

AGUTTES

**AUTOMOBILES DE COLLECTION & AUTOMOBILIA
VENTE D'ÉTÉ**



Dimanche 1^{er} juillet 2018
Lyon-Brotteaux







SOCIÉTÉ DE VENTES AGUTTES SAS

Claude Aguttes
claude@aguttes.com



RESPONSABLE DU DÉPARTEMENT

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



avec la collaboration de

Clément Papin
+33 1 47 45 93 01
+33 7 60 78 10 18
papin@aguttes.com



Paul-Emile Coignet
+33 4 37 24 24 23
+33 6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



CONSULTANTS EXTÉRIEURS

Raphaël de Serres
raphdeserres@gmail.com



Mathieu Bonnevie
mathieu.bonnevie@gmail.com

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Dimanche 1^{er} juillet 2018
14h30 - Automobilia / 18h - Automobiles de collection
Lyon-Brotteaux

Aguttes 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

Aguttes Lyon-Brotteaux

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



Commissaire-Priseur

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

Commissaires-priseurs

Claude Aguttes
Agathe Thomas

Expositions publiques

Vendredi 29 juin 2018 de 10h à 19h
Samedi 30 juin 2018 de 10h à 19h
Dimanche 1^{er} juillet 2018 de 9h30 à 12h sur rendez-vous

*Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com
Enchérissez en live sur www.drouotonline.com*

DROUOT
DIGITAL
Live





EDITO

Décider d'acheter une voiture de sport ou de collection est une décision bien plus facile à prendre que celle de s'en séparer. Pourtant le processus qui mène à cette réflexion jusqu'à la prise de décision répond au même mécanisme et cela prend du temps ! Tout petit déjà on s'entoure de miniatures, de Dinky Toys ou de Majorettes selon les générations. Déjà des profils se distinguent : celui qui accumulera, jamais rassasié face aux boîtes à jouets débordantes et celui qui au contraire choisira chaque pièce avec un soin tout particulier, par carrosserie, pays d'origine ou motorisation... On est jeune et appelons encore chaque voiture par leur marque, fier de posséder une Ferrari, une Porsche, une Mercedes-Benz... Viendra le temps où nous leur donnerons des petits noms. Puis un jour il faut se rendre à l'évidence, elles prennent trop de place sur les étagères ou sous notre lit d'adolescent. Elles filent donc à la campagne et laissent place à un âge où les jolies filles accaparent tout l'espace... Voici venu le temps où il faut pouvoir s'installer derrière le volant, prendre les commandes.

... Puis vient le temps où l'on décide de passer à autre chose. Cela peut venir d'une autre passion, d'un projet, d'un manque de temps ou d'énergie. Ainsi va la vie. On fait alors le rêve qu'elle rejoindra un autre collectionneur qui vivra une histoire intense à son volant. On se dit même que l'on aura plaisir à le rencontrer et revoir sa nouvelle bien-aimée. Mon dieu que cela est difficile ! Pour ma part, la vente de ma modeste Peugeot 205 GTI 1.9 pour financer une voiture plus moderne afin d'accueillir mes deux petites filles m'a fendu le cœur. Je mis du temps, tachant d'échafauder des plans pour préserver l'une de mes « folles maîtresses ». Autant de temps qu'il me fallu pour tomber sur la bonne !

