la GT1 (537 CH), la Carrera RS ou la GT2 qui représentent les véritables modèles compétition client.

Le modèle que nous vous proposons est une 993 4S de 285 ch en excellent état de fonctionnement et de présentation. Livré neuf en Allemagne, il est l'un des 4916 produits et dispose aujourd'hui d'un titre de circulation français. Il se présente en peinture d'origine de couleur gris polaire code L92 M (seul le

bouclier avant a été repeint) et conserve son superbe intérieur en cuir étendu rouge flamenco. La voiture n'a parcouru que 118 000 kms, garantis par son carnet d'entretien et de nombreuses factures. Nous noterons que les pneus Michelin Pilot sport 2 sont neufs et qu'une très importante révision a été faite en centre Porsche. Notre 911 possède une boîte manuelle et un équipement pléthorique tel que : les sièges sport chauffants, le pack audio et la housse Porsche, un réservoir de 75 litres, la suspension sport, le blocage de différentiel automatique et à 40 %. Véhicule entretenu et suivi, il a bénéficié de tous les soins pour permettre au pilote de continuer de profiter pleinement des 285 CH de ce mythique Flat 6 atmosphérique. Cette automobile n'a rien à cacher, elle reste l'une des dernières 911 à avoir gardé toute son âme avec comme seul compromis, la sécurité de ses 4 roues motrices. Ne lui en voulons pas car si des versions plus radicales ont plus de mal à convaincre les cœurs sensibles, celle-ci fera la joie de l'amateur précis et exigeant qui l'achètera.

## Historique limpide

L'équilibre du moteur 285 CH atmosphérique sur 4 roues motrices

Un grand classique en excellent état

*Clear history*

*Balance of atmospheric 285 horsepower engine with four-wheel drive*

*Great classic in excellent condition*

## Carte grise française

Châssis : WPOZZZ99ZTS316012

Moteur / Engine : 6 cylindres à plat

Cylindrée / Capacity : 3600 cc – 285 ch





*In 1964, Porsche revolutionised the automobile world with the creation of one of the most legendary cars in history: the Porsche 911. This masterpiece of elegance and vivacity was equipped with a flat-six engine. This model is known by everyone for its sporty profile, progressive curves, memorable round headlights and superb mechanics. Revisiting the recipes that contributed to the success of this “serious sports car”, the Stuttgart engineers presented the fourth and last generation with boxer engine in 1993, and according to purists, the last true 911. Available as a two-wheel and four-wheel drive, power ranges from 272 horsepower to 450 horsepower (Turbo S). Other more limited models complete the range, such as the GT1 (537 horsepower), the Carrera RS or the GT2, which represent true customer competition models.*

*The model that we are offering is a 285 horsepower 993 4S, in excellent working and aesthetic condition. Having been driven in France, delivered new in Germany, it is one of 4916 products. It comes with the original L92 M polar grey paint (only the bumper has been repainted) and retains the superb flamenco red leather interior. The car only has just over 118,000 km on the clock, proven by its service manual and numerous invoices. The Michelin Pilot sport 2 tyres are new, and the majority of maintenance has been carried out in Porsche centres.*



*Our 911 has a manual gearbox and a range of exciting features, such as heated sports seats, Porsche sound system and dust cover, 75-litre tank, sport suspension, and 40% automatic differential locking system. Benefitting from maintenance and aftercare, the vehicle has received all the care necessary to allow the driver to continue to take full advantage of the 285 horsepower provided by this atmospheric flat-six legendary car. This vehicle has nothing to hide. It is one of the last 911s to have retained all of its charm with just one single compromise, the security of its 4-wheel drive. But we won't hold that against it, as whilst more radical versions may have to work a lot harder to win over sensitive hearts, this car will give enormous pleasure to the sophisticated, demanding enthusiast that will buy it.*





## 1982 - RENAULT 5 ALPINE TURBO

17 000 / 23 000 €

Dans la mouvance de la nouvelle mode initiée par Volkswagen avec la désormais mythique Golf GTi à la fin des années 1970, de nombreux constructeurs lui ont emboîté le pas en présentant des versions plus sportives de leurs petites citadines. Ainsi en fut-il le cas de la R5 apparue au Salon de Paris 1976, dont Renault lui accola le patronyme évocateur d'Alpine. En 1981, une nouvelle déclinaison est présentée dont le moteur bénéficie de l'adjonction d'un turbo, car dans les années 1980, la mode est à la suralimentation, que ce soit dans les supercars, en rallye, et même en Formule 1. Au-delà des progrès techniques, cette voiture propose également des performances de très bon aloi grâce à sa légèreté.

La voiture présentée à la vente est un splendide exemplaire de Renault 5 Alpine Turbo dans une peinture blanche, autocollants rouge et intérieur sable. D'origine Italienne, cette superbe R5 Alpine n'a connu que trois propriétaires dont

deux membres de la même famille et n'affiche qu'à peine 120.000 kilomètres, un kilométrage tout à fait en phase avec son état de conservation remarquable. L'intérieur, bien que très fragile est bien préservé. Les sièges baquets sont très beaux et la plage arrière accompagne d'ailleurs toujours la voiture. Une peinture vient de lui être appliquée pour parfaire son état de présentation. Les pneus, le radiateur et l'échappement viennent d'être remplacés, l'allumage a également été revu. L'auto est restée dans son ensemble dans un état d'origine très satisfaisant et se comporte parfaitement bien sur la route. Suite à l'essai qui lui a été dispensé par nos soins, cette auto très dynamique sait se montrer généreuse dans les tours. Il est très rare de pouvoir dénicher une R5 Alpine dans un tel état de conservation, avec peu de propriétaires et un kilométrage raisonnable. De plus en plus recherchée, elle est emblématique de la production des GTi et mérite amplement son patronyme.

---

La réponse de Renault à la Golf GTi  
Un youngtimer collector avec l'esprit Alpine  
Exemplaire en très bon état avec peu de propriétaires

*Renault's response to the Golf GTi  
A youngtimer collector with Alpine attitude  
A model in great shape with few owners*

Carte Grise Française  
Châssis : VF1122B00C0019089  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne turbo  
Cylindrée / Capacity : 1397 cc





*In the shift at the end of the 70s towards a new style started by Volkswagen with the now legendary Golf GTI, many designers followed suit by presenting more sporty versions of their small city cars. So was the case at the 1976 Paris Auto Show when the R5 appeared, to which Renault added the evocative name, Alpine. In 1981, a new version was presented with a turbo engine because in the 1980s it was in fashion to beef up the designs, whether they were supercars, rally cars, or Formula 1 racers. Aside from these technical advances, this car also offered excellent performance and handling thanks to its light weight.*

*The car for sale is a splendid example of the Renault 5 Alpine Turbo, painted white with red decals and sand interior. Coming from Italy, this superb R5 Alpine has only had three owners, two of whom were from the same family. It only has 120,000 km (74,564 miles) on the odometer, mileage that matches its remarkably well-preserved condition. While the interior is quite delicate, it is also well preserved. The bucket seats are attractive and the rear parcel shelf still comes with the car. A coat of paint was applied to perfect its presentation. The tyres, radiator and exhaust have just been replaced, and the ignition was serviced. Overall, the car is in great original condition and behaves perfectly on the road. We gave it a thorough road test and it displayed great handling on our tours. It is rare to find a R5 Alpine in such preserved condition, with a history of a just few owners and reasonable mileage. It's a car that's in increasingly high demand, being emblematic of the production of GTIs and well worthy of its name.*



## 1987 - PEUGEOT 205 GTI 1.9

14 000 / 18 000 €

Pour concurrencer la Volkswagen Golf GTI, véritable instigatrice de la lignée des GTI, Peugeot dévoile la 205 GTI 1.6 au salon de Genève 1984. L'année suivante, le sacre de la Peugeot 205 Turbo 16 en championnat du monde des rallyes assoie définitivement l'image de la 205 GTI. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés. Pourtant, au fil des millésimes, la concurrence se réarme. Peugeot n'a alors d'autre choix que de lancer une version plus musclée : ainsi la 205 GTI 1.9 est commercialisée en décembre 1986. Spoiler avant doté de phares additionnels, spoiler arrière au dessin spécifique, baguette rouge ceinturant l'ensemble de la caisse, élargisseurs d'ailes, jantes alliages passées à 15 pouces. Les autres éléments qui la différencient de la version 1.6 litres sont le moteur XU9 de 1905 cm<sup>3</sup> dont la puissance a été portée à 130 chevaux, des trains spécifique et quatre freins à disques. Grâce à cet ensemble, la voiture offre des performances de premier plan et un caractère réellement sportif capables de rivaliser avec les GT plus puissantes et prestigieuses du moment. Notre modèle est extrêmement rare puisqu'il s'agit d'une seconde main n'affichant que 68 636 km certifiés et présentant un état exceptionnel 100% d'origine. Achetée neuve en juillet 1987 à la concession Peugeot Talbot Tuppin de

Laon comme en atteste son solide dossier, cette 205 GTI 1.9 appartient au premier millésime. Autrement dit le plus recherché aujourd'hui des collectionneurs friands du premier tableau de bord et du volant deux branches, remplacés en septembre 1987. La voiture a changé de mains pour la première fois en mars 2016 pour devenir la propriété de son ami et voisin qui a continué à l'entretenir scrupuleusement.

Carrosserie jamais repeinte, intérieur superbe avec des moquettes présentant l'aspect du neuf, des sièges impeccables, des cuirs latéraux à peine marqués (option semi-cuir) et des plastiques ni craquelés, ni rayés. Tous les instruments de bord, y compris l'horloge, fonctionnent, et le porte-clefs 205 GTI attaché au jeu de clef principal est celui d'origine. La voiture a été régulièrement entretenue chez le concessionnaire de la marque (carnet d'entretien, factures et contrôle techniques à l'appui) et sort d'une importante révision chez le spécialiste du modèle, Batteux Compétition.

Dans un état irréprochable, cette Peugeot 205 GTI 1.9 est une auto introuvable sur le marché... encore plus à ce prix. Iconique et performante, elle est le symbole de toute une génération !

---

Un mythe chez les GTI

Etat exceptionnel pour une estimation très attractive

Modèle le plus recherché du marché

*A legend among GTIs*

*Exceptional condition for a very attractive estimate*

*The most sought after model on the market*

Carte grise française

Châssis : VF3741C8607784761

Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne

Cylindrée / Capacity : 1905 cc – 130 ch





*To compete with the Volkswagen Golf GTI, the true initiator of the GTI line, Peugeot unveiled the 205 GTI 1.6 at the 1984 Geneva Auto Show. The following year, the Peugeot 205 Turbo 16's win at the world rally championship established definitively the 205 GTI's image. Consistent, high-performance and sold at an affordable price, it earned unanimous praise from journalists and enthusiasts. However, over the years, the competition became stronger. Peugeot had no other choice at the time except to launch a more powerful version: thus, the 205 GTI 1.9 went on sale in December 1986 with a front spoiler fitted with additional lights, specifically designed back spoiler, a red strip circling the entire body, fender flares, 15-inch alloy rims. The other features that made it different from the 1.6-liter version are the 1,905-cm<sup>3</sup> XU9 engine, which produced 130 horsepower, specific suspension/ axle assembly and four disc brakes. With these features, the car offered top-rate performance and a truly sporty character, capable of rivalling the most powerful and prestigious GTIs of the time.*



*Our model is extremely rare because it is a used car that only has 68,636 certified km (42,648 miles) on it and is offered in exceptional, 100% original condition. Bought new in July 1987 at the Talbot Tuppin Peugeot dealership in Laon, France, as stated on its complete documentation, this 205 GTI 1.9 belongs among the best vintage models. It is the most sought after today by collectors who love the original dashboard and two-branch steering wheel, which were replaced in September 1987. The car changed hands for the first time in March 2016, becoming the property of the former owner's friend and neighbour who continued to pamper the car. The body has never been repainted. It has a superb interior with carpets that look like new, impeccable seats, leather that's shows barely a mark (half-leather option) and interior parts that have no cracks or wear lines. All the dashboard instruments, including the clock, work and the 205 GYI key ring attached to the set of keys is the original one. The car has been regularly serviced at the Peugeot dealership (service documentation, invoices and technical inspection paperwork provided) and was given a major overhaul at Batteux Compétition, a mechanic specialising in the model.*

*In impeccable condition, this Peugeot 205 GTI 1.9 is a car impossible to find on the market... certainly so at this price. Iconic and high performing, it is the symbol of an entire generation!*





## 1989 - ALPINE RENAULT V6 GTA TURBO

25 000 / 35 000 €

Peu nombreuses sont les marques Françaises d'après-guerre à s'être lancées dans les voitures de sport. L'une des plus représentatives et que l'on ne présente plus, c'est Alpine. Mais dans les années 1980, la firme qui fait partie intégrante de Renault n'as plus l'aura des A110. Les A310 affichaient d'ailleurs clairement la volonté d'imposer Alpine comme une marque internationale pouvant concurrencer les plus grands, avec l'appui d'une grande major comme Renault. La remplaçante, dénommée GTA en interne pour Grand Tourisme Alpine, est conçue entièrement par la maison-mère, et concentre tout le savoir-faire de Renault Sport. Période 80's oblige, la GT se voit flanquée d'un Turbo pour plus de performances en 1986. Longtemps critiquée car immanquablement comparée à ses illustres aîeules, l'Alpine V6 Turbo bénéficie depuis peu d'un regain d'intérêt évident du fait de son statut d'icône et surtout de membre de la prestigieuse famille Alpine.

Il sera bien difficile aux passionnés de dénicher un exemplaire aussi intéressant que celui que nous proposons à la vente. Il s'agit d'une superbe Alpine V6 Turbo délivrée neuve au garage Kasper de Bronschhofen en Suisse le 30

Mars 1989. De couleur blanc alpin, cette auto est restée dans son état d'origine superbement conservé, ce qui est très rare pour les fragiles Alpine GTA. Dans un état exceptionnel, elle ne totalise qu'un peu plus de 41.000 kilomètres. L'auto est équipée de la chaîne hifi ainsi que de l'intérieur en cuir noir. Cette Alpine code D502 est l'un des 336 exemplaires de V6 Turbo assemblés en 1989, et l'un des premiers livrés en Suisse. Remarque importante, cet exemplaire est toujours accompagné de sa pochette contenant tous ses carnets d'origine. L'auto est entretenue régulièrement à Bronschhofen jusqu'en 2002, puis par le garage Auto Steiner à Hägendorf jusqu'en 2008. On peut supposer que cette GTA V6 Turbo n'a connu que deux propriétaires en Suisse, ce qui serait tout à fait en phase avec son état actuel. Le dernier entretien ayant eu lieu en 2014 dans le réseau Renault, la voiture avait alors 40 323 Km. Rare sont les Alpine GTA V6 à avoir traversé autant d'année dans un état de conservation aussi remarquable, et devant l'intérêt grandissant de cette marque prisée des passionnés, nul doute que les Alpine V6 Turbo méritent grandement leur place parmi les icônes de la production automobile Française.

Etat et historique exceptionnel

Un exemplaire de choix pour collectionneur averti

Un Youngtimer à redécouvrir

*Exceptional condition and history*

*A real connoisseur's choice*

*A "Youngtimer" to rediscover*

Carte Grise Française

Châssis : VFAD5020500065054

Moteur / Engine : Six cylindres en V

Cylindrée / Capacity : 2 458 cc





Since WW2, few French car manufacturers have made sports cars. One of the most representative and most familiar is Alpine. But in the 1980s, the firm which by then had been fully absorbed into the Renault group, no longer had the same aura as it had enjoyed when it was making the A110. The A310 clearly showed the objective of establishing Alpine as an international marque capable of competing with all rivals, with the help of the resources of a major manufacturer such as Renault. The model which replaced it, known within the firm as GTA for Grand Tourisme Alpine, was designed entirely by the mother company and called on all the know-how of Renault Sport. Turbos being one of the dominant technical trends in the eighties, the GTA was given a turbo in 1986 to improve its performance. The Alpine V6 Turbo was heavily criticised in its first years, inevitably being unfavourably compared with its illustrious forebears, but it has recently awakened fresh interest for its intrinsic merits and because it belongs after all to the prestigious Alpine family.

Enthusiasts would be very hard pressed to find another specimen of this model as interesting as the one which we are offering. This superb Alpine V6 Turbo was delivered new to the Kasper garage in Bronschhofen, Switzerland on March 30th 1989. It has remained in its magnificently preserved original condition, with its original Alpine white paint, which is very rare for these fragile Alpine GTAs. In pristine condition, she has only covered a little over 41,000 kilometres. She has a hi-fi installation and black leather upholstery. This Alpine, code D502, is one of 336 V6 Turbos produced in 1989 and one of the first delivered to Switzerland. An important detail is that the wallet containing all the handbooks and service records is still with the car. She was regularly maintained at Bronschhofen until 2002 and then by the Auto Steiner garage at Hägendorf until 2008. One may suppose that the car only had two owners in Switzerland and this would tally with her present condition. The last service was carried out in 2014 by a Renault agent, at which time the odometer reading was 40 323 Km. Only extremely few Alpine GTA V6s have survived all these intervening years in such a remarkable state of preservation. With growing interest in this marque so prized by enthusiasts, there can be no doubt that the Alpine V6 Turbo will come to be regarded as a highly iconic model in the history of French automobile production.



## 1995 - RENAULT CLIO WILLIAMS PHASE 2

**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 très bon état cosmétique et mécanique. La peinture de cette voiture est neuve et

offre un superbe éclat. Les jantes ont également été repeintes. 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 119.000 kilomètres, ce qui est très raisonnable pour une Clio Williams, la plupart ayant traversé les années 1990 avec plus ou moins de séquelles. Les pneus sont neufs, tout comme les freins et le pot d'échappement. Tout indique en effet que cette auto a été choyée et conservée jalousement, à l'abri des modifications parfois douteuses dont nombre de Clio Williams ont fait les frais.

L'héroïne de toute une génération  
Une puissante youngtimer rare et recherchée  
Une Williams en très bon état de conservation

*Darling of an entire generation  
A powerful youngtimer, both rare and in demand  
A Williams in a well-preserved condition*

Carte Grise Française  
Châssis : VF1C57M0512619688  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 998 cc - 150 ch





*The Renault Clio Williams was presented in 1993 during the famous Tour de Corse and had a major impact at the time. With its night blue colour and name, it was a clear reference to Franck Williams and his Formula 1 team, which gave the car its undeniable sporty image. It was a limited series model that took the essential features of the Clio 16S, with a specific 2.0-litre engine that produced 10 additional horsepower for a total output of 150 bhp. It also has a more exclusive design appearance with its paint job, decals and Speedline Gold rims, as well as a specific interior that had seats upholstered with the famous "W" label. Overlooked for a long time and often poorly treated by its owners, the Clio Williams has recently been rediscovered. It now holds a solid place in the pantheon of Youngtimers.*

*Our Williams was put into circulation on December 12, 1995, in Spain, and is an example from the second production line. It is in great cosmetic and mechanical shape. This car's paint job is new and has great lustre. The rims have also been repainted. The interior is attractive and well preserved, and the seats are still comfortable and cushioned. It still has its original back parcel shelf, and it still comes with its famous clothing bag. This car has recently come to France and has been in the same hands since 2009 and has just 119,000 km (73,900 miles), the majority of which was put on the car in the 1990s with few consequences, quite reasonable for a Clio Williams. The tyres are new as well as the brakes and the tailpipe. In fact, everything shows that this car was pampered and jealously guarded, sheltered from often-dubious changes that a number of Clio Williams have undergone.*



## 1973 - ALPINE A110 1600 SC

**80 000 / 110 000 €**

Développée par Jean Redelé et fabriquée à Dieppe par Alpine entre 1962 et 1977, la Berlinette A110 a rayonné sur la planète des rallyes durant plus d'une décennie, remportant deux titres de championne du monde des rallyes en 1971 et 1973. Au fil de sa carrière, l'Alpine A110 sera équipée de moteurs de cylindrées croissantes, allant des 956 cm<sup>3</sup> issus de la R8 en 1962 aux 1647 cm<sup>3</sup> de la R16 en 1976. Elle sera produite en douze versions et à 7176 exemplaires.