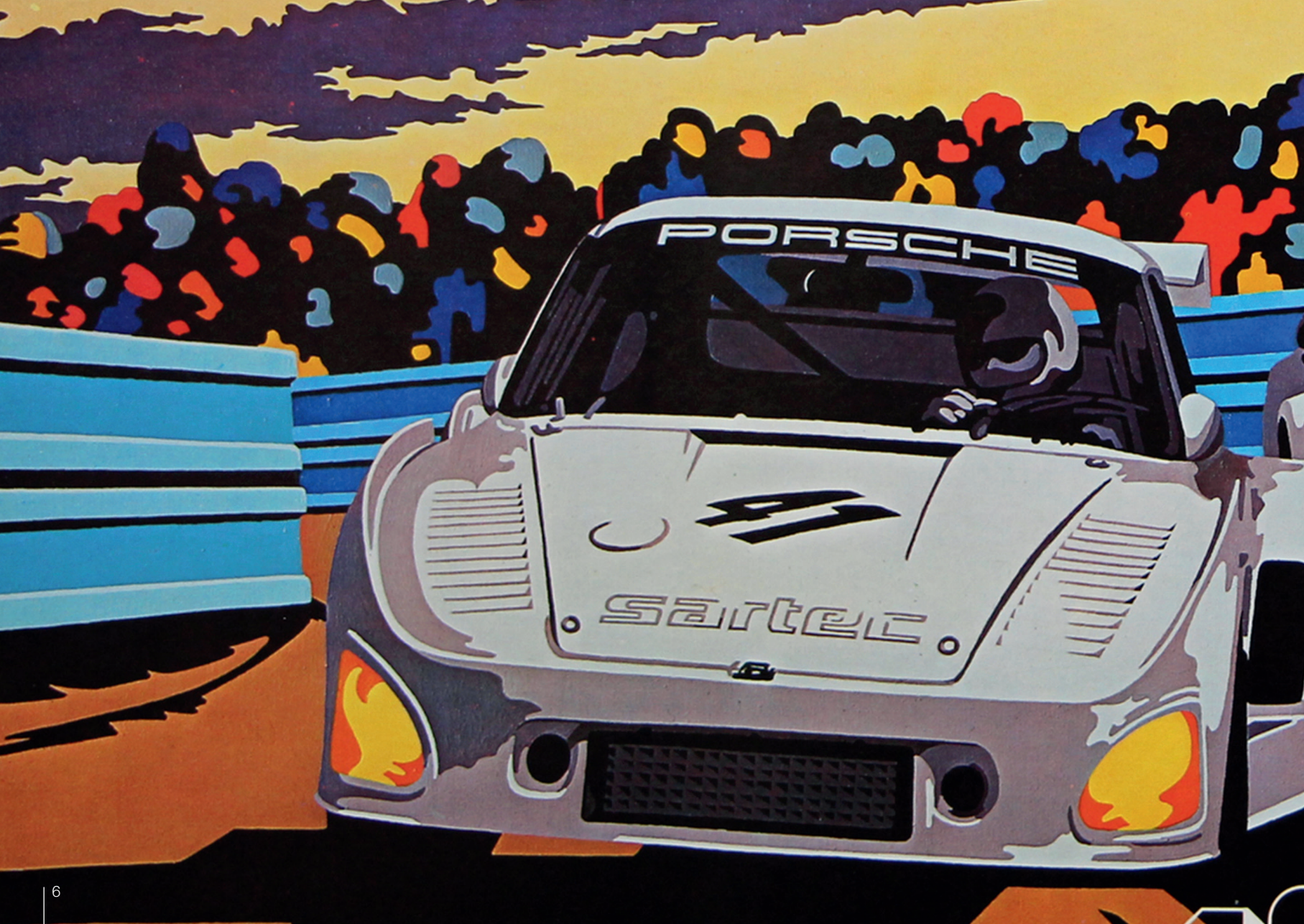
Je la sais aujourd'hui non loin de chez moi, chez un homme encore plus atteint que moi ! Chacun de ses messages est une torture mais une chose est sûre, il n'y a là aucune amertume. Alors, bonne route à nos voitures et à leurs nouveaux Maîtres...

Buying a sport or a classic car is an easier decision to take than to sell it. Nevertheless the process which leads to this reflection up to the decision answers the same mechanism and it takes time! When we were children we surround ourselves with Dinky Toys or with Majorettes - according to the generations. Already profiles distinguish themselves: the one who will accumulate, never satisfied in the sight of boxes with toys overflowing and the one who on the contrary will choose every details with a quite particular care, by body, origin or motorization... We are young and still call every car by their brand, proud to possess Ferrari, Porsche or Mercedes-Benz... Will come the time when we shall give them nicknames. Then one day it is necessary to face the facts, they take too much space on the shelves or under our teenager's bed. They will finally take off to the countryside and give way to an age where girls monopolize all the space...The time came when it is necessary to be able to settle down behind the steering wheel, to drive.