Notre A110 est une 1600 SC dont l'histoire est singulière. Achetée neuve en juin 1973 dans la région parisienne, elle est conservée à peine trois ans par son propriétaire qui la cède le 19 mai 1976 à un chirurgien qui participe à son volant à quelques épreuves du championnat de France des circuits et de la montagne de 1976 à 1982. Petit à petit, elle se retrouve entourée d'une belle collection de Ferrari et de sportives américaines dans sa résidence secondaire non loin de Paris, mais avec le temps, et en raison de ses occupations professionnelles de plus en plus prenantes, l'Alpine ne sortira plus que le week-end et sur quelques rassemblements historiques. Il la revendra finalement après trente-neuf années en mai 2016 à son propriétaire actuel. Passionné par la marque et ambassadeur qui porte haut les couleurs d'Alpine dans l'actuel championnat du monde d'endurance et aux 24 Heures du Mans, son souhait

est de faire de sa nouvelle acquisition un modèle exemplaire, fidèle à la version d'origine de ce fleuron du patrimoine sportif automobile tricolore.

L'Alpine est totalement mise à nue, sa carrosserie monobloc en fibre de verre-polyester bénéficie d'une réfection totale. Son moteur est déposé, les carburateurs refaits à neuf, la boîte intégralement reconditionnée et l'échappement remplacé. Les trains roulants, les freins, les silentblochs et l'ensemble des joints sont neufs. La partie avant, le circuit de carburant, le logement de la batterie et ses supports sont refaits. Les jantes sont sablées et revernies. Le résultat est époustoufflant !

L'habitacle laisse apparaître les sièges baquets d'origine en parfait état, des moquettes neuves, tandis que les compteurs ont été nettoyés et remis en état pour une précision impeccable. Les 65 000 km affichés peuvent sans risque être considérés comme son kilométrage réel.

Au final, cette Alpine a bénéficié de 605 heures de travail effectuées par une équipe d'experts. Autant dire qu'il s'agit d'un modèle entièrement neuf et parfaitement réglé. Il suffit de la conduire pour en avoir confirmation. Freinage impeccable, train avant incisif et précis, passages des vitesses francs et agréables... On serait tenté de dire qu'elle fonctionne encore mieux qu'à l'origine.

Alpine 1600 SC dans un état exceptionnel

Historique connu et fluide

Restauration effectuée par des professionnels de la compétition

*Alpine 1600 SC in exceptional condition*

*Well-documented history*

*Restoration performed competition mechanics*

Carte grise française

Châssis : 20050

Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne

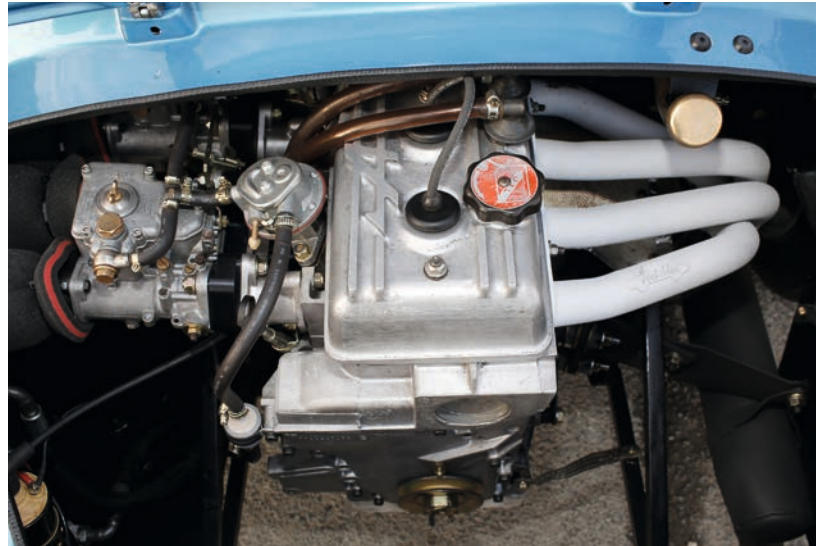
Cylindrée / Capacity : 1605 cc – 127 ch





*Developed by Jean Rédélé and manufactured in Dieppe by Alpine between 1962 and 1977, the Berlinette A110 could be found at across the world at rally races for more than a decade, winning two rally world championships in 1971 and 1973. Through its career, the Alpine A110 was fitted with engines with increasing cubic capacity, going from 956 cm<sup>3</sup> in the R8 in 1962 to 1,647 cm<sup>3</sup> in the R16 in 1976. In all, the Alpine A110 was built in a dozen versions, in 7,176 individual units.*

*Our version is a 1600 SC with a special history. Bought new in June 1973 around Paris, it was kept barely three years by its owner who sold it on May 19, 1976 to a surgeon who entered into a few mountain and circuit championships in France from 1976 to 1982. Little by little, the car became part of a collection that included Ferraris and American sports cars in the owner's second home not far from Paris, but with time and due to the more pressing responsibilities of his profession, the owner only took the Alpine out on weekends or to various classic car tours. After thirty-nine years he finally sold it to its current owner in May 2016. A fan of the brand and a brand ambassador who shows his support for Alpine at the current world endurance championships and 24 hours of Le Mans, his wish was to make his new acquisition into an exemplary model, faithful to the original version of this flagship of French sports car heritage.*



*The Alpine was totally stripped down and rebuilt new, and its fiberglass one-piece body was also fully restored. Its engine was removed, the carburetors were overhauled, the transmission was completely reconditioned and the exhaust was replaced. The running gear, brakes, bushings, and gaskets are new. The front section, the fuel system, the battery housing and supports were redone. The rims were sanded and polished. The result is breathtaking!*

*The interior of the cabin has the original bucket seats in perfect condition, new mats, while the display dials were cleaned and repaired for impeccable precision. The 65,000 km (40,389 miles) displayed on the odometer can faithfully be viewed as its true mileage.*

*Finally, this Alpine also received 605 hours of maintenance work performed by a team of experts. Suffice it to say that this car has been restored to brand new condition and adjusted perfectly. You only need to drive it to understand. Impeccable braking, precise and dynamic front assembly, clean, exact shifting... one would be tempted to say that it works better than the original.*





190

## 1972 - DINO 246 GT

260 000 / 320 000 €

Lorsqu'Enzo Ferrari crée 1947 à Maranello la marque de voiture la plus prestigieuse de l'Histoire, il était loin de se douter qu'il allait faire de son nom un mythe. Sa culture de la course automobile aux cotés des plus grands noms de l'entre deux guerres chez Alfa Romeo (Nardi , Ascari ...) avait nourri la volonté d'Enzo de fabriquer une automobile légère et performante bien loin des critères raisonnables de l'industrie de l'époque.

Le bureau d'étude ne cessera de développer des moteurs de plus en plus affûtés, qu'il posera sur des châssis issus de la course automobile, satisfaisant grâce à d'excellents carrossiers, en particulier Pininfarina, les clients les plus exigeants. Ce juste équilibre entre une contribution permanente et très active en course, et la commercialisation de voitures de grand tourisme pour l'élite aboutira inévitablement à la construction d'un véhicule plus facile à utiliser au quotidien, plus ludique. C'est ainsi que la Dino Ferrari verra le jour.

Reprenant le nom du fils d'Enzo décédé très jeune en 1956, le modèle ne portera pas le nom de Ferrari. En effet, Enzo avait contribué activement à la recherche et à la conception d'un moteur nouveau de 6 cylindres en V contraire aux règles classiques du Patron.

Dérivé de la Dino 206 de compétition, la Dino 246 au style plus compact que ses grandes sœurs à 12 cylindres vient chasser sur les terres de Porsche et d'Alpine. Le succès commercial est au rendez-vous pour cette voiture de sport

puisque 3761 exemplaires furent produits entre 1969 et 1974.

Le dessin de la carrosserie fut confié à Pininfarina, avec comme cahier des charges de fabriquer un félin agile et équilibré. Le résultat est sans appel, la 246 semble dessinée par le vent tant le caractère aérodynamique de l'automobile est manifeste. Afin d'assurer un excellent équilibre à ce bolide, le moteur sera placé en position centrale permettant ainsi de distiller la puissance de ses 195 CH avec fougue mais aussi avec sécurité. Et s'il est vrai que le bloc aluminium sera vite remplacé par un bloc en fonte plus fiable, cette voiture de course civilisée va se tailler une réputation sans équivoque dans l'histoire de l'automobile, marquant à jamais les esprits par le caractère fusionnel du modèle.

Livrée neuve en Italie en août 1972, cette Dino 246 GT est l'un des 828 exemplaires produits cette année-là et répond à la série E. Présentée dans sa très belle teinte d'origine Rosso Chiaro, le châssis #4662 affiche une allure superbe et un état de présentation irréprochable.

Importée en France par un marchand il y a quelques années, la voiture est vendue à un collectionneur parisien, amoureux de Ferrari depuis toujours, désirant remplacer sa 550 Maranello qu'il juge finalement trop puissante sur nos routes et difficilement utilisable dans le contexte automobile répressif actuel.

Classiche Ferrari  
Réfection de haut niveau  
Entretien soigné, faible kilométrage

*Classiche Ferrari certification  
High level restoration  
Meticulous maintenance, sparingly used*

Carte grise française de collection  
Châssis : 04662  
Moteur / Engine : V6 à 65°, 12 soupapes  
Cylindrée / Capacity : 2 319 cc – 195 ch



Affichant un peu moins de 12 200 km au compteur, la voiture a été intégralement restaurée en Italie et se présente dotée du précieux classeur rouge : Le Classiche Ferrari.

L'auto sort uniquement lors des rassemblements de voitures de collection et d'excursions avec le Club Ferrari France. Utilisée avec soin, elle est entretenue régulièrement chez un des meilleurs spécialistes de la marque : Fiorano Racing, comme en atteste un important dossier de factures.

Fin 2015, elle change de main et rejoint la superbe collection d'un amateur éclairé et amoureux de voitures sportives. La voiture va recevoir un traitement



tout particulier pour atteindre ses standards de qualité. L'auto est entièrement repeinte pour masquer les petits éclats de graviers. Le moteur est déposé puis entièrement contrôlé. Dans l'habitacle, les moquettes et les cuirs d'origine ont été retirés pour être nettoyés. Suite à une fuite de liquide de frein, le compartiment avant en fibre a été restauré.

Plus récemment, les freins et les trains roulants ont été refaits, les cardans et les silentblocs remplacés et la boîte de vitesse contrôlée.

L'état mécanique de cette voiture sans compromis apparaît excellent et son esthétique ne souffre pas la moindre critique. Laissant sa place à une Dino 246 GTS au sein de la collection, voici l'occasion de prendre la route au volant du châssis #4662.

Au-delà du plaisir de rouler dans une auto exceptionnelle, cette Dino est une occasion unique de s'offrir un jalon de l'histoire, tout en savourant les vocalises de cette diva aux courbes sculpturales.

*When Enzo Ferrari created his own car manufacturing company in 1947 in Maranello, he can hardly have imagined that his marque would become the most prestigious of any in automobile history and that his own name would become legendary.*

*Rubbing shoulders in the Alfa Romeo team with the greatest motor racing champions of the period between the two World Wars (Nardi, Ascari, Nuvolari, etc) had aroused in Enzo the desire to build light cars with high-output engines which would far outclass the industrial standards of the day.*

*Ferrari's star engineers constantly developed engines with ever increasing power outputs and these were installed in chassis designs derived from racing cars. Close collaboration with the best design houses, particularly Pininfarina, enabled him to offer spectacularly beautiful cars which could satisfy the most demanding clients. This cross-fertilisation between the production of racing cars and building GT cars for the elite continued to be beneficial but Ferrari felt the need to widen his market by offering less complex and expensive models appealing to a younger clientele. Before his tragic death in 1956 at the age of 24, Enzo's son Dino had been working on the design and development of a new smaller capacity V6 engine, which was some way removed from the norms previously established by Il Commendatore. In memory of his son, Ferrari named Dino all V6 engines produced by his firm and the first road model using a V6 engine was called Dino, but did not bear the name Ferrari.*



The Dino 206 GT, derived from the Dino 206 S competition version, was the first road-going mid-engined model approved by Ferrari. Much more compact than the 12 cylinder Ferraris, it was designed to compete with Porsche and Alpine and was presented in 1967. It was replaced in 1969 by the Dino 246 GT, with the engine enlarged from 2.0 to 2.4 litres, a longer wheelbase and steel instead of aluminium bodywork. The model was a commercial success and 3761 vehicles were produced between 1969 and 1974.

Pininfarina was instructed to produce a fluid and agile looking style and their in-house designer, Aldo Brovarone, came up with a masterpiece, which gives the impression of being particularly aerodynamic. The physical balance of the car is excellent and endows it with outstanding roadholding, safe and predictable handling and good traction for the 195 bhp on tap. The exciting metallic sonority of the engine, showing it to be a detuned version of a racing engine, also contributed to the Dino's success, although the alloy block was soon replaced by a more reliable cast iron one. A car which was intended to provide a relatively low cost entry into the world of Ferrari, has a reputation which has eclipsed those of many of its 12-cylinder sisters and has a unique aura which has attracted a following which is almost without parallel in automobile history.

Delivered in Italy in August 1972, this Dino 246 GT is one of 828 cars manufactured that year and belongs to the E series. Chassis n°4662, still wearing her very beautiful original colour, Rosso Chiaro, looks simply superb and her state of presentation is impeccable.

Imported into France by a Paris dealer a few years ago, the car was sold to an enthusiast with a long-standing love of Ferraris, who wanted to replace his 550 Maranello, which he found too powerful for today's road conditions and difficult to enjoy in the repressive climate imposed by public authorities. With only a little under 12 200 km on the odometer, the Dino underwent a total restoration in Italy and has the precious red folder Classiche Ferrari.

She has only been driven on classic car events and outings with the Club Ferrari France. Carefully used, she has been regularly maintained by one of the best Ferrari specialists in the Paris region, Fiorano Racing, as is witnessed by a thick file of invoices.

In late 2015, she changed ownership and became part of the superb collection of a connoisseur who loves sports cars. The car was brought up to his extremely exacting standards, receiving an all-over repaint to correct gravel chips on the front.





*The engine was removed and subjected to a complete verification. The carpets and original leather upholstery were taken out and cleaned. The fibre lining of the front luggage compartment was renewed, as this fragile and expensive material had been damaged by a leak from the brake fluid reservoir. The brakes, suspension and transmission have been entirely overhauled. The driveshaft constant velocity joints and all rubber mountings and couplings have been replaced and the gearbox has been checked.*

*The condition of all mechanical parts is therefore optimal and one cannot find even the tiniest criticism of the car's appearance. The desire of the present owner to swap this car for a Dino 246 GTS gives you a fabulous opportunity to take to the road at the wheel of chassis n°4662.*

*You will have much more than the mere pleasure of driving a very beautiful classic car : you will be experiencing at first-hand a major milestone in automobile history and you will be certain to feel the same thrill every time that the three Weber carburetors enable you to fire up the engine of this fabulous machine.*

*This complete restoration has been carried out with scrupulous respect for the original specifications and using a large number of factory parts. The numerous stickers and the serial numbers on body parts are all present. As well as having a voluminous restoration file, this car comes with its sales brochure, original owner's handbook, full set of tools and jack.*





# 191

## 1976 - FERRARI 365 GTC/4

240 000 / 280 000 €

Modèle rare à la carrière courte qui fit la jonction entre la 365 GT 2+2 et la 365 GT4 2+2, la 365 GTC/4 fut dévoilée au Salon de Genève en 1971. Contemporaine de la vénérée Daytona, la 365 GTC/4 utilisait un châssis identique, ainsi que la version à carter humide du V12 à quatre arbres à cames en tête, de 4 390 cm<sup>3</sup> avec une puissance légèrement inférieure (320 ch). Ce V12 est associé à une boîte à cinq rapports conventionnels en lieu et place de la transaxle de la Daytona. La culasse a été aménagée pour recevoir des carburateurs horizontaux et a ainsi permis au carrossier Pininfarina de réaliser une ligne de capot élégante et basse. "Discrète, sobre et élégante dans son ensemble, avec des subtilités qui s'apprécieraient en la contemplant attentivement. On pourrait dire qu'il s'agit d'une Ferrari dédiée à l'enthousiaste averti", écrivait le magazine Road & Track. Dans l'ensemble plus civilisée et plus facile à conduire que la lourde Daytona, la rapide 365 GTC/4 recevait une direction assistée ZF, des freins servo-assistés de série, l'air conditionné en option et un intérieur particulièrement luxueux, équipé de sièges individuels rabattables à l'avant, ainsi que de sièges d'appoint à l'arrière. En dépit d'un raffinement accru, la 365 GTC/4 ne cédait rien à ses concurrentes en termes de performances, parcourant le 400 mètres départ arrêté en moins de 16 secondes avec une vitesse maximale de plus de 240 km/h. Quand le modèle fut arrêté,

en octobre 1972, la production totalisait seulement 500 exemplaires. Ce qui en fait un modèle particulièrement désirable aujourd'hui.

Notre 365 GTC/4 a été livrée neuve en 1971 à Milan à un riche industriel italien qui en sera propriétaire jusque dans les années 1990. Elle est ensuite acquise par un collectionneur allemand qui décide en 2012 de la faire restaurer intégralement et d'en changer la teinte d'origine. Préférant le Amaranto bull lea au Nero d'origine, la voiture fut entièrement décapée. Au final, carrosserie, moteur, boîte de vitesses, sellerie... seront refaits dans les ateliers de Rose Meyer en Allemagne. Offerte flambant neuve à son épouse, cette 365 GTC/4 n'a parcouru depuis sa restauration que 2000 kilomètres pour atteindre les 82 000 km d'origine affichés aujourd'hui au compteur. Autrement dit, le moteur est encore en rodage... Cette rare et magnifique Ferrari est livrée avec son dossier de restauration complet (photographies et nombreuses factures). Montée sur ses magnifiques jantes Borrani, la voiture a récemment reçu de nouveaux freins et des amortisseurs neufs (entretien très coûteux). Présentée à un prix réellement attractif, elle laisse la possibilité à son acquéreur de l'utiliser ainsi ou d'investir en carrosserie pour redonner à cette automobile majestueuse sa couleur d'origine.

---

Modèle rare bénéficiant d'une restauration intégrale récente  
500 exemplaires produits  
Superbe combinaison de couleurs d'origine

*Rare model given recent full overhaul  
500 cars produced  
Superb combination of original colours*

Carte grise française  
Châssis : ZFFWP44A4X0116769  
Moteur / Engine : 12 cylindres en V  
Cylindrée / Capacity : 4390 cc - 320 ch





*A rare model with a short career that was the link between the 365 GT 2+2 and the 365 GT4 2+2, the 365 GTC/4 was unveiled at the 1971 Geneva Auto Show. A contemporary of the venerated Daytona, it uses the same chassis and the wet sump version of the V12 with four overhead camshafts and a cubic capacity of 4,390 cm<sup>3</sup>, producing slightly less power (320 horsepower). It's connected to a conventional five-speed transmission instead of the transaxle found in the Daytona. The cylinder was reworked to fit horizontal carburetors, which let Pininfarina design a body with an elegant, low hood. "Discreet, austere and elegant, with nuances that can be appreciated with given attentive contemplation. It could be said that it is a Ferrari made for the knowledgeable enthusiast," Road & Track Magazine wrote. On a whole more civilised and easier to drive than the heavy Daytona, the quick 365 GTC/4 was given ZF power steering and stock power-assisted brakes, optional air conditioning and a particularly luxurious interior equipped with individual foldable front seats and small rear seats. Despite a more refined design, the 365 GTC/4 left nothing to its competition in terms of performance, going 400 meters from a standstill in under 16 seconds and with a maximum speed of more than 240 km per hour (149 mph). When the model was discontinued in 1972, the production output totalled only 500 cars. That's what makes it particularly desirable today.*



*Our 365 GTC/4 was delivered new in 1971 to Milan to a rich Italian industrialist who was the owner until the 1990s. It was then bought by a German collector who decided in 2012 to have it completely overhauled and to change its original paint job. He then had it sanded down to the chassis before repainting, preferring the Amaranto bull lea to the original Nero colour. Lastly, the body, engine, gearbox, seat upholstery, etc. were restored in the garage of Rose Meyer in Germany. A brand-new gift for his spouse, this 365 GTC/4 has not been driven more than 2,000 km (1,242 miles) since its restoration, bringing the original mileage to 82,000 km (50,950 miles) as currently displayed on the odometer. You could say that the engine is still being broken in... This rare and magnificent Ferrari is delivered with its comprehensive restoration documentation (photos and numerous invoices). Rolling on splendid Borrani rims, the car has more recently received new brakes and new shocks, an extremely expensive service. Offered at a truly attractive price, it leaves the possibility open to the buyer to drive it as is or invest in the body and return it to its majestic original colour.*





## 2001 - FERRARI 456M GT

50 000 / 60 000 €

Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 pourvus d'un V12 placé à l'avant (330 GT, 365 GT, 400 et 412), le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d'aboutir à sa commercialisation en 1992. Le designer Pininfarina a privilégié le raffinement et la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d'échappement. Le travail accompli est remarquable et l'aérodynamisme soigné. Un aileron rétractable se déploie en fonction de la vitesse. Les flancs sont quant à eux creusés pour permettre un meilleur refroidissement du moteur. Grâce à ses lignes d'une grande pureté et fluidité, la 456 GT symbolise pour certains la plus belle Ferrari jamais produite et s'inscrit parmi les mythes de la marque.