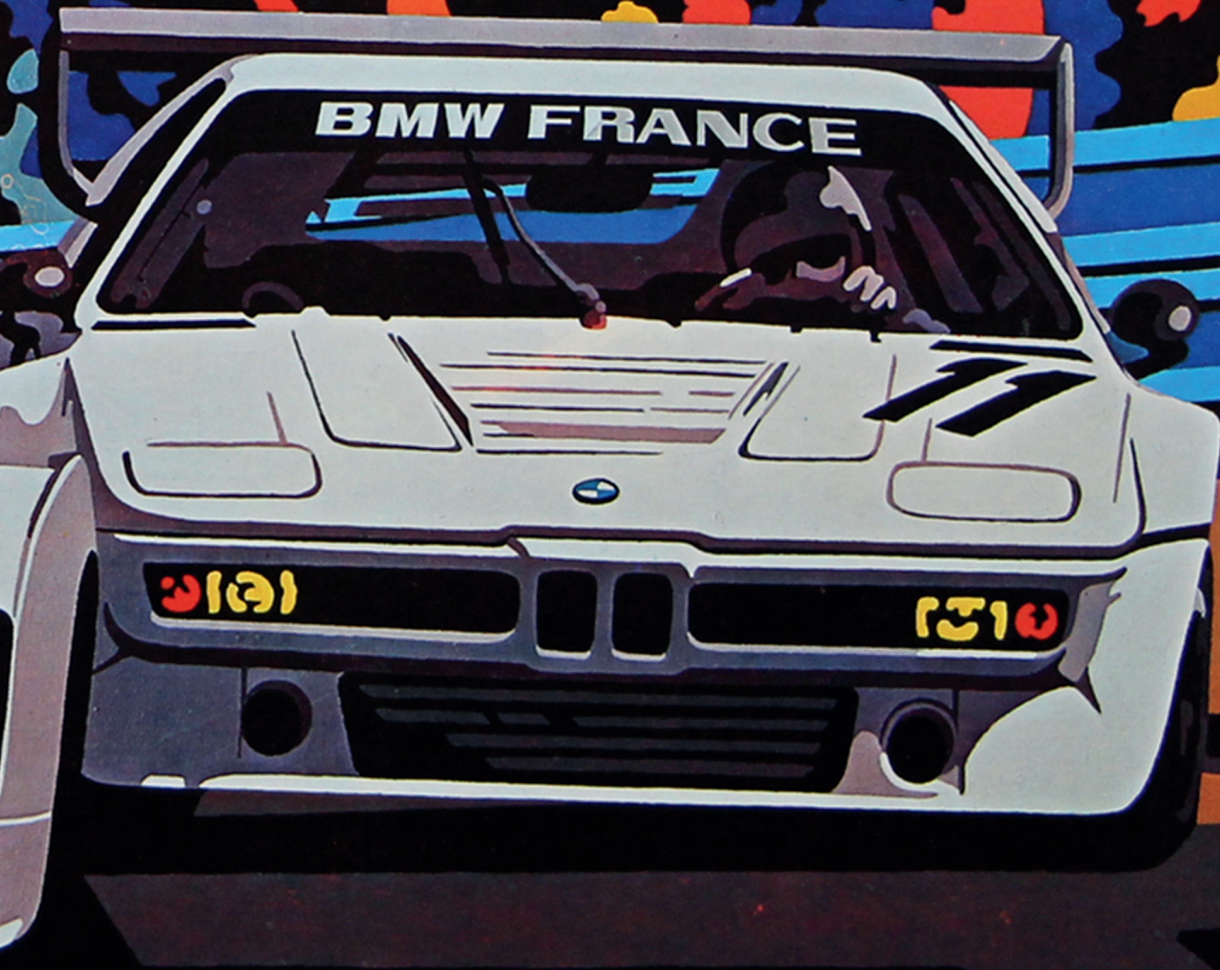
Then the time comes when we decide to move on. It can come from another passion, from project, from lack of time or energy. That's the way it goes. We make the dream that she will join another collector who will live an intense history in its steering wheel. We say to ourselves that we shall have pleasure to meet him and to see again his new beloved. My god that it is truly difficult! For me, the sale of my modest Peugeot 205 GTI 1.9 to finance a modern car to welcome my two charming little girls broke my heart. I took time, staining to build plans to protect one of my « crazy mistresses ». It takes me a while to accept that!

I know she is not far from my home with a man even more affected by cars than me! Each of its messages is a torture but one thing's for sure, there is no bitterness. Safe journey to our car and to their new Masters...

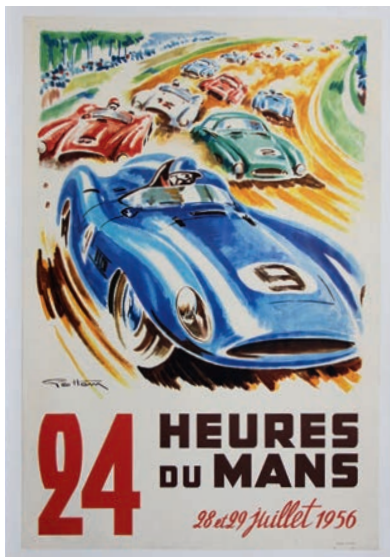
Gautier Rossignol



AUTOMOBILIA



Pascarel



1



2



3



4

1

24 HEURES DU MANS 1956

Affiche originale entoilée
D'après un dessin de Geo Ham
Editions A.A.T. Paris
Très bon état
Dim : 59 X 40 cm environ

200 / 300 €

2

24 HEURES DU MANS 1963

Affiche originale
D'après un dessin de G. Leygnac
Imp. Thivillier Mac 56.69
Encadrée, très bon état
Dim : 58 X 39 cm environ

100 / 200 €

3

24 HEURES DU MANS 1966

Affiche originale
D'après une photo de Delourmel
Imp. Thivillier Mac 56.69
Encadrée, très bon état
Dim : 58 X 39 cm environ

100 / 200 €

4

24 HEURES DU MANS 1972

Affiche originale
D'après un dessin de J. Jacquelin
Editions Le pilier vert - Le Mans
Très bon état
Dim : 51 X 39 cm environ

80 / 120 €



5

5

24 HEURES DU MANS 1973

Affiche originale contrecollée sur carton

Editions Le pilier vert

Imp. commerciale Le Mans

Très bon état

Dim : 40 X 60 cm environ

80 / 120 €



6

6

24 HEURES DU MANS 1975

Affiche originale

Maquette je rousseau, d'après une photo de Schwager

Très bon état malgré légères froissures

Dim : 60 X 80 cm environ

80 / 120 €

7

24 HEURES DU MANS 1976

Affiche originale

D'après une photo de Farinacci

Imp. commerciale Le Mans

Très bon état hormis légères froissures en bordure

Dim : 50 X 48 cm environ

50 / 100 €

8

24 HEURES DU MANS 1977

Affiche originale

Maquette Moreillon + Schweizer

Encadrée, bon état malgré quelques déchirures et pliures en bordure

Dim : 38 X 57 cm environ

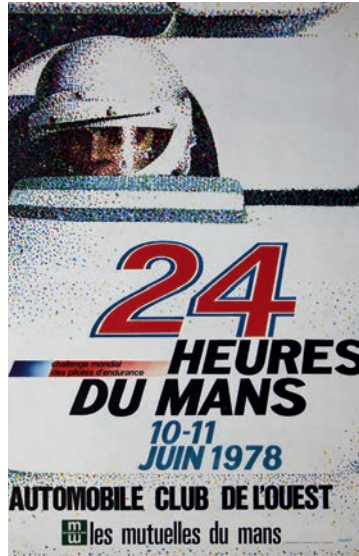
50 / 100 €



7



8



9

9

24 HEURES DU MANS 1978

Affiche originale
D'après un dessin de Lardrot
Imp. commerciale Le Mans
Très bon état
Dim : 59 X 38 cm environ