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

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

Sors de révision, Carnets, factures

L'un des plus beaux coupés Ferrari 2+2

Sportive de prestige construite à 3300 exemplaires

*Service paperwork, documentation, invoices*

*One of the most beautiful Ferrari 2+2 coupés*

*Prestigious sports car of which only 3,300 units built*

Carte grise allemande

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

Châssis : 116779

Moteur / Engine : V12 48 soupapes

Cylindrée / Capacity : 5472 cc – 442 ch





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



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

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





## 1961 - MERCEDES-BENZ 190 SL

100 000 / 150 000 €

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

Animé par une mécanique éprouvée commune à d'autres modèles de la gamme, la 190 est une voiture confortable utilisable au quotidien comme pour des aventures aux longs cours. Le moteur à 4 cylindres de 1900 cc développe 105 ch chevaux et avec un certain enthousiasme propulse cette voiture de charme à plus de 170 km/h.

La qualité de fabrication est exemplaire et le public salue la douceur de conduite de cette automobile d'autant plus polyvalente qu'elle peut être livrée avec un hard top pour un usage en coupé. Avec toutes ses qualités, elle sera un succès commercial sur le vieux continent et aux Etats-Unis où une majorité sera livrée.

Vendue neuve aux Etats-Unis en février 1961, notre Mercedes 190 SL fut ensuite importée en France il y a quelques années par un collectionneur, tombé sous les charmes de sa patine incroyable. Il faut dire que l'auto a une allure fabuleuse. Sa belle peinture noire qui nous semble en tous points d'origine a

conservé malgré les années un très bel éclat et une profondeur rare. Parfaitement alignés, chaque élément de la carrosserie assure un sentiment de qualité et attestent du soin qu'elle a reçu tout au long de sa vie. L'habitacle est peut-être encore plus beau. Sa sellerie de couleur bordeaux arbore une superbe patine et se marie à merveille avec l'extérieur. Les moquettes sont quant à elles neuves. Son tableau de bord, plein de charme, comporte toujours son rarissime autoradio d'origine et son horloge sur son couvercle de boîte à gants. L'ensemble est splendide.

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

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

---

Présentation rare et patine inimitable  
Etat mécanique irréprochable  
Rare 3 places

*Rare presentation and incomparable patina  
Irreproachable mechanical condition  
Rare 3-seater*

Carte Grise française  
Châssis : 121042 10 015477  
Moteur / Engine : 4 cylindre en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1879 cc – 105 ch



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

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



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

*Given the proven engine found in other models from the same line, the 190 is a comfortable car for everyday use as well as long trips. The 4-cylinder, 1,900 cc engine produces 105 horsepower and can bring this charming car up to 170 km per hour (105 mph).*

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

*Sold new in the U.S. in February 1961, our Mercedes 190 SL was then imported into France a few years ago by a collector who fell in love with the charm of its patina. It's worth saying that this car has incredible allure. Its lovely black paint, which to us seems in all respects original, has kept its wonderful vibrant colour and rare depth despite all the years passed. Perfectly balanced, all the features on the body showcase its quality and attest to the care that it received throughout its life. The cabin is perhaps even more beautiful. The Bordeaux-coloured seat covers have a superb patina and are a marvellous match with the exterior. The carpets are new, and its charming dashboard still has the rare original car stereo and clock on the lid to the glove box. All together, everything is splendid.*

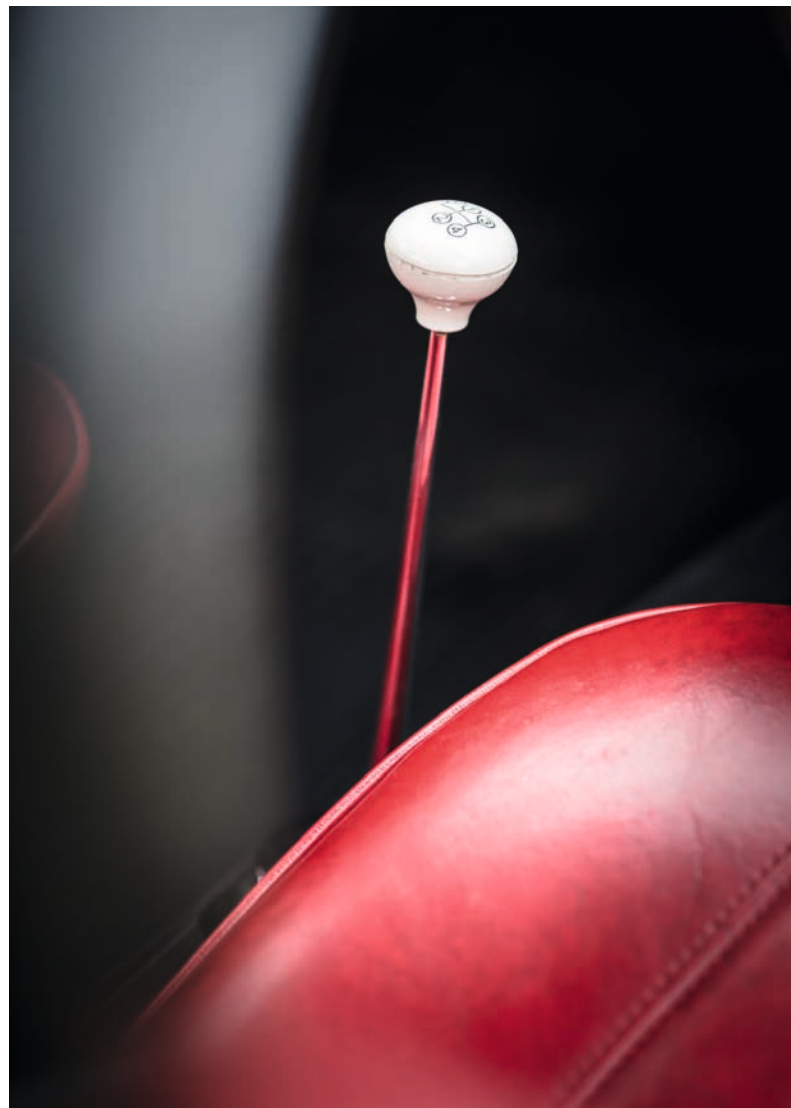


*In terms of its mechanics, with no mind given to the cost, the owner decided to give the engine a complete overhaul in order to return its performance level to the same it had in 1961. You only need to lift the bonnet or consult the lengthy restoration paperwork to grasp the extent of the work.*

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

*Its rare original hard top comes with the car for winter use. Also, this beautiful car recently received a new heater casing, an extremely expensive part from Mercedes.*

*Registered in France and having three seats, this Mercedes-Benz 190 SL has numerous qualities and while it is possible to restore a car, it is impossible to recreate such an original patina. This star is a rare opportunity that you don't see often...*





## 1955 - SALMSON 2300S CABRIOLET CHAPRON

**150 000 / 250 000 €**

Présentée au Salon de Paris 1953, alors installé sous la nef du Grand Palais, la Salmson 2300 S incarne le renouveau de la marque. Jacques Bernard, le nouveau directeur de la Société des Moteurs Salmson a placé tous les espoirs du constructeur français dans ce nouveau coupé sportif 2+2 qui n'existe plus dans la production nationale de l'époque, pour réussir à sortir la marque de l'ornière financière dans laquelle elle est prise depuis deux ans. Une première série de trente-huit modèles est construite avec la participation du carrossier Esclassan. Puis Henri Chapron prendra le relais durant l'année 1954 et habillera ensuite tous les autres châssis à l'exception de quelques-uns carrossés par Motto et par Pichon-Parat. La Salmson 2300S connaîtra également de nombreux succès sportifs en remportant sa classe au Tour de France Automobile, au Monte-Carlo, au Liège-Rome-Liège ou encore au Lyon Charbonnière... Seuls cinq cabriolets seront réalisés par le célèbre carrossier français Chapron, tous existants et répertoriés à ce jour. L'exemplaire présenté est le troisième fabriqué (châssis n° 85188) et surtout celui qui fut exposé au Salon de Paris en 1955. Comme l'atteste sa fiche d'identité usine, ce rare cabriolet 2300S Chapron de couleur beige ouragan fut livré le 24 mai 1955 à Marco Eilfa, son premier propriétaire, résidant 28 rue Louis Legrand à Paris. Cette voiture lui servira quotidiennement jusqu'en 1976, année de sa vente. Le deuxième pro-

priétaire est bien connu des collectionneurs de la première heure puisqu'il s'agit de Modeste Tréhin, surnommé "l'homme aux Hispano". Désireux d'entreprendre la restauration du cabriolet à la fin des années 1990 pour lui redonner son lustre d'antan, il finira par la vendre à l'un de ses amis, "Salmsoniste" de père en fils, dans la région de Marseille. La voiture est alors intégralement restaurée dans les règles de l'art en 2001. Son actuel propriétaire, également connu dans le milieu des collectionneurs, a parcouru de nombreux kilomètres à son volant, allant jusqu'en Azerbaïdjan et en Serbie lors du Rallye des Portes de l'Orient en octobre 2008. Très récemment, l'embrayage et les freins ont été refaits. La boîte et le moteur ont été contrôlés et la superbe capote en alpage remplacée il y a quelques années. L'intérieur est également superbe, habillé d'une sellerie verte de grande qualité et joliment patinée. Son tableau de bord rappelle également que nous sommes en présence d'un modèle de sport avec un compte tours gradué jusqu'à 8000 tr/mn. Les belles jantes de 16 pouces ont été refaites intégralement chez Borrani et remplacent merveilleusement bien les fragiles Robergel d'origine. La voiture est accompagnée d'un dossier de factures de 60 000 euros.

Nous avons eu la chance de parcourir près de 100 km à son volant dans la circulation et d'en apprécier le parfait comportement. La boîte Cotal semi-

Voiture française historique produite à 5 exemplaires  
Etat et fonctionnement irréprochables  
Eligible dans toutes les plus belles manifestations

*Historic French car of which only 5 were built  
Irreproachable condition and functioning  
Eligible for all the most prestigious events*

Carte grise française  
Châssis : 85188  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne double arbre à came en tête  
Cylindrée / Capacity : 2328 cc - 105 ch



automatique électromagnétique type MK25 à quatre rapports (+ une marche arrière) est un bonheur d'utilisation par sa simplicité et son parfait fonctionnement. Les freins sont eux surprenants d'efficacité. Son 4 cylindres en alliage léger double arbre à cames en tête, le premier français du genre, alimenté par un carburateur double corps développe 105 chevaux et permettait d'atteindre les 180 km/h. Il fait honneur à son glorieux passé en compétition (il s'agit du moteur qui équipait la barquette Salmson Motto engagée aux 24 Heures du Mans en 1955). Il offre du couple à bas régime avec une belle allonge et des reprises franches.



Construit à seulement cinq exemplaires, ce cabriolet quatre places dont les lignes sobres et élégantes sont le fruit du talent d'Henri Chapron, l'un des maîtres carrossiers français, présente une histoire limpide et les caractéristiques chères aux modèles prisés par les plus grands collectionneurs. Plus exclusif et rarissime que ses concurrentes de l'époque, les Jaguar XK 120 et Alfa Romeo 2500, ce rarissime Cabriolet Salmson a incontestablement sa place dans les concours les plus prestigieux et les plus belles collections.

*Presented in 1953 at the fortieth Salon de l'Automobile in Paris under the immense glass roof of the Grand Palais, the 2300 S embodied the modernization and revitalization of the Salmson marque. Jacques Bernard, the new director of the Société des Moteurs Salmson, placed all the hopes of the French car maker on this new 2+2 sports coupé, a category no longer offered by any French manufacturer, to succeed in extricating the company from the financial difficulties with which it had been struggling for the previous two years. A first series of thirty-eight cars was built with the participation of the coachbuilder Esclassan. Then another coachbuilder, Henri Chapron, took over throughout 1954 and then bodied all the other chassis, except for a few bodied by Motto and by Pichon-Parat. The Salmson 2300S achieved numerous sporting successes, winning its class in the most prestigious competition events such as the the French Tour de France Automobile and the Monte-Carlo Rally and others, including the Lyon-Charbonnières, Alpine Cup and the Liège-Rome-Liège.*

*Only five convertibles would be built by Chapron and all of them have survived and their present whereabouts are known. The car on offer is the third built (chassis n° 85188) and, above all, the one which was exhibited at the Salon de Paris in 1955. As is attested by the factory identity document, this rare Chapron-built Salmson 2300S convertible was delivered on May 24th 1955 in «beige ouragan» to her first owner, who lived at 28 rue Louis Legrand in Paris. He used the car daily until he sold it in 1976. The second owner was a well-known figure to an earlier generation of old car enthusiasts, as he was Modeste Tréhin, nicknamed "the man with the Hispanos". In the late nineties, he wanted to have the Salmson restored to its former glory, but he ended up by selling it to one of his friends who lived near Marseille and was a member of a family in which Salmson-worship was hereditary! In 2001, the car underwent a total and faithful restoration of the highest quality. The current owner, also well-known to classic car enthusiasts, has driven the car over considerable distances, including going to Azerbaïdjan and Serbia in October*



2008 in the course of the Rallye des Portes de l'Orient. Just recently the clutch and the brakes have been renovated. A few years ago the engine and gearbox were thoroughly checked over and the superb alpaga hood was replaced. The interior is excellent, with the high quality upholstery of green leather having acquired a nice patina. The instruments remind us that this is a sporting machine, as the rev-counter is graduated up to 8000 revs. The handsome 16 inch wire wheels have been restored by Borrani and are an advantageous replacement for the fragile Robergel wheels originally fitted. The file of invoices accompanying the car shows work costing 60 000 euros.

We have been fortunate enough to drive this car for nearly 100 km in normal traffic and we have appreciated its behaviour. The Cotal electromagnetic 4-speed (+reverse) type MK25 preselector gearbox is a joy, being simple to use and functioning perfectly, and the brakes are astoundingly efficient. The light alloy 4 cylinder engine with twin overhead camshafts, the first of its kind in French production, fed by a twin throated carburettor, produces 105 hp, allowing a top speed of 180 kph. It does honour to its glorious past in competition (the same engine powered the Salmson Motto sports-racer which competed in the ill-fated Le Mans 24 Hours in 1955). It has ample torque at lows revs, a good rev range and vigorous acceleration.

This 4-seater convertible, whose restrained and elegant lines bear witness to the talent of Henri Chapron, one of the greatest French coachbuilders of the golden age, has a clear and unbroken history and possesses attributes much admired by leading connoisseurs of models of that period. As only five convertibles were built and less than 250 of the 2300S fixed-head coupé were produced, this car is infinitely more rare and exclusive than its contemporary rivals such as the Jaguar XK 120 and Alfa Romeo 2500. It can incontestably claim its right to enter the most prestigious concours and the top collections.

This complete restoration has been carried out with scrupulous respect for the original specifications and using a large number of factory parts. The numerous stickers and the serial numbers on body parts are all present. As well as having a voluminous restoration file, this car comes with its sales brochure, original owner's handbook, full set of tools and jack.

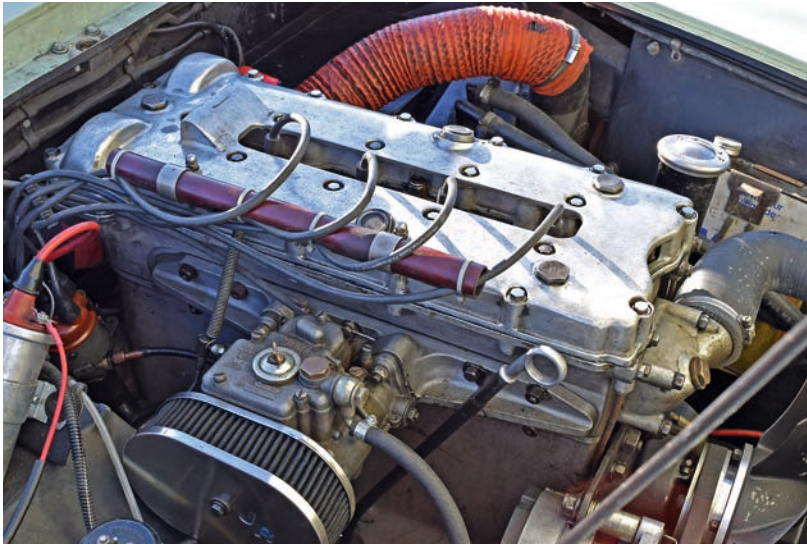
The present owner, who was 24 when he bought the car, has kept it for 25 years. Now a car designer, he had been enchanted by the astonishing design by Marcello

Gandini, at that time the chief designer at Bertone. He has not driven this Lamborghini very much (it has now covered a little over 73 000 km) but he has always run the engine very regularly.

The Espada was the fastest four-seater car in the world when it was launched and its comfort and efficiency are still impressive today, as a road test enabled us to see for ourselves. The V12 engine soars willingly to high revs, the gearbox is a joy to use and, contrary to expectations, the car seems to be light and nimble, despite its considerable bulk. With its powerful brakes, precise steering and efficient suspension, this is a sound and safe vehicle. The great care lavished on it by its two successive owners makes this a particularly desirable prospect.









## 1950 - LEA-FRANCIS 2.5 SPORTS TOURER

55 000 / 75 000 €

Lea Francis était une manufacture anglaise (fondée par Richard Lea et Graham Francis) qui lança ses propres modèles dès 1909. Suite à une administration judiciaire en 1931, Lea-Francis ré-émergeait sous une nouvelle direction en 1938, proposant deux modèles à moteur à soupapes en tête et double arbre à cames. Conçus par Hugh Rose, un ancien de Riley et construites en fonction de performances plutôt qu'en fonction d'un prix, les nouveaux modèles remettaient Lea-Francis sur les rangs des constructeurs d'automobiles de qualité s'adressant à ceux qui privilégient la personnalité à la banalité de la production en série. La firme de Coventry, réputée de la longue date, reprit la construction après la deuxième guerre avec sa gamme de 1939 mais ce ne fut pas avant 1947 qu'un nouveau modèle vit le jour sous la forme de la 14 HP Sports.

En marge de cela, la réputation des moteurs Lea-Francis font leur chemin. Très réputés, ils équiperont exclusivement les monoplaces de l'écurie Connaught Engineering pendant trois ans en Formule 1 et en dix Grands Prix, les moteurs Lea Francis permirent à Connaught de décrocher la quatrième place du Grand Prix de Silverstone grâce au pilote Dennis Poore. Sur cette belle lancée, en 1949 est présenté la 2.5 Liter Sports, un roadster puissant capable de rivaliser avec toutes ses concurrentes de l'époque grâce à un moteur puissant et un

châssis bien conçu. Arborant un style à la dernière mode, bien que rappelant un peu celui des BMW 328 d'avant-guerre, la Sports était propulsée par le quatre cylindre Lea-Francis 2.5 litre dans le style de Riley, qui lui permettait d'excellentes performances. Seulement 85 exemplaires de ces roadsters rapides et élégants furent produits et 40 sont répertoriés par le Lea-Francis Owners' Club.