80 / 120 €



10

10

24 HEURES DU MANS 1979

Affiche originale
Editions Publi-inter SA
Très bon état
Dim : 38 X 53 cm environ

50 / 100 €



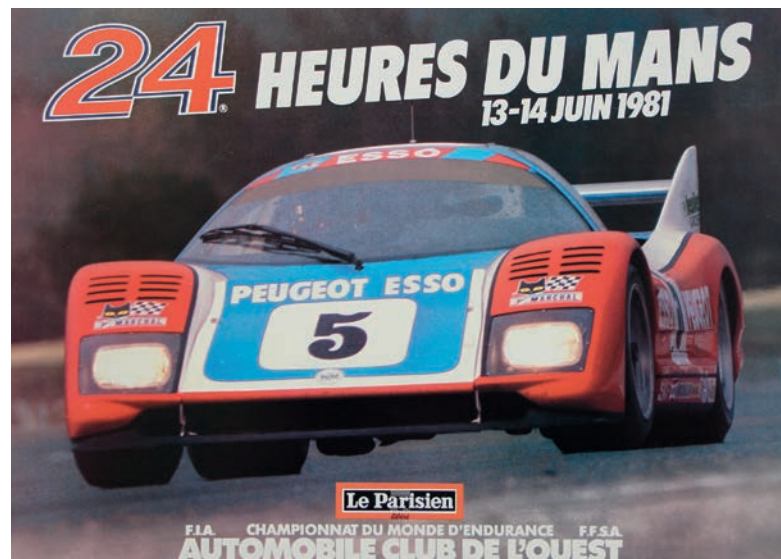
11

24 HEURES DU MANS 1980

Affiche originale
 D'après un dessin de Pascarel
 Editions Publi-inter SA
 Excellent état
 Dim : 38 X 53 cm environ

50 / 100 €

11



12

24 HEURES DU MANS 1981

Affiche originale
 Editions Publi-inter SA
 Excellent état
 Dim : 38 X 53 cm environ

50 / 100 €

12

13

24 HEURES DU MANS 1982

Affiche originale
Editions Publi-inter SA
Excellent état
Dim : 40 X 53 cm environ