Livré neuf en Suède, ce roadster à conduite à droite fut importé au Danemark dans les années 1990 et intégralement restauré, le travail s'achevant en 2006. Il est acheté en 2013 par un collectionneur français tombé sous le charme de l'auto. Depuis de nombreux frais, factures à l'appui, ont été fait sur l'embrayage, le moteur, l'arbre de transmission, le démarreur et les freins chez des spécialistes de la région parisienne. Présentant une très belle carrosserie rehaussée par son rouge bordeaux et un intérieur en excellent état, superbement patiné, cette Lea-Francis nous a apporté entière satisfaction. Rouler « différent » dans un roadster 4 places et puissant est un plaisir exclusif. De plus, elle est une bonne occasion d'acquérir une de ses rares sportives Lea-Francis éligibles pour de nombreuses épreuves de voitures d'époque, notamment le Goodwood Revival.

Elégant, rare et puissant roadster britannique  
85 exemplaires et un des 40 répertoriés par le club  
Très belle présentation générale

*A beautiful, streamlined, rare British roadster  
One of 85 examples built and 40 known to exist worldwide  
Magnificent style in charming original colors*

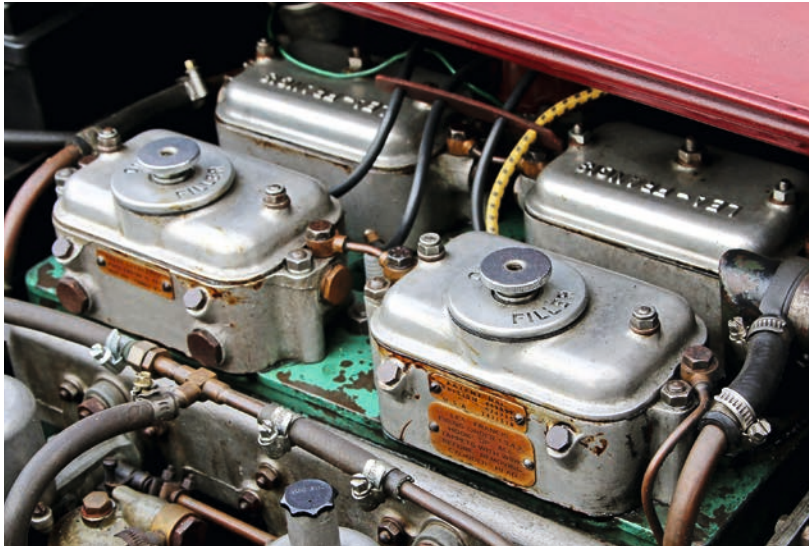
Carte grise française  
Châssis : 5200  
Moteur / Engine: 4 cylindre  
Cylindrée / Capacity : 2498 cc – 120 ch





*Lea Francis was an English factory (created by Richard Lea and Graham Francis) which produced its own models from 1909. In receivership in 1931, Lea-Francis re-emerged under new ownership in 1938, offering a pair of overhead-valve, twin-cam engined models designed by Hugh Rose, formerly with Riley. Built up to a specification rather than down to a price, the new models re-established Lea-Francis as purveyors of quality motor cars to those who preferred individuality to the banality of mass production. The long established Coventry firm recommenced production after WW2 with its 1939 range and it was not until 1947 that a new model arrived in the shape of the 14hp Sports.*

*The reputation of Lea-Francis engines makes their way. Very renowned, they will equip exclusively the single-seaters of the stable Connaught Engineering during three years in Formula 1 and in ten Grand Prix, engines Lea Francis allowed Connaught to pick up the fourth place at Silverstone with Dennis Poore. Everything is going well and in 1949 is presented the 2.5 Liter Sports, a powerful roadster capable of competing with all his competitors of the time thanks to a powerful engine and a well designed frame. Boasting up-to-the-minute styling, albeit somewhat reminiscent of the pre-war BMW 328, the 2.5 Liter Sports was powered by Lea-Francis's Riley-style 2.5-litre providing excellent performance. Only 85 of these fast and stylish roadsters were produced of which 40 are currently in the Club with others known to exist in the hands of non-members.*



*Delivered new to Norway, this right-hand drive roadster was imported into Denmark in the late 1990s and restored, the work being completed in 2006. It is bought in 2013 by a French collector fallen under the spell of the automobile. Since numerous expenses, supporting invoices, were made on the clutch, the engine, the propeller shaft, the starter and the brakes at different specialists of the Parisian region.*

*Presenting a very beautiful body raised by its red Bordeaux and a beautiful upholstery, magnificently skated, this Lea-Francis brought us complete satisfaction. To drive «different» in a powerful 4 seaters roadster is an exclusive pleasure. Moreover, it represents an opportunity to acquire a rare Lea-Francis sports car eligible for a wide variety of historic motor sports events including the Goodwood Revival.*





## 1983 - FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE

55 000 / 65 000 €

Propulsée sous les feux de la rampe au Salon de Paris 1975, la nouvelle berline Ferrari baptisée 308 (« 30 » pour 3,0 litres de cylindrée et « 8 » pour 8 cylindres) reprend le châssis de la Dino 308 GT4 avec un empattement réduit de 21 cm et le même moteur de 255 chevaux. En revanche, la nouvelle 308 GTB marque le retour du style Pininfarina qui signe l'un des dessins les plus emblématiques du Cheval Cabré avec une ligne inspirée directement des 512 BB et Dino 246 GT. Particulièrement compacte, basse et effilée, la 308 GTB va immédiatement séduire tous les passionnés de la marque ainsi qu'un public plus large.

En septembre 1977, au salon de Francfort, est lancée la version découvrable 308 GTS qui vient combler le vide laissé trois ans plus tôt par l'arrêt de la 246 GTS. Pininfarina a d'ailleurs repris le même principe du toit amovible qui vient se ranger derrière les sièges. La GTS possède des différences mécaniques par rapport à la GTB avec une lubrification à carter humide et deux distributeurs d'allumage au lieu d'un seul. A partir de 1982, les culasses comporteront quatre soupapes par cylindre. Le principal signe distinctif de

cette version QuattroValvole sera l'ajout de longues portées et du Cavallino Rampante dans la grille de calandre. A noter que l'acteur Tom Selleck, alias Magnum dans la série TV du même nom, va se déplacer de 1980 à 1988 durant 155 épisodes au volant d'une 308 GTS qui contribuera également à la renommée de cette version à travers le monde.

L'exemplaire proposé date de mars 1983 et affiche 101 400 miles au compteur. Livré par la concession de Houston, il a connu trois propriétaires américains avant d'être importé en Europe en 2011 par son quatrième propriétaire allemand. Cette voiture a ensuite été revendue en 2013 à un autre collectionneur germanique qui s'en sépare aujourd'hui. La voiture a été entièrement révisée par un professionnel qui a procédé au changement des courroies de distribution ainsi qu'aux diverses étanchéités moteur. Il s'agit assurément d'un modèle promis à un bel avenir en collection en échange d'un montant qui demeure encore abordable aujourd'hui.

---

Carnets, factures, sors de révision  
Excellent état d'origine  
La Ferrari de Magnum !

*Logs, invoices, maintenance history  
Excellent original condition  
The Magnum P.I. Ferrari!*

Carte grise française de collection  
Châssis : ZFFMA13A60045511  
Moteur / Engine : 8 cylindres en V  
Cylindrée / Capacity : 2496 cc – 240 ch





*Propelled into the spotlight during the 1975 Paris Auto Show, the new berlinette Ferrari, baptised 308 ("30" for 3.0 litres and "8" for its 8 cylinders), had the chassis of the Dino 308 GT4 with a wheelbase shortened by 21 cm and the same 255-horsepower motor. However, the new 308 GTB marked a return to the Pininfarina style that is one of the most emblematic designs to come from the Prancing Horse, with its lines taking inspiration directly from the 512 BB and the Dino 246 GT. Particularly compact, low and streamlined, the 308 GTB went on to immediately seduce all the lovers of the brand as well as the greater public.*

*In September 1977, at the Frankfurt show, a convertible version of the 308 GTS was launched, which filled in the gap that had been left three years earlier by the production end of the 246 GTS. Pininfarina also used the same concept of a detachable roof that could be stowed behind the seats. In comparison with the GTB, the GTS has mechanical differences with a wet-sump lubrication system and two ignition distributors instead of just one. Starting in 1982, the cylinder heads were fitted with four valves per cylinder. The distinctive features of this quattrovalvole version include the addition of rectangular lights and the Cavallino Rampante in the grill. It's worth noting that the actor Tom Selleck who played the role of Magnum P.I. in the TV series, was seen behind the wheel of a 308 GTS from 1980 to 1988 in 155 episodes of the show, which added to this version's worldwide fame.*



*The model offered dates from March 1983 and has 163,187 km (101,400 miles) on the odometer. Sold by the dealer in Houston, it had three American owners before being imported to Europe in 2011 by its fourth owner from Germany. This car was then sold again in 2013 to another German collector who is now selling it. The car was completely overhauled by a professional who changed the distribution belts as well as various seals. It is certainly a model with a wonderful future in a collection for a price that is still affordable today.*





197

## 1973 - DE TOMASO PANTERA

80 000 / 100 000 €

Présentée au Salon de New York en 1970, la Pantera succède à la Mangusta et à la Vallelunga. Cette Supercar construite à 7200 exemplaires de 1971 à 1992, dont le design est l'oeuvre de Tom Tjaarda, s'inscrit comme le modèle phare du constructeur italien De Tomaso. A l'instar de son aînée la Mangusta, la première Pantera était équipée d'un V8 Ford qui sera porté à 5,7 litres de cylindrée développant 330 chevaux installé en position centrale sur un châssis monocoque en acier. A l'époque, les liens avec le constructeur américain ne se limitent pas uniquement à la fourniture de son V8 qui équipera la belle italienne dans des versions de différentes puissances. Ford sera en effet actionnaire du constructeur italien jusqu'en 1975 et, à ce titre, distributeur de la Pantera par l'intermédiaire de sa marque Lincoln-Mercury. La GT italo-américaine figure alors dans la liste des GT les plus puissantes et les plus attractives du marché sur le plan tarifaire.

Cet exemplaire fait partie de ceux exportés à l'époque aux Etats-Unis. Achetée neuve outre-Atlantique en 1973, cette Pantera est un exemplaire très rare de la première génération. Faiblement kilométrée, cette Pantera n'a connu que

deux propriétaires et c'est en 1991 qu'elle change de main. Repeinte la même année dans sa teinte d'origine, cette Italienne très racée bénéficie également d'une préparation importante de son moteur Ford 351 Cleveland portant sa puissance à 430 chevaux. Cette préparation est accompagnée d'une réfection et de l'amélioration des freins et du circuit de refroidissement. Ses roues Campagnolo plus larges, rares dans cette dimension, lui confèrent une allure ravageuse. Ne l'utilisant que lors de manifestations historiques, la voiture est exposée le reste du temps.

Testée sur la route, cette Pantera a révélé un comportement parfaitement sain. Assez facile à prendre en main malgré ses 430 chevaux, sa conduite est aussi exigeante qu'excitante ! Très bien guidée et stable à haute vitesse, l'auto semble sur des rails. Le freinage est tout aussi rassurant. La boîte de vitesses est ferme et ne souffre d'aucun accroc lors des changements de rapports. En résumé, cet italo-américaine est sans concession. A l'image des décibels délivrés par son échappement inox : une symphonie puissante et virile qui ne laissera pas indifférents les amateurs de GT exclusives.

---

Belle présentation  
Mécanique musclée de 430 ch  
Deux propriétaires depuis 1973

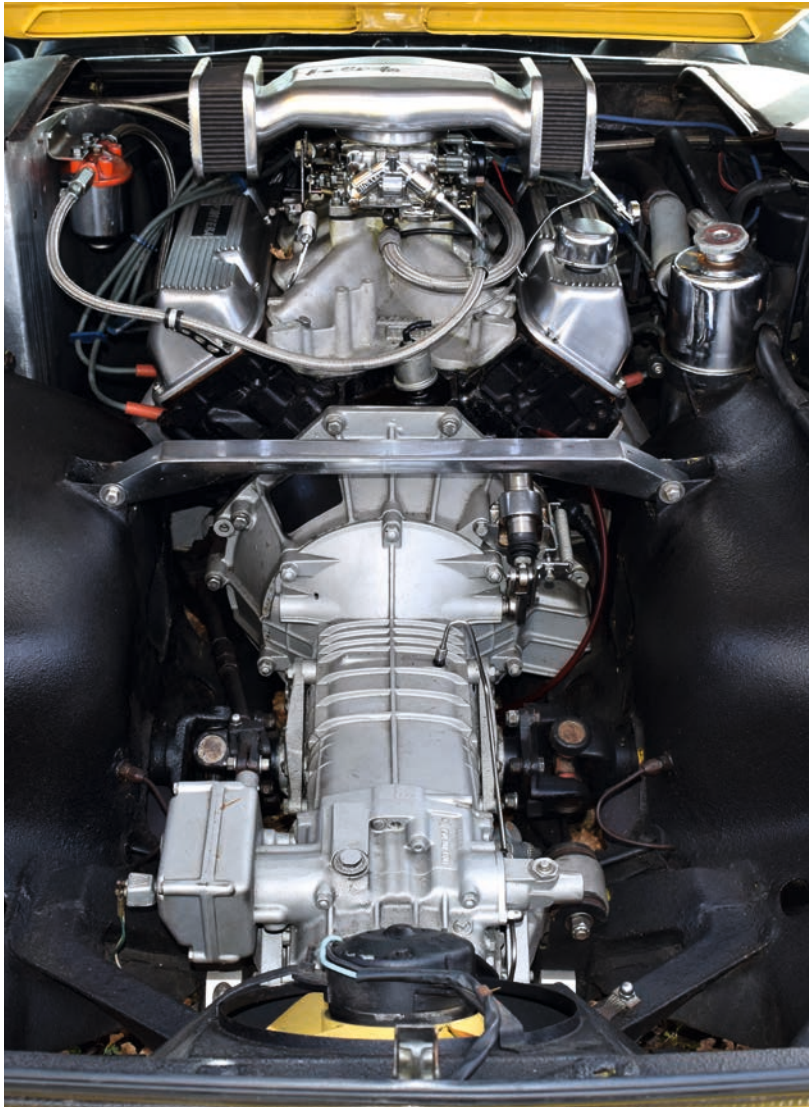
*Excellent appearance  
Powerful, 430-horsepower engine  
Only two owners since 1973*

Carte grise américaine / Attestation FFVE  
Certificat de dédouanement 846-A  
Châssis : THPNNM05410  
Moteur / Engine : 8 cylindres en V  
Cylindrée / Capacity : 5800 cc – 430 ch





*Presented in 1970 at the New York Auto Show, the Pantera came after the Mangusta and the Vallelunga models. This supercar had a production run of 7,200 units from 1971 to 1992, and its design was the work Tom Tjaarda, making it the flagship model for the Italian manufacturer De Tomaso. Just like its big brother, the Mangusta, the first Pantera was equipped with a 5.7 litre, 300-horsepower Ford V8, centre mounted on a steel monocoque chassis. At the time, the connections with the American builder were limited only to the V8 engine, which came in this beautiful Italian car in different power versions. Ford was actually a stockholder of the Italian manufacturer up until 1975 as well as a distributor of the Pantera through its own brand, Lincoln-Mercury. The Italian-American GT is on the list of the most powerful and attractive GTs on the market in this price range.*



*This car was among those exported to the U.S. at the time. Bought new in 1973, this Pantera only had two owners, changing hands in 1991. This sophisticated Italian car was repainted that year in its original colours and its 430-horsepower, Ford 351 Cleveland engine was overhauled. Along with this overhaul, the car was refurbished and its brakes and cooling system were repaired. Its wide Campagnolo wheels, rare for this size, add to the car's head-turning allure. The car is only driven during classic car events and is on exhibition the rest of the time. During a road test, this Pantera demonstrated perfect driving performance. It is easy to handle despite its 430-horsepower engine, and its behaviour on the road is both demanding and exciting! With stable steering at high speeds, the car seems like its locked on rails. The braking is also very reassuring and the gearbox is solid and shows no snags when changing gears. In all, this Italian-American classic is uncompromising. The decibels pumping out of its stainless steel exhaust fill the air with a powerful and virile symphony that is sure to excite lovers of GTs.*





198

## 1988 - BMW M3 E30

60 000 / 80 000 €

Véritable star des années 80, la BMW M3 E30 se positionne comme la toute première M3 de l'histoire et l'aînée d'une incroyable lignée de sportive de haute volée. 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, dans de nombreux championnats, tant en circuit qu'en rallye. Ainsi naquit la réputation de ce modèle emblématique dont les versions actuelles continuent à combler les amateurs de super-sportives. Si la M3 E30 n'est pas un objet particulièrement rare, les modèles en excellent état d'origine sont aujourd'hui extrêmement difficiles à trouver et leur côte ne cesse de grimper.

La M3 présentée ici appartient à cette catégorie. Achetée neuve en France le 31 août 1988 par son premier propriétaire qui la conservera pendant plus de 25 ans, elle est ensuite vendue en 2015 à un collectionneur espagnol qui effectuera une restauration totale, comme l'atteste l'important dossier de photos. De fait, la carrosserie ne présente aucun défaut, la mécanique a été entière-

ment refaite, à l'instar des trains roulants et des freins. Le circuit électrique et les pneus sont neufs. Cette M3 est parfaitement conforme à sa sortie d'usine et bénéficie de son intérieur d'origine en cuir noir en excellent état, de son autoradio de série, des jantes BBS démontables (option de l'époque), de sa climatisation et de sa boîte à outils d'origine complète. Les puristes apprécieront également l'absence de toit ouvrant qui garantit une meilleure rigidité de la caisse.

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 assume sans problème ses 194 000 km au compteur et fait honneur à sa réputation. Très recherchée sur le marché, cette version est extrêmement rare dans cet état, tant les restaurations sont particulièrement coûteuses sur ce type de modèle.