50 / 100 €



13



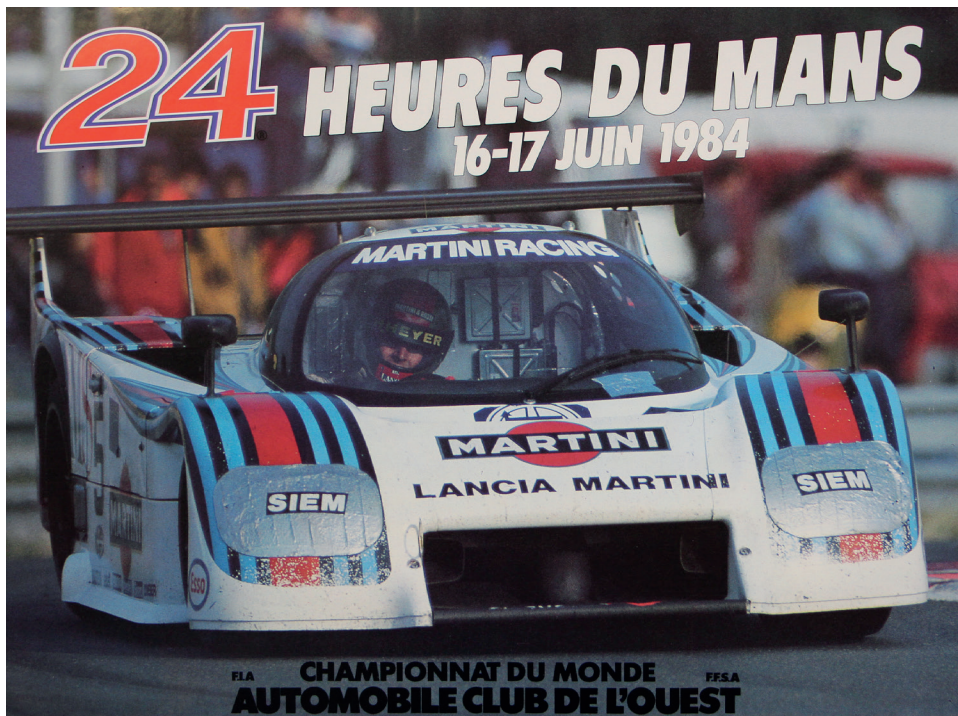
14

14

24 HEURES DU MANS 1983

Affiche originale
Editions Publi-inter SA
Très bon état
Dim : 40 X 53 cm environ

50 / 100 €



15

15

24 HEURES DU MANS 1984

Affiche originale

Editions Publi-inter SA

Très bon état

Dim : 40 X 53 cm environ

50 / 100 €

16

24 HEURES DU MANS

Lot de 4 affiches originales des éditions 1985, 1986, 1987 et 1989

Très bon état

Dim : 40 X 53 cm environ

200 / 300 €





17

24 HEURES DU MANS

Lot de 5 affiches des éditions 1985, 1988, 1989, 1990 et 1991

Très bon état

Dim : 40 X 53 cm environ

100 / 200 €



18

24 HEURES DU MANS

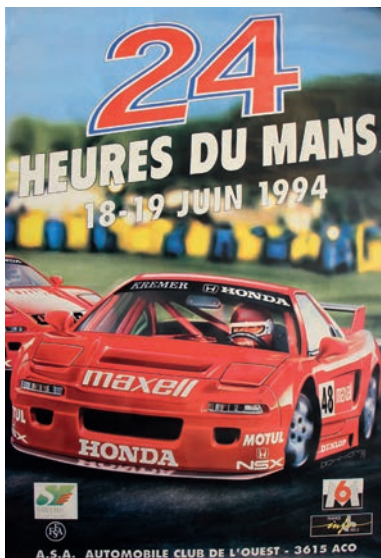
Lot de 5 affiches des éditions 1992, 1993, 1994, 1995 et 1996

On joint un programme officiel de l'édition 1996

Très bon état

Dim : 40 X 53 cm environ

100 / 200 €



19

19

24 HEURES DU MANS 1994

Affiche originale grand format
D'après un dessin de Donnot
Très bon état malgré légères traces de
scotch aux angles
Dim : 174 X 119 cm

80 / 120 €

20

24 HEURES DU MANS

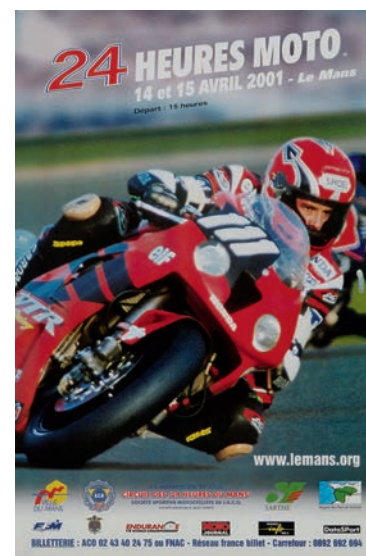
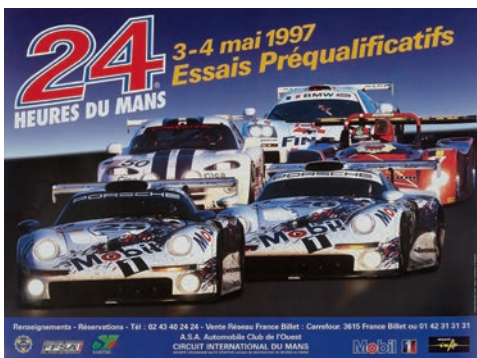
Lot de 6 affiches des éditions 1997,
1998, 1998, 1999, 2000 et 2001
Très bon état
Dim : 40 X 60 cm environ