Première version d'une légende  
Restauration de grande qualité  
Etat de fonctionnement irréprochable

*First version of a legend  
High-quality restoration  
Impeccable operating condition*

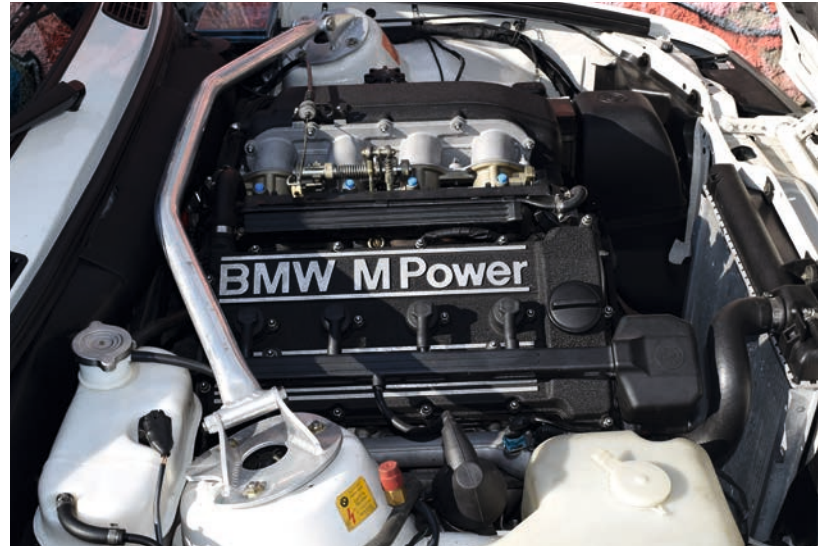
Carte grise espagnol  
Châssis : WBSAK010602191322  
Moteur / Engine : quatre cylindres, 16 soupapes  
Cylindrée / Capacity : 2302 cc – 200 ch





*A genuine star of the 1980's, the BMW M3 E30 is, to put it simply, the very first M3 in history and the eldest model of this incredible line. Completely designed as a sport automobile by the Motorsport division on the Bavarian manufacturer, it became the basis of numerous other sporty variations that brought the brand victories and titles in national and international championships, in both circuit and rally events. That's how the reputation of this emblematic model was born, and the model continues on in current versions that have not stopped attracting super-sport enthusiasts. If the M3 E30 is not a particularly rare object, models in excellent original condition are extremely difficult to find today and their popularity is always on the rise.*

*The M3 on offer here belongs to this category. Bought new in France on August 31, 1988, by its first owner who maintained it well for more than 25 years, it was sold in 2015 to a Spanish collector who performed a complete overhaul, which the photo dossier coming with the vehicle can attest to in detail. Indeed, its body possesses no defects, and the car's mechanics were completely overhauled, including the running gear and brakes. The electrical network and the tyres are new. This M3 conforms perfectly to the original factory specs and still has its original black leather interior, which is in excellent condition, the car stereo that came with the series, BBS split rim wheels (optional at the time), air conditioning, and the complete original toolbox. Purists will also appreciate the absence of the sunroof, which adds to the rigidity of the automobile.*



*All the service performed can be felt in the handling and performance of this sporty car, which has lost none of its exceptional character. Lively, agile and perfectly balanced, this M3 defies the 194,000 km (120,545 miles) on its odometer and does great honour to the series' reputation. Highly sought after on the market, this version is extremely rare to find in this condition seeing as how servicing this model is particularly expensive.*





# 199

## 1996 - BMW M3 GT E36

45 000 / 55 000 €

L'apparition en 1986 du «M» de BMW Motorsport sur la BMW E30 a fait l'effet d'une bombe. Dénommée M3, ses 200 ch lui permettaient des performances qui laissaient la concurrence assez loin derrière. Le succès de la voiture a convaincu le constructeur de donner une suite à cette aventure, sous la forme de la E36 M3, apparue en 1992 et dont le six-cylindres 3 litres de 286 ch l'emmenait à 250 km/h. Trois ans plus tard, le groupe Munichois décide de présenter une série limitée réservée exclusivement à l'Europe. Par rapport à la M3 3.0, la M3 GT reçoit une teinte British Racing Green uniquement pour elle, 9 chevaux supplémentaires, des portes en aluminium, un aileron et une lame de spoiler, des jantes de 17 pouces en aluminium, ainsi que de nombreux inserts en carbone et un intérieur spécifique en alcantara et cuir vert. Avec 356 exemplaires seulement, nul doute que cette M3 GT est un collector unique.

L'exemplaire que nous présentons est une M3 GT d'origine Allemande, sortie d'usine le 12 Mai 1995 et vendue neuve le 1er Mars 1996 par le concessionnaire BMW Märtn GmbH de Bötzingen, en Bade-Würtemberg, à la frontière de l'Alsace. L'auto est accompagnée de sa pochette en cuir contenant tous ses

carnets d'origine, de sa trousse à outils complète ainsi que de son double de clés. Elle est équipée du toit ouvrant, de la climatisation, des sièges chauffants, d'un ordinateur de bord et d'un système hi-fi. Le livret d'entretien renferme plusieurs tampons et est accompagné d'un dossier de factures qui attestent d'une maintenance soutenue depuis 2007. Plusieurs contrôles techniques permettent aussi de certifier le kilométrage. Cette voiture a bénéficié en 2016 de travaux de révision chez le garage BMW 6ème Avenue à Lyon, comme l'indiquent plusieurs factures, pour un montant total de plus de 4 000 €. Cette superbe auto affiche aujourd'hui un kilométrage d'un peu moins de 177 000 km, soit tout à fait raisonnable pour une voiture de cette qualité. Sa peinture British Racing Green a été refaite récemment et montre un aspect général plus que satisfaisant. Les pneus sont également en excellent état. Extrêmement rare dans cette version GT, la M3 E36 est l'une des youngtimers les plus performantes et les plus en vogue actuellement sur le marché. Celle-ci, en plus de ses performances élevées, ajoute un supplément d'exclusivité à ne pas laisser passer

---

Un vrai collector dans l'histoire de BMW  
Série limitée très recherchée  
Carnet d'entretien d'origine

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

Carte grise française  
Châssis : WBSBF99040EA40286  
Moteur / Engine : Six cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 2 990 cc - 295 ch





*The appearance in 1986 of the «M» of BMW Motorsport on the BMW E30 was a real bombshell. The 200 bhp of this new version, badged M3, gave it a level of performance which left all its rivals lagging way behind. The success of this car convinced the manufacturer to pursue the venture, in the guise of the E36 M3, brought out in 1992, whose 3 litre, six cylinder engine, with an output of 286 bhp, gave it a top speed of 250 kph. Three years later the Munich based group decided to offer a limited series exclusively reserved for the European market. The M3 GT's specific features differentiating it from the basic M3 3.0 : an exclusive tone of British Racing Green, 9 extra horsepower, aluminium doors, bootlid spoiler, deeper front air-dam, profiled side-skirts, 17 inch alloy wheels, numerous carbon inserts, exclusive interior in alcantara and green leather. With only 356 cars built, the M3 GT undoubtedly has rarity and collectable status.*

*The car in our sale left the factory on May 12th 1995 and was first sold on March 1st 1996 by the BMW concessionaire Martin GmbH in Bötzingen, Bade-Württemberg, near the frontier with Alsace. She is offered with her full set of tools, spare keys and the leather wallet containing all the original handbooks and service schedule. Equipment includes a sunroof, air conditioning, heated seats, onboard computer and hifi system. The service record has several maintenance stamps and a file of invoices shows regular servicing since 2007. Several official vehicle safety tests provide proof of the correctness of the odometer reading, 177 000 km, which is very reasonable for a car of such quality. A major service was carried out in 2016 by the BMW garage in the 6th Avenue in Lyon at a cost of over 4 000 € (invoices supplied). A British Racing Green respray was applied recently and the overall appearance is more than satisfactory. The tyres are also in excellent condition. The GT version of the M3 E36 is extremely rare and is one of the highest performing and most sought after cars of its generation. This exclusivity, allied to the exceptional performance, makes this a chance not to be missed.*



200

## 2006 - FERRARI 612 SCAGLIETTI PACK HGTE

70 000 / 90 000 €

Présentée au salon de Détroit 2004 la Ferrari 612 Scaglietti succède à la 456 et s'inscrit parfaitement dans la lignée des Ferrari de Grand Tourisme, toujours équipées des mécaniques les plus fabuleuses et dotées de lignes exceptionnelles, depuis l'instigatrice de cette dynastie de coupés 2+2 chez Ferrari en 1948 avec la 166 Inter. De plus, la 612 Scaglietti rend hommage à l'un des plus célèbres carrossiers ayant œuvré pour Ferrari et qui est sans doute à l'origine de son plus grand chef d'œuvre qu'est la 250 GTO. La 612 est une splendide GT, qui bénéficie du moteur de la 575M, berlinette à moteur avant iconique du moment, avec circuit d'admission d'air et d'échappement revus, de 5748 cc, d'où elle tire d'ailleurs son nom, et développant 540 chevaux à 7250 tours/min ! Le tout associé à une structure entièrement en aluminium et à une suspension active, lui procurant une efficacité redoutable et une facilité de conduite surprenante.

La voiture présentée est une 612 Scaglietti délivrée neuve en Allemagne fin 2005 et mise en service pour la 1ère fois le 29 Juin 2006. Arborant une belle robe noire associée à un magnifique intérieur en full cuir tan, perforé « Daytona » pour ce qui est des sièges et tout en cuir étendu sur le reste de l'habitacle,

la voiture est en outre agrémentée de jantes BBS 19 pouces et d'étriers de frein rouges, ainsi que d'écussons d'aile émaillés et de compteurs jaunes, le tout du plus bel effet. Notre exemplaire, ainsi très séduisant présente de plus l'intérêt d'être très bien équipé, puisque disposant à la fois du grand GPS, de la caméra de recul, des radars de parking arrières et d'une interface multimedia. La voiture dispose pour finir d'échappements inox Tubistyle distillant une sonorité envoutante et de la suspension sport pilotée avec module sport déconnectable. Livrée avec sa trousse à outils, son compresseur et tous ses carnets d'origine, notre 612 est à jour d'entretien comme en atteste son carnet de service. En effet, la voiture qui a toujours bénéficié d'un entretien du réseau officiel a fait l'objet d'une révision annuelle en septembre 2016 après un important service en juin 2014 à 56869 km pour un montant total de près de 15 000€, incluant notamment le remplacement de la courroie de distribution. Cette très élégante 612 Scaglietti, de surcroît en finition HGTS, est une formidable occasion de s'offrir une GT à la fois luxueuse, sportive et utilisable en famille immédiatement, tout en profitant de tous les atouts de la marque au cheval cabré.

---

Une Ferrari « familiale »

Un équipement pléthorique et un pack HGTS

Livrée séduisante et en excellent état

*A "family" Ferrari*

*A wealth of equipment and the HGTS pack*

*Attractive colour combination and excellent condition*

Carte grise allemande – COC fourni

Châssis : ZFFAY54B000143698

Moteur / Engine : 12 cylindres en V

Cylindrée / Capacity : 5748 cc





*The Ferrari 612 Scaglietti, unveiled at the 2004 Detroit Motor Show, succeeded the 456 and legitimately took its place in the long line of Gran Turismo models, all with the most fabulous mechanical components and outstanding designs, since the 166 Inter had instigated this dynasty of 2+2 coupés in 1948. The Scaglietti pays homage to one of the most famous coachbuilders to have worked for Ferrari and whose creation, the 250 GTO, is most probably the greatest masterpiece to bear the prancing horse. The 612 is a splendid GT, which uses the same 5748 cc engine as the 575M, the most iconic of the front engined berlinettas of its generation. With reworked air intake circuits and exhaust system, the unit produces 540 bhp at 7250 revs. The light and rigid all-aluminium structure and active suspension give the car formidable efficiency and make it surprisingly easy to drive.*



*This 612 Scaglietti was delivered in Germany in late 2005 and first registered on the road on June 29th 2006. Beautiful black paintwork is complemented by an interior in tan leather, perforated on the "Daytona" seats and covering most of the other surfaces of the cabin. She has 19 inch BBS wheels, red brake calipers, enamelled wing badges and yellow faced dash instruments, all of which create an impressive effect. This car is not only handsome but also very well equipped, having large-screen Sat-Nav, reversing camera, parking aid radar, multimedia interface and active sports suspension with disconnectable driving aids. The Tubistyle stainless steel exhaust system has a pleasing sonority. The maintenance is up to date, as is shown in the service book. The vehicle has always been looked after by official service agents and had an annual check in September 2016, after a major service, costing nearly 15 000€, in June 2014, at 56 869 km, including the replacement of the timing belt. The tool kit is complete and all original handbooks and documents are present. This very elegant 612 Scaglietti, enhanced by its optional HGTS pack, offers a wonderful opportunity to own a GT, which is luxurious, sporting and able to accommodate the family, as well as conferring all the advantages associated with the prancing horse.*





201

## 1989 - FERRARI TESTAROSSA

70 000 / 90 000 €

La Ferrari Testarossa tire son nom des fameuses voitures de compétition aux glorieuses victoires et à leurs moteurs, dont les culasses étaient peintes en rouge, leur conférant le nom de « Testa Rossa ». Dans la lignée de la 512 BB, la Testarossa était une déclinaison encore plus aboutie du thème berlinette à moteur central inauguré par Ferrari avec la 365 GT4 BB. Sous une carrosserie signée Pininfarina, elle reprenait le moteur 12-cylindres à plat surmontant la boîte de vitesse de ses devancières, certaines améliorations (comme des culasses à quatre soupapes par cylindre) permettant de faire passer la puissance à 390 ch. Accélération de 0 à 100 km/h en 5,3 s, elle atteignait 290 km/h en pointe, valeur réservée en 1984 à quelques rares bolides exotiques comme son éternelle rivale, la Lamborghini Diablo. Ses qualités exceptionnelles lui ont permis de remporter un succès commercial retentissant, avec une diffusion de plus de 7 000 exemplaires. La Testarossa est aujourd'hui considéré comme un des mythes des années 1980. Longtemps négligée par les collectionneurs, la Testarossa est en passe de retrouver la place qui lui revient, au panthéon des plus impressionnantes berlinettes sorties de Maranello.

Mise en circulation le 21 Août 1989, cette Ferrari Testarossa a été délivrée neuve par les établissements Charles Pozzi de Levallois-Perret le 25 Juillet 1989. La livrée est l'indémodable rouge « Rosso Corsa » marié à un intérieur

en cuir noir et moquettes noires d'une grande sobriété. Fait rare, cette Testarossa présente l'immense privilège d'être une première main. Le dossier qui l'accompagne est tout simplement stupéfiant et permet de retracer l'histoire de cette voiture depuis sa livraison. Il est composé de tous les carnets originaux, du barré rouge d'origine, de la notice et garantie de l'autoradio Pioneer, de plusieurs contrôles techniques, ainsi que de toutes les factures depuis Août 1989, date de sortie, jusqu'en Mars 2000. Depuis cette date, l'auto qui est restée dans les mêmes mains n'a parcouru qu'à peine plus de 2000 kilomètres.

Le véhicule vient d'être révisé au sein des ateliers Ferrari Gauduel de Lyon en Février 2017, avec une importante révision incluant notamment le remplacement des courroies de distribution. Sur le plan cosmétique, cette voiture se présente dans un très bon état général, tant intérieur qu'extérieur. La peinture d'origine dégage encore un bel éclat et l'intérieur une agréable patine, si ce n'est le couvercle de boîte à gants. Totalisant aujourd'hui 81 630 km certifiés, cette auto est très attrayante. Elle dispose par ailleurs de sa housse et de son double de clé. Il s'agit certainement de la Testarossa la plus intéressante sur le marché, avec un dossier limpide et complet, un très bon état de conservation, et enfin une révision lui permettant d'en profiter immédiatement. Osez faire de votre rêve une réalité !

Première main  
Historique limpide  
Véhicule révisé à l'estimation attractive

*Only one owner  
A detailed history  
Vehicle with an attractive estimate*

Carte grise française  
Châssis : ZFFAA17B000082143  
Moteur / Engine : 12 cylindres en V à 180°  
Cylindrée / Capacity : 4 942 cc – 390 ch





*The Ferrari Testarossa takes its name from the famous competition cars with their glorious victories and their engines, whose cylinder heads were painted red, giving them the name "Testa Rossa". Following the 512 BB, the Testarossa was an even more refined version of the mid-engine berlinette design, which Ferrari first started in its 365 GT4 BB. Under a Pininfarina designed body, it has a flat-12 engine, and building upon the transmission of its predecessors, certain improvements (such as four-valve cylinder heads) helped it to reach 390 horsepower. Accelerating from 0 to 100 km per hour (0 to 60 mph) in 5.3 seconds, it tops out at 290 km per hour (180 mph), a quality in 1984 that only a few exotic sports cars possessed, such as its eternal rival, the Lamborghini Diablo. Its exceptional qualities brought it resounding commercial success with a production of more than 7,000 cars. Today the Testarossa is considered to be one of the legends of the 1980s. It was ignored by collectors for a long time, but now it is ready to retake its rightful place in the pantheon of the most impressive berlinettes to come out of Maranello.*

*Put into circulation on August 21, 1989, this Ferrari Testarossa was delivered new to the Charles Pozzi dealership of Levallois-Perret on July 25, 1989. The car wears the timeless "Rossa Corsa" red, combined with a black leather interior with black floor carpets. A rare item, this Testarossa has the unique feature of having only one owner. The car's accompanying papers are quite simply astounding as they retrace the history of this car since its factory delivery. The car's document folder has all the original papers, original specifications sheet, the Pioneer car stereo warranty and manual, several technical inspection documents, as well as all the service invoices since August 1989, the date of its factory delivery, up to March 2000. Since that date, the car, which has remained in the same hands, has only been driven a bit more than 2,000 km (1,242 miles). The vehicle has just been serviced at the Ferrari Gauduel garage in Lyon in February 2017, where it received a major overhaul that included the replacement of the distribution belts. Cosmetically, this car is in great overall condition, inside and out. The original paintwork still has its lustre and the interior has a pleasant sheen to it, except for the glove box lid. Today the odometer on this very attractive automobile has a certified reading of 81,630 km (50,722 miles). It also has its cover and spare key. It is certainly the most interesting Testarossa on the market, with its comprehensive and transparent documentation, its excellent conserved condition, and a recent overhaul that has the car ready to perform. Dare to make your dream a reality!*



## 1989 - FERRARI F40

850 000 / 1 050 000 €

Apparue en 1987 afin de célébrer les 40 ans de la firme légendaire de Maranello, la Ferrari F40 est à l'époque l'icône de la marque. Ultime création du Commendatore (décédé un an après sa sortie), elle est alors la voiture la plus rapide, la plus puissante et la plus chère de l'histoire de l'automobile. En son cœur, on retrouve le V8 à deux turbocompresseurs dérivé du moteur initialement proposé sur la 288 GTO. Toutefois, le moteur de la F40 bénéficie d'un alésage augmenté et d'une course réduite délivrant ainsi la puissance de 478 ch. Le 0 à 100 km/h était couvert en 3,8 s et la voiture pouvait se propulser sur 400 m en 11,8 s. Le freinage était tout aussi impressionnant, la F40 n'ayant besoin que de 36 m pour décélérer de 100 km/h à l'arrêt. Avec les 317 km/h de la Porsche 959 en ligne de mire, la F40 a fait voler en éclats le record du monde de vitesse pour une voiture de série jusqu'alors détenu par sa concurrente allemande, en atteignant la vitesse de 323 km/h, dépassant ainsi la barre symbolique des 200 mph (321 km/h).

Révolutionnaire par l'utilisation de la fibre de carbone, la F40 affichait un poids qui se limitait à 1 088 kg. Les considérations aérodynamiques ont bien sûr influencé le dessin de sa carrosserie, ce qui lui conférait une incroyable stabilité à haute vitesse et canalisait d'importants flux d'air vers le moteur. Aucune concession n'était accordée au confort. Qu'il s'agisse des sièges baquets ultra légers, de l'absence de moquettes et de poignées de porte, ou encore des

vitres coulissantes ou fixes selon les modèles, les ingénieurs de Ferrari savaient que chaque kilo économisé était important dans la quête de performance.

Cette F40 frappée du Châssis 80768 est l'une des 1311 produites entre 1987 et 1992. Commandée par un prince pour être entreposée dans sa propriété de Senlis, elle a été livrée neuve en France dans les établissements Pozzi le 10 octobre 1989. Mais le souverain annulera sa commande, laissant cette Ferrari jusqu'en 1997 dans la concessionervalloisienne. Enfin, le 22 septembre 1997, un client fidèle de la marque acquiert la voiture en échange d'1,5 million de francs. Il vient d'acheter la dernière F40 encore neuve à l'époque ! Le courrier de Ferrari, signé de la main de Daniel Marin, remerciant son client de cet achat, figure d'ailleurs dans l'épais dossier qui accompagne cette supercar, tout comme son bon de commande et sa facture.

La voiture quitte la région parisienne pour l'Auvergne où elle sera toujours entretenue chez le spécialiste de la marque Philippe Gardette (Auvergne Moteurs) que l'on ne présente plus tant sa gentillesse, sa passion et son professionnalisme sont reconnus de tous. Le 24 novembre 2008, cette F40 est envoyée à Maranello et reçoit son Classiche Ferrari. Le fameux classeur rouge confirme son authenticité intégrale. Moteur, boîte de vitesses, turbo, réservoir, peinture... tout est absolument conforme et dans un état exceptionnel.

Seulement deux propriétaires, rare version non catalysée  
Toujours entretenue chez le spécialiste Auvergne Moteurs  
Certificat Ferrari Classiche

*Only two owners, rare non-catalysed version  
Always maintained by renowned specialist Auvergne Moteurs  
Ferrari Classiche certificate*

Carte grise française  
Châssis : ZFFGJ34B000080768  
Moteur / Engine : V8 à 90°  
Cylindrée / Capacity : 2 936 cc - 478 ch

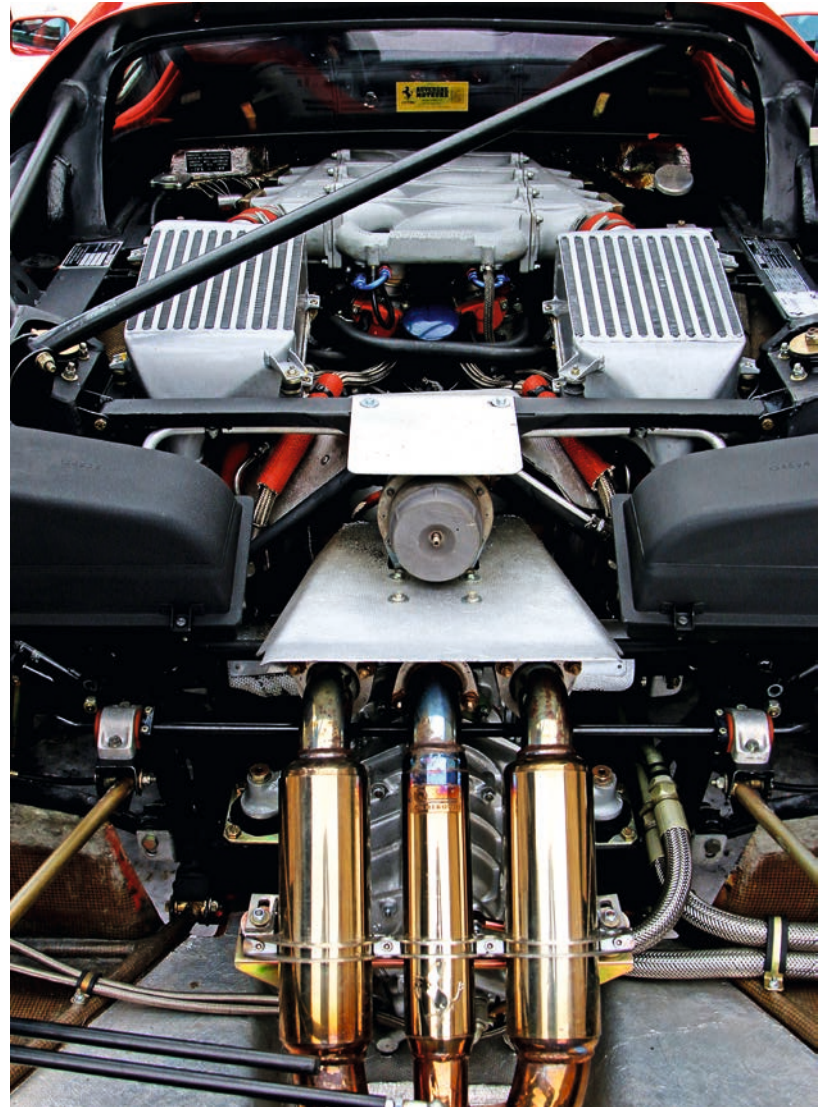




Le 13 mai 2014, cette Ferrari change de mains et devient la propriété d'un ami proche, lui aussi auvergnat et adepte du Cheval Cabré. Son compteur affiche alors 22 000 kilomètres. Il en totalise aujourd'hui 25 025. Le carnet d'entretien et les factures confirment que l'entretien de cette machine d'exception s'est poursuivi régulièrement dans les ateliers d'Auvergne Moteurs et révèle que les turbos ont été remplacés à 20 916 km, les freins entièrement refaits et la courroie de distribution changée à 21 140 km, la climatisation rechargée et les pneus remplacés à 22 665 km. Qu'une révision complète a également été effectuée à 22 703 km, avec boîte de vitesses déposée, embrayage refait et les silencieux remplacés.

Rappelons que la F40 est la dernière voiture de Maranello conçue sous l'autorité directe d'Enzo Ferrari et qu'elle reste l'une des supercars les plus célèbres jamais produites. Qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un exemplaire particulièrement désirable, français et n'ayant connu que deux propriétaires. Qu'il est entièrement d'origine (seul le volant et l'échappement d'origine ont été changés mais seront remis à son nouveau propriétaire), dépourvu de pot catalytique et de suspensions pilotées. Il est équipé de l'air conditionné, de vitres à remontage manuel, de harnais à quatre points Sabelt et dispose de sa housse, de sa trousse à outils et de ses accessoires d'origine dans leur étui d'époque. 2017 célébrant le 70ème anniversaire de la marque, il y a de fortes probabilités qu'une telle icône de la marque voit ses enchères s'envoler...

*Unveiled in 1987 to celebrate the 40 years of existence of the legendary Maranello car maker, the Ferrari F40 was the iconic flagship of the marque. The last creation of the Commendatore, who was to die a year after its launch, the F40 was at that time the fastest, the most powerful and the most expensive car in automobile history. The pulsing heart of this predator was a twin turbo V8 engine derived from the unit first seen in the 288 GTO. However, with an increased bore and a shortened stroke, the version in the F40 produced 478 bhp. From a standing start, the car reached 100 kph in 3.8 seconds and covered 400 metres in 11.8 secs. The braking was just as impressive, the F40 needing only 36 metres to decelerate from 100 kph to zero. Setting its sights on the world record top speed for a production car standing at the 317 kph achieved by the Porsche 959, the F40 shattered the record by reaching 323 kph, having also exceeded the symbolic figure of 200 mph (321 kph). With the revolutionary use of carbon fibre, the weight of the F40 had been kept down to 1 088 kg. Advanced aerodynamic research had largely determined the shape of the body, achieving incredible stability at high speed and ensuring good air flow towards the engine. No concessions were made to comfort. With ultra*



*light bucket seats, the absence of carpets and door handles and the provision of sliding or fixed windows according to the version, the Ferrari engineers knew that every kilo saved was important in the quest for performance.*

*This F40, stamped with the chassis number 80768 is one of the 1311 cars produced between 1987 and 1992. Ordered by a prince who intended to keep the car at his property at Senlis, she was delivered to the French importer Pozzi on October 10th 1989. But the ruler cancelled his order and the Ferrari remained in the marque's showroom at Levallois until 1997. Finally, on September 22nd, a loyal Ferrari client bought the car for 1.5 million francs. He had in fact acquired the last remaining unused F40. A letter from Ferrari, personally signed by Daniel Marin, thanking the client for this purchase, is in fact included in the thick file which accompanies this supercar, along with the order form and the invoice.*

*The car left the Paris area to go to the Auvergne where she would be maintained by the well-known Ferrari specialist Philippe Gardette (Auvergne Moteurs), whose passion and high professional standards are unanimously acknowledged. This F40 was sent to Maranello on November 24th 2008 and received her Classiche Ferrari certification. The handsome red folder confirms her total authenticity : engine, gearbox, turbos, fuel tank, paintwork, everything is in absolute conformity and in outstanding condition.*





*On May 13th 2014, this Ferrari changed hands but did not move far, becoming the property of another fan of the prancing horse, a neighbour and close friend of the previous owner. The odometer reading was then 22 000 km and is now 25 025. The service record and the invoices confirm that this exotic machine continued to be looked after regularly in the workshops of Auvergne Moteurs and show that the turbos were replaced at 20 916 km, the brakes entirely overhauled and the timing belt changed at 21 140 km, the air conditioning gas and the tyres replaced at 22 665 km. A major service was undertaken at 22 703 km, with the gearbox taken out and the clutch and engine mountings changed.*

*We remind you that the F40 was the last model to be produced at Maranello under the personal direction of Enzo Ferrari and that she remains one of the most famous supercars ever made. The car in this sale is a particularly desirable example, having only had two knowledgeable and careful French owners. It is entirely original (only the steering wheel and the original exhaust system have been changed and these parts will be handed over to the next owner) and it has neither catalysers nor electronic driving aids. It has air conditioning, hand operated wind-up windows and Sabelt four-point safety harnesses. It comes with a car cover and the tool kit and original accessories in their original case. As 2017 sees the 70th anniversary of the foundation of the Ferrari marque, it is very likely that the bidding for such an iconic car will be hotly disputed.*





## 1986 - FERRARI 328 GTS

60 000 / 90 000 €

Au salon de Francfort en 1985, la 328 vient remplacer la 308 dans la gamme des berlinettes à moteur central arrière. L'esthétique de la 328 est totalement revue avec des pare-chocs plus harmonieux et mieux intégrés que ceux de la Ferrari 308. L'habitacle est modernisé avec la sellerie en cuir redessinée et de meilleure facture. Son V8 développe 270 chevaux et distille des vocalises, d'autant plus impressionnantes que son pilote peut en profiter cheveux au vent. La Ferrari se comporte particulièrement bien sur la route et est aujourd'hui très prisée des collectionneurs pour son tempérament sportif et son absence d'aide à la conduite. 6068 exemplaires de 328 GTS sortirent des chaînes de Maranello. Ce modèle emblématique a vu sa cote s'envoler ces dernières années et la demande pour les 328 est toujours restée forte, en raison de la ligne et de ses indéniables qualités routières.

Notre exemplaire est une version GTS construite en 1986, livrée neuve en Amérique. Sa présentation est l'indémoudable « Rosso corsa » associée à un intérieur en cuir noir et moquettes noires.

D'après nos recherches, l'auto a été entretenue dans le réseau Ferrari Nord-Amérique jusqu'en 1988. La voiture apparaît ensuite à la concession Zénith de Sion en Suisse où elle est vendue à un genevois qui la fera entretenir par le garage Ferrari Zenith de Lausanne, avant de la céder à l'actuel posses-

seur en octobre 2014. La voiture est accompagnée de son duplicata du carnet d'entretien, vraisemblablement délivré par Ferrari lors de l'arrivée de cette 328 en Suisse, qui à ce moment-là ne totalisait selon ce document que 12 000 miles. La base de données Ferrari fait mention du remplacement de la pompe à essence en 2009 et du changement du câble d'embrayage en 2010.

De plus, notre Ferrari a fait l'objet de plusieurs frais récents. En septembre 2015 à 49967 km un très important entretien a été dispensé par un garage spécialisé, avec dépose complète de la mécanique pour remplacement de tous les joints spi, de la courroie de distribution, des galets, de la pompe à eau et dépose de tous les triangles de suspension pour remplacement des silent-blocs, le tout pour un total de près de 11800€. En outre, des travaux portant sur l'allumage ainsi qu'une vidange, pour un montant de plus de 1 700 € ont aussi été réalisés entre novembre 2014 et novembre 2016. Bien entretenue la voiture est donc prête à rouler. Notre belle 328 GTS est en excellent état général et ne totalise qu'un peu plus de 50 000 kilomètres. Cet exemplaire, avec son toit targa en bon état, ses écussons d'aile, disposant d'un autoradio Becker et vendue avec sa trousse à outils est ainsi intéressante à plus d'un titre. Cette 328 est une excellente occasion d'acquérir un modèle de l'une des Ferrari V8 à moteur central les plus désirées, d'une rare beauté, à un prix attractif, et qui plus est en superbe état et en version découvrable pour en profiter pleinement.

Un modèle toujours très prisé des amateurs  
Très bel état général pour un prix attractif  
L'un des plus beaux dessins de Pininfarina

*A model much loved by enthusiasts  
Excellent general condition at an attractive price  
One of the most beautiful Pininfarina designs*

Carte grise française

Châssis : ZFFXA20A3G0061001

Moteur / Engine : 8 cylindres en V

Cylindrée / Capacity : 3 185 cc – 270 ch





*At the 1985 Frankfurt Auto Show, the 328 came to replace the 308 in Ferrari's range of rear mid-engine berlinettes. The design of the 328 was completely reworked with more harmonious bumpers that were integrated in the body better than those on the Ferrari 308. The cabin was modernised with redesigned, improved leather seat upholstery. Its V8 produces 270 horsepower as well as an engine rumble that is so impressive that the driver can enjoy cruising with the window down and the wind in his hair. The Ferrari handles particularly well on the road and is today highly revered among enthusiasts for its sporty performance and its ease of use. 6,068 units of this car came out of the Maranello factories. This emblematic model has seen its popularity increase in recent years and the demand for 328s is still high, due to its styling and undeniable driving performance.*

*Our model is a GTS version built in 1986 and delivered brand new to the U.S. Its body style is the timeless "Rossa Corsa" that comes with black leather interior and black carpets. Our research found that the car remained within the network of North American Ferrari dealers until 1988. The car then appeared at the Zénith dealership in Sion, Switzerland where it was sold to the owner who kept it before selling it to the current owner on October 2014. Our Ferrari has been serviced many times lately, with oil changes and ignition maintenance performed to the amount of 1,700 euros. The Ferrari database mentions that the fuel pump was replaced in 2009 and the clutch cable was replaced in 2010. The timing belts were also replaced in 2016, making the car ready to roll. In excellent general condition and having no more than 50,000 km (31,000 miles) on its odometer, this car is interesting for a host of reasons. It is equipped with Ferrari emblems and comes with its toolkit and its Blaupunkt radio. Our car is an excellent opportunity to acquire a model of rare beauty*



## 1972 - PORSCHE 911 S 2.4 TARGA

130 000 / 180 000 €

Présentée en 1963 au salon de l'automobile de Francfort, la commercialisation de la 911 débute en 1964. La première version de ce qui deviendra un mythe automobile dispose alors d'un moteur 6 cylindres de 2L développant 130 ch. Dès 1966 Porsche sort la déclinaison S forte de 160 ch et équipée pour la 1ère fois de jantes Fuchs en alliage léger. La version Targa arrivera à la fin de la même année 1966. D'autres évolutions suivront, avec notamment le passage à l'injection en 1969 et l'adoption d'une cylindrée de 2.2L en 1970, laquelle mécanique sera elle-même réalisée en 1972 pour proposer une cylindrée de 2.4L, qui sera déclinée en version T, E et S, développant respectivement 130, 165 et 190 ch. La 911 2.4L S culminant donc à l'époque en haut de la gamme avec ses performances de premier plan. Pour cette raison, les exemplaires en 2,4L sont probablement les plus recherchés des 911 classiques, et plus particulièrement en version S.

La Porsche présentée est une 911 2.4 L S en version découvrable Targa d'origine italienne. Il s'agit d'un véhicule du millésime 1972 sorti d'usine avec la fameuse trappe à huile, avant que la marque ne modifie ce système qui s'est révélé pratique mais parfois piégeur pour les pompistes ! L'aile arrière droite de notre exemplaire a d'ailleurs été remplacée pour remédier à ce problème.

Repeinte il y a quelques années déjà, cette voiture est dans une superbe livrée bleu Albert associé à un intérieur en simili cuir beige avec moquettes assorties, et se présente ainsi dans sa configuration couleurs d'origine. Notre 911 2.4L S Targa a fait l'objet d'une restauration poussée dans les meilleurs ateliers de la région lyonnaise ces dernières années et se trouve aujourd'hui en excellent état. De plus, chose rare, notre véhicule est toujours équipé de son moteur d'origine, associé à une boîte manuelle 5 vitesses qui était une option de l'époque. Outre ses jantes Fuchs, ses grilles d'aérations de teinte noir mat, son déflecteur de capot avant et ses ailes arrière larges, caractéristiques de la version S, notre modèle dispose d'options bien appréciables comme les appuis-tête et le pare-brise arrière chauffant. Notre voiture a manifestement toujours bénéficié d'un entretien soigné, qui s'explique probablement par son historique clair puisque selon la carte de circulation italienne, notre 911 n'a connu qu'un seul propriétaire ces 25 dernières années, le dernier l'ayant conservée depuis 1992. En somme, notre magnifique Porsche 911 classique s'offre à vous dans sa meilleure déclinaison et dans une très belle combinaison en plus d'être « full matching » et d'avoir un historique stable. Dès lors, il s'agit d'un exemplaire qui a tous les arguments pour devenir un véritable collector d'une voiture légendaire, d'autant plus à l'estimation attractive à laquelle elle vous est proposée.

La 911 « Classic » la plus désirable et recherchée  
Une voiture à l'historique intéressant et dans un état très séduisant  
Un exemplaire « full matching »

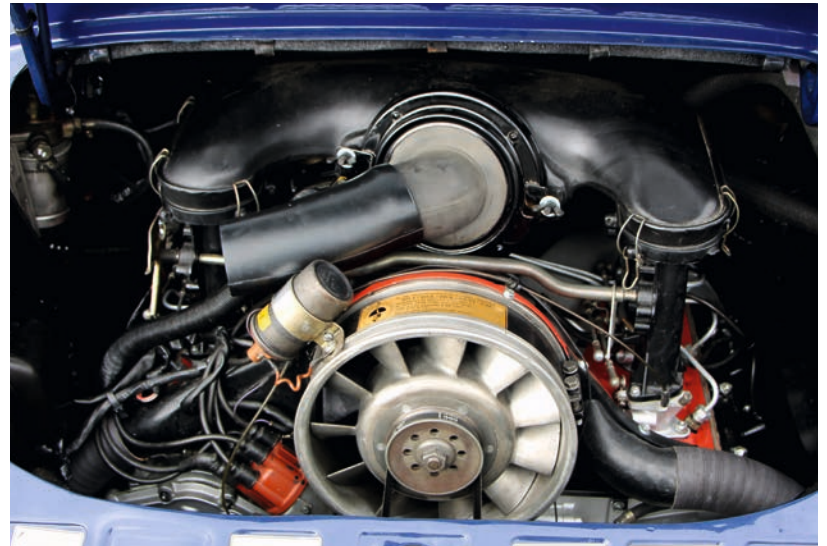
*The most desirable and sought after "classic" 911  
Interesting history and attractive condition  
Full matching*

Carte Grise Italienne / Attestation FFVE / COC fourni  
Châssis : 9112310456  
Moteur / Engine : Six cylindres à plat,  
Cylindrée / Capacity : 2 341 cc – 190 ch





*Making its debut appearance at the 1963 Frankfurt Motor Show, the 911 came onto the market in 1964. The first version, which became a legendary model in the automobile world, had a two-litre flat-six engine, generating 130 horsepower. In 1966, Porsche released the strong 160 horsepower S version, equipped with Fuchs rims, for the first time in a lightweight alloy. The Targa version arrived at the end of the same year. Other developments followed, notably the adoption of fuel injection in 1969 and the adoption of a 2.2-litre engine in 1970 and a 2.4-litre engine in 1972, which was used for the T, E and S versions, producing 130, 165 and 190 horsepower respectively. The 911 2.4L S was the culminating point of the range in this period, due to its top-quality performance. For this reason, the 2.4L models are probably the most sought after of all the 911 classics, particularly the S version.*



*This Porsche is a 911 2.4 L S in the original Italian convertible Targa style. It is a vehicle from the 1972 model year, released from the factory with the famous oil filler hatch, before the brand modified this system that proved to be practical, but sometimes fiddly for the petrol pump attendants! The right rear wing on our version has therefore been replaced to rectify this problem. Repainted several years ago, this car comes in its original colours, boasting a superb Albert blue, with a beige leather interior and matching carpet. Our 911 2.4L S Targa has been restored in the best workshops in Lyon over the last few years and is now in excellent condition. Also, our vehicle is still equipped with its original engine, which is extremely rare, complete with five-speed manual transmission, which was available at the time. In addition to its Fuchs rims, matte black air vents, front bumper and wide rear wings, characteristic of the S version, our model has other highly desirable features, such as head rests and a rear heated windscreen. Our car has evidently always benefited from careful maintenance, which, thanks to its clear history, we can assume is because since arriving in Italy, it has only had one single owner over the last 25 years, the last one owning it since 1992. Overall, our magnificent classic Porsche 911 is the very best version, boasting a beautiful design, as well as being full matching with a stable history. This is a vehicle that ticks all the boxes, allowing you to become the genuine owner of a collectable legendary car with an attractive price tag.*





## 1971 - ALPINE A110 1600 S

90 000 / 120 000 €

Il s'agit incontestablement de l'une des plus charismatiques voitures de sport françaises jamais produites. Un fabuleux héritage que l'on doit à Jean Rédéle qui entamait sa carrière au début des années 50 en développant une version compétition de la populaire Renault 4CV, victorieuse dans sa catégorie trois années d'affilée aux célèbres Mille Miglia. L'histoire était lancée et bientôt allait naître en 1955 la première berlinette d'une longue lignée : l'Alpine A106 qui cumulait elle-aussi les victoires en compétition.