100 / 200 €



20





21

ESSAIS 24 HEURES DU MANS

Lot de 5 affiches des éditions 1995, 1996, 1997, 1998 et 1999. Très bon état

50 / 100 €

22

24 HEURES DU MANS MOTO

Lot de 3 affiches des éditions 1990, 2000 et 2001. Très bon état

30 / 60 €

21

22



23

23

GRAND PRIX DE MONACO 1955

Réédition dédiée par le pilote Maurice Trintignant
Edition Automobile Club de Monaco, 1985

Excellent état
Dim : 100 X 68 cm environ

100 / 150 €



24

24

GRAND PRIX DE MONACO 1964

Affiche originale
D'après un dessin de J. May
Maquette Publ-editions
Imp. J. Ramel - Nice
Très bon état, très légère déchirure
Dim : 59 X 38 cm

100 / 200 €



25

25

GRAND PRIX DE MONACO 1965

Affiche originale cartonnée
Tirage spécial exemplaire n°000029
Imp J. Ramel à Nice
Maquette de Michael TURNER
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm

100 / 200 €



26

26

GRAND PRIX DE MONACO 1966

Affiche originale
D'après un dessin de Michael Turner
Edition J. Ramel - Nice
Encadrée, très bon état malgré légère pliure
Dim : 59 X 39 cm environ

100 / 200 €

27

GRAND PRIX DE MONACO 1968

Affiche originale
Tirage spécial exemplaire n°19
Maquette Michael Turner
Edition J. Ramel - Nice
Bon état malgré déchirures réparées
au scotch
Dim : 50 X 70 cm

80 / 120 €



27

28

GRAND PRIX DE MONACO 1970

Affiche originale
D'après un dessin de Micheal Turner
Editon J. Ramel - Nice
Bon état malgré manques, trous
d'agrafes et papier insolé
Dim : 60 X 40 cm environ

80 / 120 €



28

29

GRAND PRIX DE MONACO 1972

Affiche originale contrecollée sur bois
Imp Drager, Paris
D'après une photo de Bob Martin
Etat moyen
Dim: 65 X 45 cm environ

40 / 80 €



29

30

GRAND PRIX DE MONACO 1974

Affiche originale
Editions J. Ramel à Nice
D'après une photo de Bob Martin
Sur papier glacétrès
Très bon état malgré trous de punaises
aux angles
Dim: 44 X 64 cm environ

80 / 120 €



31

GRAND PRIX DE MONACO 1978

Poster de la grille de départ sur papier
glacé
D'après une photo de J-M. Ploton
Imp. Nice-imp Adia
Très bon état
Dim : 70 X 54 cm

50 / 80 €



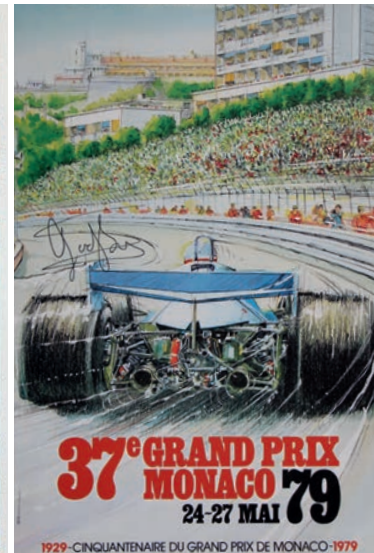
31

32

GRAND PRIX DE MONACO 1979

Affiche originale dédiéee par la vain-
queur de la course Jody Scheckter
pilote Ferrari champion du monde
cette année là
Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco
D'après un dessin de Alain Giampaoli
Très bon état
Dim: 58 X 40 cm environ