En 1963 était lancée l'Alpine A110 qui ne tardait pas à devenir une arme redoutable sur le plan national en rallye et course de côte. Puis à partir de 1969, l'A110 S s'illustrait dans des épreuves encore plus prestigieuses, signant un triplé victorieux dans la Coupe des Alpes et se classant troisième au Rallye Monte-Carlo. L'année suivante, Alpine montait de nouveau sur la troisième marche du podium du Monte-Carlo et remportait le rallye de l'Acropole et le Tour de Corse. Au volant d'une Alpine A110 1600 S, le pilote Jean-Claude Andruet devenait Champion d'Europe des rallyes en 1970. Poursuivant sur sa lancée et gagnant la majorité des épreuves en Europe, la Berlinette s'inscrit comme la voiture de rallye la plus performante en 1971. En 1973, après

le rachat complet d'Alpine par Renault, la marque au losange décide de s'engager dans le nouveau championnat du monde des rallyes en tant que constructeur. Grâce à ses pilotes, Jean-Claude Andruet, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche et Jean-Piette Nicolas, la Berlinette remporte six des treize épreuves inscrites au calendrier, faisant d'Alpine la première marque championne du monde des rallyes.

L'exemplaire présenté est une authentique 1600 S qui a été livrée neuve en Italie après avoir quitté l'usine le 7 avril 1971. Il s'agit d'une voiture 100% d'origine, matching numbers, en excellent état général, ayant de surcroît bénéficié d'une révision générale chez Severi Auto Classic en juillet 2014 (plus de 6000 euros de factures jointes). Autrement dit, il s'agit d'une Alpine rarissime dans cette condition. Elle est accompagnée de sa carte grise française, de son contrôle technique, d'un certificat de conformité Renault, d'un certificat d'homologation ASI et d'une copie de l'article qui lui a été consacré dans le magazine Auto Capital de juillet 1991. Nul doute qu'avec la sortie prochaine de la nouvelle Alpine, l'A110 va devenir très recherchée.

---

Icône des rallyes  
 Bel état d'origine  
 Parfaitement entretenue

*Iconic rally car  
Rare original condition  
Perfectly maintained*

Carte grise française  
 Chassis : 17379  
 Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
 Cylindrée / Capacity : 1565 cc – 125 ch





*Without a doubt this is one of the most charismatic French sports cars ever produced. It has a wonderful heritage, owed to Jean Rédélé who launched his career at the beginning of the 1950s by developing a competition version of the popular Renault 4CV, which won its class three years running at the famous Mille Miglia. The story began then and soon in 1955 came the birth of the first berlinette of a long lineage: the Alpine A106, which also collected many victories in competition. In 1963 the Alpine 110 came out, which did not take long to become a powerful weapon on national rally and hill climbing circuits. Then starting in 1969, the A110 S made even more prestigious showings by winning a triple victory in the Coupe des Alpes and was ranked third in the Monte-Carlo Rally. The following year, Alpine made it again to third place on the podium at Monte-Carlo and won the Acropolis Rally and the Tour de Corse. Behind the wheel of an Alpine 1110 1600 S, Jean-Claude Andruet became European Rally Champion in 1970. Continuing on this upward path and winning the majority of the contests in Europe, the Berlinette was known as the most successful rally car in 1971. In 1973, after Alpine was bought out by Renault, the diamond brand decided to enter into the new rally world championship for designers. Thanks to the drivers, Jean-Claude Andruet, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche and Jean-Pierre Nicolas, the Berlinette won six out of thirteen competitions that year, making the Alpine the first rally world champion brand.*



*The model on offer is an authentic 1600 S that was delivered new to Italy after leaving the factory on April 7, 1971. The car is 100% original with matching numbers. It's in excellent condition, having benefited furthermore from a general overhaul at Severi Auto Classic garage in July 2014 (more than 6,000 euros worth of invoices included). To put it another way, this is one of the rarest examples of an Alpine in this condition. It comes with French car registration, its technical inspection, a Renault certificate of conformity, ASI Certification document and a copy of the article that was published about it in Auto Capital in July 1991. No doubt that with the coming arrival of the new Alpine AS110, the original A110 will be highly sought after, with the 1600 S clearly a first choice.*





206

## 1991 - FERRARI 348 TB

60 000 / 80 000 €

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 en un seul morceau alors que précédemment les Ferrari profitaient d'un châssis tubulaire. L'usine de Maranello produira 2894 exemplaires de la 348 TB. Elle sera remplacée par la 355 en 1995. La Ferrari 348 TB demeure une authentique voiture de sport à la sonorité envoutante oscillant entre des ronronnements graves et des hurlements métalliques. Une berlinette 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 TB en superbe état de conservation, achetée neuve en mai 1991 chez Charles Pozzi pour un client

de la région Lyonnaise. Attrait majeur, il s'agit d'une troisième main avec seulement 19 950 kilomètres d'origine certifiés. Son deuxième propriétaire en fit l'acquisition en 1996 et la conserva jusqu'en Novembre 2015, date d'acquisition par l'actuel propriétaire qui n'a réalisé qu'à peine plus de 500 Km à son volant. L'éclat de sa peinture d'origine est superbement préservé et sa qualité de présentation est tout simplement exceptionnelle. Cette auto est présentée dans la classique mais éternelle livrée « Rosso Corsa » 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, de sa housse, ainsi que de sa pochette de manuels en cuir avec notice d'utilisation, garantie, mode d'emploi, et carnet d'entretien. La voiture a de plus été complètement révisée en Novembre 2015 chez le spécialiste Calderoni avec notamment remplacement des courroies de distribution. Cette auto, prête à prendre la route et dans un superbe état d'origine, est sans doute possible le plus bel exemplaire de 348 sur le marché. Ne laissez pas passer cette chance d'acquérir un modèle à l'état surprenant et à l'historique limpide qui n'a jamais quitté la région Lyonnaise.

Moins de 20 000 km

Une 348 absolument complète et remarquablement préservée

Un pedigree de premier rang pour cette Ferrari

*Less than 20 000 km*

*An absolutely complete and remarkably well preserved 348*

*A first-class pedigree for this Ferrari*

Carte grise française

Châssis : ZFFKA35B000088630

Moteur / Engine : 8 cylindres en V

Cylindrée / Capacity : 3 405 cc - 300 ch





*The Ferrari 348 was unveiled at the Frankfurt Motor Show in 1989, a year after the death of Enzo Ferrari. With its body designed by Pininfarina, the 348 provides a link between the 328, the model it replaced, and the Testarossa, some of whose styling traits it had borrowed, notably the long strakes leading to the air intakes for the radiators in the flanks and the grill over the rear lights. This berlinetta has a 300 bhp, quad-cam, four-valve-per-cylinder, 3.4 litre V8 engine, with Bosch fuel injection, mounted longitudinally ahead of the rear axle line. Placed transversally behind the engine (hence the TB in the model name, for Trasversale Berlinetta) is a 5 speed manual gearbox, with precise change mechanism and well-spaced ratios. This novel configuration gives a lower centre of gravity and permits a shorter rear overhang. The 348 was also the first model to have a one-piece monocoque structure instead of the previously used tubular chassis. Before replacing the model with the Ferrari 355 in 1995, the Maranello factory turned out 2894 348 TBs. This authentic sports car has a captivating sonority with a range passing from a deep-throated rumble to a metallic scream. Responding to a manly driving style, it will give you exceptional sensations for a very reasonable price.*



*The car offered for sale in superbly conserved condition was originally bought from Charles Pozzi in May 1991 for a client in the Lyon area. It has the major advantage of only having had three owners and the odometer reading of a mere 19 950 kilometres from new is certified. The second owner bought it in 1996 and kept it until selling it on to the present owner in November 2015. The latter has only covered a further 500 Km. The original paintwork in the classic colour "Rosso Corsa" still gleams like new and all aspects of the car's appearance are simply outstanding, including the black leather upholstery and black carpets. The most demanding buyers will be delighted with the equipment of this vehicle, including full tool kit, spare set of keys, car cover and leather wallet, containing user's handbook, guarantee, instruction manual and service records. Moreover, in November 2015 the specialist Calderoni carried out a major service, which included replacing the timing belts. This stunningly well preserved and totally original car simply has to be the best 348 TB on the market. Do not miss the chance to acquire a pristine car with a clear and complete history.*





## 1995 - PORSCHE 993 TURBO

**100 000 / 150 000 €**

Quatrième génération de l'iconique 911, la version 993 a été présentée au public à la date symbolique du 9 novembre 1993. Dernière version de la 911 à posséder le moteur boxer dans sa configuration d'origine, c'est-à-dire avec un refroidissement à air, la 993 incarne pour de nombreux porschistes la dernière "vraie" 911. À cette époque, le succès de ce modèle était vital pour la marque de Stuttgart. Aussi la type 993 se distingue par son nombre élevé de déclinaisons. Présentée à l'occasion du Salon de Genève 1995, la version Turbo revendique des performances très élevées grâce à son six cylindres turbo compressé de 3600 cm3 développant 408 chevaux.

La 993 Turbo n'a été produite qu'à 5 978 exemplaires (auxquels s'ajoutent 345 Turbo S1), ce qui en fait un modèle particulièrement recherché. Celle présentée ici a été livrée neuve par Porsche Leipzig et immatriculée le 25 septembre 1995 avant de rejoindre la France en 2001. Elle dispose de son carnet complet, du double des clés, de la copie de la fiche de livraison initiale ainsi que des factures d'entretien depuis juillet 2001. Son moteur a bénéficié d'une réfection totale par Porsche en juillet 2006 à 101 060 km, facture à l'appui. A l'issue d'une

révision au sein du réseau de la marque, une durite d'huile mal resserrée avait lâché après 50 kilomètres parcourus. Cette Porsche emblématique arbore une magnifique robe gris polaire qui a bénéficié d'un voile complet de peinture il y a quelques années et ne présente aucune corrosion sur les endroits sensibles et connus de ce modèle. Ses options sont nombreuses : intérieur cuir intégral noir, siège avants chauffants, radio Becker CR-31, pack audio, toit ouvrant coulissant électrique, réservoir de 92 litres. Les optiques avant ont été changées afin d'être exempts de tout impact de gravillons. Jalousement conservée par ces cinq propriétaires successifs, cette Porsche affichant 128 850 km est en excellent état. Son acquéreur n'aura aucun frais à prévoir et ne manquera pas de succomber à la sonorité de son échappement Sport Techart. Cerise sur le gâteau, elle est présentée ici à une estimation défiant toute concurrence compte tenu de son état soigné et de tous les documents qui l'accompagnent.

---

Dernière Porsche refroidie par air  
Historique limpide  
Modèle en parfait état général

*Last air-cooled Porsche  
Detailed history  
Model in perfect general condition*

Carte grise française  
Châssis : WP0ZZZ99ZTS371104  
Moteur / Engine : 6 cylindres turbo compressé  
Cylindrée / Capacity : 3600 cc – 408 ch





*The fourth generation of the iconic 911, the 993 version was first shown to the public on the symbolic date of November 9, 1993. As the last version of the 911 to have a boxer engine in its original configuration, meaning an air-cooled system, the 993 stands as the last “real” 911 for many Porsche enthusiasts. At the time, the success of this model was vital for the Stuttgart manufacturer. Also, the 993 is distinguished by the large variety of its versions. Presented at the 1995 Geneva Auto Show, the Turbo version proved to perform at a high level, thanks to its turbo-charged six-cylinder, 3,600 m3 engine, producing 408 horsepower. Only 5,978 units of the 993 Turbo were built (to that total the 345 Turbo S1 can be added), making it a highly sought after model. The 993 offered here was delivered new by Porsche Leipzig and registered on September 25, 1995, before going to France in 2001. It has complete history documentation, a spare key, a copy of the initial delivery document as well as service invoices dating from July 2001. Its engine was given a complete overhaul by Porsche (supporting invoice) in July 2006 at 101,060 km (62,795 miles) because, after its overhaul at the dealer garage, an oil hose that had been insufficiently reattached came loose after the car was driven 50 km (31 miles).*



*This emblematic Porsche has a magnificent polar grey paint job, which was redone completely several years ago, showing no corrosion in the sensitive areas of this model. It has numerous options: full black leather interior, left and right heated seats, leather back seats, Becker CR-31 stereo, electrical retractable roof, 3rd brake light, 92-litre (24-gallon) tank. The front lights were replaced so they would be free from gravel nicks and scratches. Pampered by five consecutive owners, this Porsche with 128,850 km (80,064 miles) on its odometer is in excellent condition. Its buyer will have no fees to pay for and, out on the road, he is sure to be won over by the throaty hum of its Techart Sport exhaust. The icing on the cake is that it's offered here at an estimate that beats all the competition when considering its pampered condition and all its accompanying documentation.*





## 1992 – TOYOTA CELICA TURBO 4WD ST185

### EX- TOYOTA TEAM EUROPE WORLD CHAMPION

180 000 / 240 000 €

Le Toyota Team Europe fut créé en 1975 par le pilote suédois Ove Andersson. Il devient ainsi le premier préparateur privé d'une grande marque automobile participant au championnat du monde des rallyes, puisqu'il était chargé de la préparation et de l'engagement des voitures japonaises. La Toyota Celica Turbo 4 WD ST 185 est introduite par le Toyota Team Europe en 1992 au Rallye de Monte Carlo. De 1992 à 1994, cette voiture permettra successivement à Carlos Sainz, Juha Kankkunen et Didier Auriol de devenir champions du monde des rallyes.

49 exemplaires auraient été fabriqués pour la compétition entre 1992 et 1994.

La voiture que nous présentons à la vente est exceptionnelle de par son palmarès. Selon un document provenant du Toyota Team Europe, elle fut enregistrée le 31 Août 1992 sous le numéro K-AM 3109. Cette auto a participé en 1992 au Rallye d'Australie avec à son volant Carlos Sainz qui terminera la course sur la troisième marche du podium. Elle a donc contribué au succès de son pilote et à l'obtention de son deuxième titre de champion du monde des rallyes.

Cette voiture a également participé en 1993 au 42ème rallye de Suède, elle avait alors à son volant Didier Auriol. L'issue de cette course fut cependant

moins glorieuse puisque son équipage a été disqualifié pour « aide extérieure dans une zone interdite ». En effet dans la 23ème spéciale alors que son équipage se battait pour la victoire du rallye, une fuite d'huile contraignit Didier Auriol à s'arrêter en pleine spéciale. Il fit alors le plein de lubrifiant grâce à un bidon fourni par un spectateur, ce qui fut reproché à l'équipage et lui valut sa disqualification.

Le Toyota Team Europe vendit la voiture en Suède le 26 mai 1993 à S. Andreasson.

Cette Toyota est enregistrée en Norvège pour la première fois le 2 décembre 1996. Elle aurait appartenu à Henning Solberg, le frère de Peter Solberg avant d'être rachetée le 15 décembre 2005 par Even Moan qui a couru avec la voiture de 2005 à 2007 sur le sol norvégien.

Le propriétaire, investi dans le milieu de la compétition automobile, détient cette auto mythique depuis 2009 ainsi que l'atteste le certificat de cession. Il a procédé à une restauration totale de la voiture qui est aujourd'hui aux couleurs de Castrol, le principal sponsor du Toyota Team Europe en 1993. Elle se présente dans un excellent état esthétique et mécanique. La bonne marche du

La Toyota Celica championne du monde des rallyes en 1992  
L'un des rares exemplaires de Toyota Celica ex-TTE  
Une voiture restaurée et conduite par des grands noms du rallye

*The Toyota Celica 1992 World Rally Champion  
One of the few examples of the Toyota Celica to have belonged to the official team  
A car driven by famous world champions and now authentically restored*

Châssis : JT164STJ500014906  
Moteur / Engine : Quatre cylindres en ligne turbo





véhicule a été constatée lors d'un essai qui nous a donné une idée du potentiel routier d'une telle machine. Le dynamisme, les performances et le caractère de cette voiture nous ont immédiatement séduits. Par le rôle qu'elle a joué dans l'histoire du sport automobile, cette voiture est à la fois une légende, mais aussi l'opportunité de vous assoir dans le baquet autrefois utilisé par Carlos Sainz et Didier Auriol.

*The Toyota Team Europe was created in 1975 by the Swedish driver Ove Andersson. Toyota had entrusted him with the handling of its engagement in the World Rally Championship. This was the first time in this championship that a private organisation had been contracted by a major car manufacturer to prepare its cars and provide operational management in the rallies. The Toyota Celica GT-Four ST 185 was first used by Toyota Team Europe in 1992 in the Monte Carlo Rally. From 1992 until 1994, this car enabled Carlos Sainz, Juha Kankkunen and Didier Auriol to follow each other as World Rally Champion. 49 cars were produced for the competition during the same three years.*

*The car which we are offering has an exceptional competition record. According to a document produced by Toyota Team Europe, she was first registered on August 31st 1992 with the number K-AM 3109 before taking part in the Australian Rally that year with Carlos Sainz at the wheel and finishing third. She thus helped him to win his second title as World Rally Champion.*

*She also participated in 1993 in the 42nd Swedish Rally with Didier Auriol at the wheel. However the result was less glorious because her occupants were disqualified for "outside help in an unauthorized zone". During the 23rd special stage, with the team in contention for overall victory, an oil leak obliged Didier Auriol to stop in the middle of the stage. He topped up the engine oil using a can provided by a spectator and was subsequently disqualified for this.*



Carlos Sainz au rally d'Australie en 1992



Didier Auriol au rallye de Suède en 1993



Henning et Peter Solberg devant leur Toyota Celica

*Toyota Team Europe sold the car in Sweden on May 26th 1993 to S. Andreasson and it was first registered in Norway on December 2nd 1996. She subsequently belonged to Henning Solberg, the brother of Peter Solberg, before being bought on December 15th 2005 by Even Moan, who competed with the car in Norway from 2005 until 2007.*

*The current owner, heavily involved in the world of motorsport, has had this legendary car since 2009, as is shown by the sale document. He commissioned a total restoration and the car is now in the livery of Castrol, the main sponsor of Toyota Team Europe in 1993. Both her cosmetic appearance and her mechanical condition are excellent. Our road test confirmed that everything functions as it should and gave us a glimpse of the potential of such a machine when driven on open roads. We were immediately won over by the dynamics, the performance and the character of this car. Because of the role she has played in world rally history, she is a part of a major legend and you can find yourself sitting in the bucket seat previously occupied by Carlos Sainz and Didier Auriol.*



Un spectateur rajoutant de l'huile dans le moteur de Didier Auriol au cours de la 23<sup>ème</sup> Spéciale du rallye de Suède de 1993







## 1969 - PORSCHE 911 T 2.0

60 000 / 80 000 €

Apparu au salon de l'automobile de Francfort 1963, le concept de la Porsche 911 alors appelé 901, fruit de l'imagination de « Butzi » Porsche, le fils de Ferry Porsche, est commercialisé dès 1964. La première version de ce coupé 2+2 à la ligne de toit fuyante si caractéristique dispose d'un moteur inédit de six-cylindres à plat de 2 litres de cylindrée développant 130 chevaux. Ce n'est que 2 ans plus tard, au salon de Paris 1966 qu'est présentée la 911 S, version vraiment sportive de la 911 avec son moteur en alu de 2 litres porté à 160 chevaux et ses célèbres jantes Fuchs. Mais en 1967, c'est toute une gamme qui est déclinée avec la « T », la « 2L » et la « S » qui ont le même moteur Flat 6 de 2 litres de cylindrée mais avec des puissances différentes. La 911 T développant 110 chevaux apparaît alors comme entrée de gamme afin d'être plus accessible aux néophytes. C'est d'ailleurs pour améliorer la tenue de route, jusqu'ici jugée parfois trop pointue, qu'en 1968 la marque augmente l'empattement de la 911 de 5.8 cm, permettant une facilité de conduite accrue. La même année, la 911 2L deviendra aussi la 911 E du fait de l'adoption de l'injection. A partir de là, la gamme 911 avec ses déclinaisons T, E et S évoluera en fonction des augmentations de cylindrée successives, mais la T sera la seule à conserver son moteur en fonte « classique » et ses deux carburateurs Zenith à triple corps, faisant ainsi l'éloge de la simplicité.

La 911 2 litres proposée est une version T, châssis long, de 1969, en boîte mécanique 5 vitesses, d'origine américaine, qui se présente dans une livrée très seventies Tangerine avec intérieur en simili noir et moquettes rouges. La voiture est équipée de ses incontournables jantes Fuchs, de feux longue-portée additionnels et de feux antibrouillard, lui conférant ainsi un look plus affirmé. Cette belle 911 2L T s'offre à nous dans un état d'origine de plus en plus rare. En effet, elle n'a jamais été restaurée et son jus, avec toutes ses petites imperfections, est absolument inimitable. Ceci s'explique par un historique limpide, puisque délivrée neuve en Californie, elle y reste dans les mêmes mains jusqu'en 1996, année de son importation en France, où elle est revendue plusieurs fois, notamment aux enchères par l'intermédiaire de l'étude Poulain- Le Fur en 2000, avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition en 2010. En plus de la traçabilité compétente de son histoire depuis sa livraison, l'auto dispose, chose tout à fait exceptionnelle, de son carnet d'entretien original et d'un très important dossier de factures, qui attestent de son suivi régulier tout au long de sa vie.

Patine séduisante, look très seventies  
historique intéressant, carnets, factures  
équipée du moteur 2L S à injection mécanique, type 901/10

*Attractive patina, seventies look  
Interesting history, manuals, documents, invoices  
901/10 2L S mechanical injection engine*

Carte grise française  
Châssis : 119100214  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne - Aluminium  
Cylindrée / Capacity : 1 962 cc - 124 ch





Aujourd'hui, la voiture fonctionne bien mais du fait d'une faible utilisation ces dernières années, une révision sera nécessaire pour prendre la route en toute quiétude sur de longues distances. Il conviendrait également de traiter la corrosion de surface sur les bas de caisse autour des baguettes chromées et un point sur la baie de pare-brise, mais le véhicule est globalement sain. Pour le reste, les petits défauts participent incontestablement à son charme et devraient selon nous rester en l'état. Quoi qu'il en soit, cette sympathique voiture, dont le compteur en miles a été remplacé pour un compteur en kilomètres affichant désormais un peu plus de 78 000 km, fonctionne bien et ne demande qu'à rouler. Son moteur a d'ailleurs été remplacé par un moteur de 2L S après son arrivée en France pour plus de vitalité. Cette belle 911 T dispose en outre de la climatisation, de ceinture de sécurité et de son autoradio Blaupunkt pour en profiter plus agréablement. Elle a aussi conservé sa trousse à outils et son kit de signalisation d'origine qui seront livrés avec l'auto, en plus des manuels de bord et de radio. Sachez donc saisir l'opportunité d'acquérir une version utilisable d'un mythe automobile.

*Making its debut appearance at the 1963 Frankfurt Motor Show, the Porsche 911, then called the 901, designed by "Butzi" Porsche, son of Ferry Porsche, has been on the market since 1964. The first version of this 2+2 coup with its characteristic sweeping roofline had an original two-litre flat-six engine generating 130 horsepower. Just 2 years later at the Paris Motor Show in 1966, the 911 S version was presented. This was a sportier version of the 911 with its aluminium 2-litre engine, producing up to 160 horsepower and featuring its famous Fuchs rims. However, in 1967, a whole range was born, introducing the "T", the "2L" and the "S", which have the same two-litre flat-six engine, but with different powers. The 911 T, generating 110 horsepower, was presented as an entry point into the range, making it more accessible for novices. It was in 1968 when the brand increased the length of the wheelbase of the 911 by 5.8cm to improve roadholding, which was up until now sometimes judged to be too tapered, making for an enhanced driving experience. The same year, the 911 2L became the 911 E through the adoption of fuel injection. From then, the 911 range and its T, E and S versions evolved with successive increases in engine size, however the T was the only one to retain its "classic" cast iron engine and its two triple-bodied Zenith carbs, making it highly acclaimed for its simplicity.*



*This 2-litre 911 is a T version with a long chassis from 1969 and a five-speed manual gearbox of American origin, which is presented in a seventies-style Tangerine design, with leather interior and red carpet. The car is equipped with its staple Fuchs rims, with additional long-range lights and fog lights, giving it a more refined look. This beautiful 911 2L T is still in its original state, which is becoming increasingly rare. It has actually never been restored, and its condition, with all its little imperfections, is absolutely incomparable. This is the result of a clear history, the vehicle being delivered new in California, and remaining in the same hands until 1996, the year in which it was imported to France where it was resold several times, notably at the Poulain Le Fur auction in 2000, before its current owner obtained it in 2010. As well as its transparent history, tracing all the way back to its delivery, the car still has its original service manual and, importantly, a booklet of invoices, which proves that it has received regular care and maintenance throughout its life-cycle.*

*Today, the car works well, but as it has been used rarely over the last years, will need to be serviced to ensure that it is safe for long distance journeys. There is also corrosion to the surface on the lower body frame around the chrome bars and at one point on the windscreen frame, which will need to be treated, but overall the vehicle is in good condition. The other small defects undoubtedly contribute to its charm and should, in our opinion, remain as they are. In any event, this lovely car, whose speedometer in miles has been replaced with one in kilometres, displaying just over 78,000 km, works well and just wants to be driven.*

*Its engine was replaced by a 2-litre S engine when it arrived in France for greater power. This beautiful 911 T also has air conditioning, seat belts and a Blaupunkt radio to make it even more enjoyable to drive. It also still has its toolkit and original signalling kit, which will be delivered with the car, as well as a handbook and radio manual. Take this opportunity to get your hands on a completely useable version of a legendary car.*





210

## 1954 - CHEVROLET CORVETTE C1

45 000 / 65 000 €

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 : Six cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 3 900 cc - 160 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.*



211

## 1982 - CITROËN MÉHARI 4x4

30 000 / 40 000 €

Le projet de développer une voiture populaire, utilitaire permettant de transporter 4 personnes, économique d'usage et d'entretien remonte à 1935. C'est de ce cahier des charges que naîtra dès 1948 une auto fétiche produite à plus de 5 millions d'exemplaires : la Citroën 2CV.

Sur un appel d'offre de CFP Total, les ingénieurs du quai de Javel présenteront en 1961 une confidentielle 2CV Sahara à 4 roues motrices possédant 2 moteurs et deux boîtes de vitesses.

Il apparaîtra évident d'aller plus loin encore dans la recherche de polyvalence de cette auto prête à tout et le Comte Roland de La Poype élabora une automobile robuste à carrosserie en ABS qui reprendra la mécanique éprouvée de la 2CV. Connue sous l'appellation « Méhari », l'auto sera produite en Belgique de 1968 à 1987 à 144 953 exemplaires. En 1979 est présentée le modèle à 4 roues motrices qui trouva comme premier client l'armée française.

Si le moteur est identique au modèle de grande série, la boîte de vitesses possède un réducteur afin d'autoriser des capacités de franchissement hors normes.

Fabriqué jusqu'en 1983 à 1213 unités, le « dromadaire » 4X4 de Citroën est une automobile à toutes épreuves.

Le modèle qui vous est proposé est un très rare exemplaire de Méhari à 4 roues motrices. Il date de 1982 et se présente avec un très faible kilométrage : 43 000 kms. Particularité du modèle, il possède un totalisateur d'usage en 4 roues motrices qui nous atteste 397 heures de bons et loyaux services, ce qui semble très peu au regard de l'âge de la voiture. Sa livrée vert Montana suggère un usage qui lui va à merveille : celui de voiture de chasse ou de loisir. La carrosserie refaite il y a plus de 10 ans se présente en très bon état. Les bâches anciennes ont encore belle allure, seul le siège conducteur d'origine montre quelques signes de fatigue. Le fonctionnement mécanique est agréable, les pièces d'usure de la boîte et de la transmission ont été révisées.

Acheté il y a bientôt 30 ans à un cultivateur, l'actuel propriétaire, homme de génie qui consacra sa vie à la mise au point de mécaniques atypiques et aux transformations les plus complexes de Citroën de grande série, trouva en cette automobile la rare occasion de ne rien faire tant cette méhari est une réussite d'ingénieur.

Les capacités de franchissement exceptionnelles rendent ce véhicule parfaitement adapté à un usage de loisir, et son exclusivité lui vaut une place au sein d'une grande collection.

Véhicule 4x4 polyvalent

Très bon état général

Seulement 1213 exemplaires produits

*Versatile 4X4 vehicle*

*Excellent general condition*

*Only 1,213 units produced*

Carte grise française

Châssis :1124521

Moteur / Engine : Bicylindre à plat

Cylindrée / Capacity : 602 cm<sup>3</sup> - 29 ch





*The project for developing a popular appeal, utility car that can carry 4 people while being cheap to use and maintain started in 1935. It's from this set of specifications that a favoured car came about starting in 1948 in a production run of 5 million models: the Citroën 2CV.*

*On a call for tenders from CFP Total, in 1961 the engineers at the Citroën factory presented a confidential 4-wheel drive 2CV Sahara with two transmissions.*

*It became quite clear that they wanted to go even further in the search for greater versatility in this utility vehicle, and it was Count Roland de La Poype who developed the robust ABS body that incorporated the proven engine from the 2CV. Known by the name "Méhari", the car was manufactured in Belgium from 1968 to 1987 where 144,953 units were produced. In 1979, a 4-wheel drive model was put out, a model whose first client was the French army.*

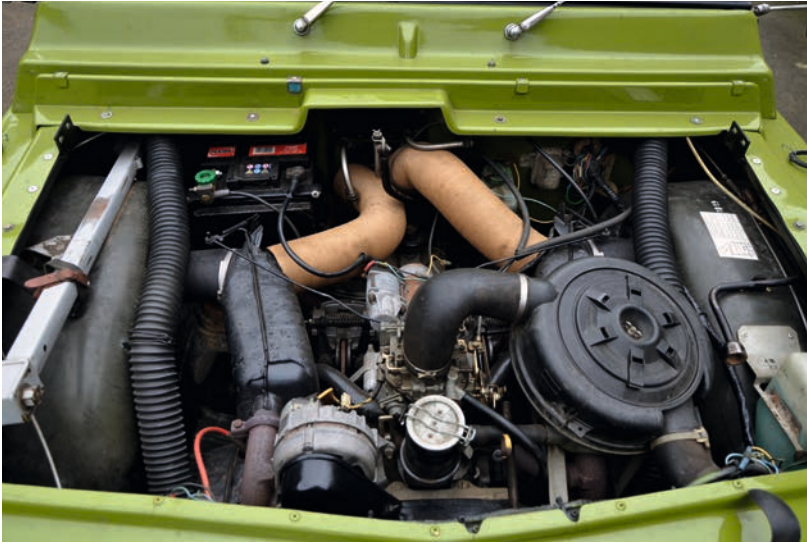
*While the engine is identical to the mass-produced model, the transmission has a reducer that gave it exceptional manoeuvring capabilities.*

*Manufactured in 1,213 units until 1983, the 4X4 "camel" from Citroën is a reliable vehicle.*

*The model we offer is a very rare example of the 4-wheel drive Méhari. It is from 1982 and has very low mileage: 43,00 km (26,700 miles). Particular to this model, it has a 4-wheel drive usage totalizer that shows 397 hours of solid, loyal service, which seems quite low considering the age of the car. Its Montana green paint job fits perfectly with what it can be assumed the car was used for: hunting and recreation. The body was restored 10 years ago and is in great shape. The old covers still have a nice finish to them, only the original driver's seat shows signs of wear. The mechanical functioning of the car is solid and the worn-out parts from the gearbox and transmission were overhauled.*

*Bought nearly 30 years ago by a farmer, the current owner is an intelligent man who spent his life working with unconventional engines and machines and the most complicated transformations to mass-produced Citroëns. In this car he found the rare opportunity where he didn't need to do much because this Méhari is an engineering marvel.*

*Its exceptional manoeuvring capabilities make this vehicle perfectly adapted to recreational use, and its exclusive quality make it worthy of a place in any collection.*



## 1976 - SAAB 95 STATION WAGON

6 000 / 8 000 €

L'aventure SAAB commence par la voie aéronautique en 1937 à Trollhättan en Suède et

c'est en 1947 que la division automobile voit le jour, puis en 1949 que la première automobile sort des chaînes de montage. La 92 est une voiture économique qui reprend le profil d'une aile d'avion pour son aérodynamisme. Animée par un petit moteur de 764 cc d'origine DKW, cette voiture d'ingénieur parvient à des performances respectables.

En 1959 est présentée le modèle 95 qui sera fabriqué pendant 19 ans. L'investissement de la firme dans le sport automobile et la facilité d'utilisation des voitures semblent la clef du succès commercial à venir.

La voiture qui vous est présentée a une histoire bien documentée. Vendue neuve en Angleterre à Oxford au Garage Belsyre à Monsieur Fentress et elle changea de main en 1979 et sera entretenue régulièrement par le garage Balmer de Hants de la région de Southampton. Elle porte une jolie peinture à deux tons brun foncé /ivoire et conserve un intérieur d'origine en excellent état qui traduit un entretien scrupuleux pendant les 90 000 milles qu'elle a parcouru. Son comportement routier est très sécurisant, le propriétaire actuel ayant fait le nécessaire pour garder ce « break de chasse » atypique et attachant utilisable au quotidien.

*SAAB's journey began in the aeronautic sector in 1937 in Trollhättan, Sweden, and it was in 1947 that the automobile division was born. Then in 1949 the first car rolled off the assembly line. The 92 was an economical car that took its shape from an airplane wing for its aerodynamic qualities. Run by a small 764 cc, DKW-built engine, this engineer's car delivered respectable performance. 1959 saw the release of the 95 model, which was manufactured for the next 19 years. The company's investment in sport automobiles and the user-friendly cars appeared as the key to their future commercial success.*

*The car that we're offering has a well-documented history. Sold new in Oxford, England by Belsyre Garage to Mr. Fentress, it changed hands in 1979 and was serviced regularly by the Balmer de Hants garage near Southampton. It has a lovely two-tone dark brown/ivory paint job, its interior is original and in excellent condition, which attests to the meticulous maintenance performed over the 90,000 miles it has driven. It has stable, secure handling on the road, thanks to the current owner who has done what he's needed to keep this unique and endearing "shooting-brake" car usable every day.*

Voiture atypique

Moteur V4 Ford plus performant

Voiture bien documentée

*Atypical car*

*More powerful V4 Ford engine*

*Well documented car*

Carte grise française

Châssis : 95763000068

Moteur / Engine : V4 Ford

Cylindrée / Capacity : 1 498 cc – 62 ch





## Claude AGUTTES Commissaire-Preneur

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*

Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)

*Lyon*

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

#### AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION

Gautier Rossignol  
01 47 45 93 01  
[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 de :*

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

*Contact 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*

Marion Quesne  
04 37 24 24 27  
[quesne@aguttes.com](mailto:quesne@aguttes.com)

---

**CHASSE, MILITARIA,  
CURIOSITÉ  
NUMISMATIQUE**

*Neuilly*

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

*Lyon*

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

**TABLEAUX XIX<sup>ÈME</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 Poura  
roure@aguttes.com

*Lyon*

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

*Administration*

Mathilde Naudet  
naudet@aguttes.com

**HAUTE COUTURE**

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

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

*Neuilly*

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

*Administration :*

Marie du Boucher  
duboucher@aguttes.com

*Organisation et coordination :*

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

*Lyon*

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

*Administration*

Mathilde Mette  
mette@aguttes.com

**VINS ET SPIRITUEUX**

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

**VENTE AUX ENCHÈRES  
ÉLECTRONIQUES**

*www.online.aguttes.com*

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

---

**COMMUNICATION  
GRAPHISME**

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

*Avec la collaboration de :*

Luc Grioux  
Philippe Le Roux  
Claire Frébault

---

**PHOTOGRAPHE**

Rodolphe Alepuz  
alepuz@aguttes.com

*Avec la collaboration de :*

Antoine Pascal  
Julien Philippy  
Christian Bedei

---

Imprimeur :  
Corlet - 02 31 59 53 16

**ADMINISTRATION ET GESTION**

*Facturation vendeurs Neuilly-Lyon*

Isabelle Mateus  
0147 45 91 52  
mateus@aguttes.com

*Facturation acheteurs Neuilly*

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

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

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

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

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

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

### GARANTIES

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

L'ordre du catalogue sera suivi.

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

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

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

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

## ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

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

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

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

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

## RETRAIT DES ACHATS

**Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente, seront à enlever sur rendez-vous, une fois le paiement encaissé, 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 Neullize, 3 avenue Hoche 75008  
Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS  
Code Banque 30788 – Code guichet 0900  
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 18 mars 2017 à 14h30 à Lyon-brotteaux

À renvoyer avant le vendredi 17 mars 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
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....



## BIJOUX & PERLES FINES

---

Prochaine vente  
Jeudi 16 mars 2017  
Neuilly-sur-Seine

Vente en préparation  
22 juin 2017

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

Spécialiste  
**Philippine Dupré la Tour**  
+33 1 41 92 06 42  
duprelatour@gmail.com

# ARTS DECORATIFS DU XX<sup>ÈME</sup>

---



Prochaine vente  
Jeudi 23 mars 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)

Vente en préparation  
28 juin 2017  
Drouot-Richelieu

René LALIQUE (1860-1945)  
Vente du 23 mars 2017

# TABLEAUX MODERNES ART CONTEMPORAIN

---

8 ventes par an  
Neuilly - Drouot - Lyon

Prochaine vente  
**Lundi 27 mars 2017**  
**Drouot-Richelieu**

Ventes en préparation  
**Avril - Mai - Juin 2017**

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**

Gustave LOISEAU (1865-1935) Adjudé 133 875 €





## TRÉSORS D'ART OCÉANIEN

### COLLECTION RAINER WERNER BOCK

---

**VENTE AUX ENCHÈRES**  
à **Neuilly-sur-Seine**  
4-5-6-7 AVRIL 2017  
10 JOURS D'EXPOSITION

Plus de 1100 œuvres dont maquettes de bateaux, massues, hameçons, tapas, mortiers, lances, flèches, épées, coupes, battoirs, idoles, leurres, canoés, pagaies, pilons, ornements, masques, tambours, objets domestiques...

**LA PLUS GRANDE  
COLLECTION PRIVÉE  
D'ART HAWAÏËN JAMAIS RÉUNIE**

#### **RENSEIGNEMENTS**

Philippine de Clermont-Tonnerre  
+33 1 47 45 93 08  
clermont-tonnerre@aguttes.com

# GentlemenOnly

A man in a dark suit and light shirt is shown from the waist up, standing in a car showroom. He is looking towards the camera with a slight smile. The background is filled with various cars, including a classic red car and a modern silver car, all slightly out of focus. The lighting is warm and dramatic, highlighting the textures of the suit and the sleek lines of the vehicles.

Horlogerie,  
Automobiles & Automobilia,  
Maroquinerie & Accessoires de luxe,  
Street art, Art Contemporain,  
Photographies, Vin & Spiritueux,  
Épicerie fine, etc.

Vente en préparation

**22 avril 2017**

**Hôtel Arturo Lopez**

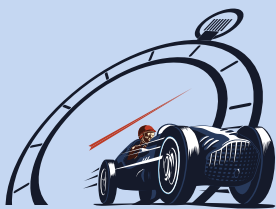
**Neuilly-sur-Seine**

**POUR INCLURE VOS LOTS DANS CETTE VENTE,  
CONTACTEZ-NOUS DÈS MAINTENANT !**

Expertises gratuites et confidentielles

**+33 1 47 45 55 55**

**[expertise@aguttes.com](mailto:expertise@aguttes.com)**



LES GRANDES HEURES  
**AUTOMOBILES**

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

Spécialiste  
**Gautier Rossignol**  
**+33 1 47 45 93 01**  
**rossignol@aguttes.com**