80 / 120 €



32



33

33

CRITERIUM INTERNATIONAL DE VITESSE 1963 ET ESSAIS DES 24 HEURES DU MANS

Affiche originale
 D'après un dessin de Buligond
 Encadrée, très bon état malgré légères
 froissures en bordure supérieure
 Dim: 59 X 38 cm environ

50 / 100 €



34

34

GRAND PRIX DR REIMS 1966

Affiche originale
 D'après un dessin de Beligond
 Très bon état
 Dim : 59 X 38 cm environ

80 / 120 €



35

35

LES TROPHÉES DE FRANCE 1968

Circuit de Reims
 Affiche originale
 Imp. Thivillier
 Bon état malgré manques, trous
 d'agrafes, tâches et papier insolé
 Dim : 59 X 39 cm

40 / 80 €



36

36

COUPE INTERNATIONALE DE VITESSE 1968

Circuit de Rouen
 Affiche originale
 Imp. Thivillier
 Très bon état
 Dim : 50 X 39 cm

50 / 100 €



37



38

39

1000 KM DE PARIS 1968

Autodrome Linas Montlhéry
Affiche originale
D'après un dessin de Belgond
Imp. Thivillier
Bon état malgré trous d'agrafes,
manques, pliures et papier insolé
Dim : 59 X 38 cm

40 / 80 €

40

GRAND PRIX DE PARIS 1971

Affiche originale
Autodrome Linas-Montlhéry
Edition Lalande - Courbet
Très bon état malgré pliures
Dim : 60 X 40 cm

50 / 100 €

37

COUPE INTERNATIONALE DE VITESSE 1969

Circuit de Pau
Affiche originale
Imp. Thivillier
Très bon état malgré pliures
Dim : 59 X 39 cm

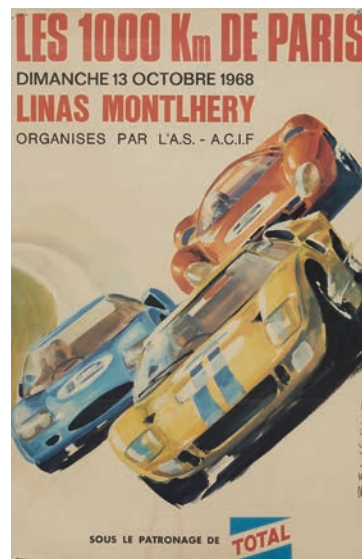
50 / 100 €

38

GRAND PRIX DE PARIS 1969

Autodrome Linas Montlhéry
Affiche originale
Imp. Lalande-Coureb
Etat moyen, trous d'agrafes,
manques, papier insolé et réparation
au scotch
Dim : 59 X 38 cm

30 / 60 €



39



40



41



42

43

TOUR DE FRANCE AUTO 1970

Affiche originale
Imp. ADIA - Nice
Très bon état
Dim : 59 X 39 cm

80 / 120 €

44

TOUR DE FRANCE AUTO 1971

Affiche originale sur papier cartonné
Imp. Ford France
Très bon état
Dim : 59 X 39 cm environ

50 / 100 €

41

COUPES DE PARIS 1972

Affiche originale
Autodrome Linas Montlhery
Edition Punli-Inter
Très bon état
Dim : 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

42

1000 KM DE PARIS 1972

Circuit Rouen les Essarts
Affiche originale
D'après un dessin de Beligond
Bon état malgré trous de punaises,
pluies et papier légèrement insolé
Dim : 60 X 38 cm environ

50 / 100 €



43



44



45



46



47



48

45

TOUR DE FRANCE AUTO 1973

Affiche originale sur papier glacé
D'après une photo de Jef Lehalle
Imp. Ford. Très bon état
Dim : 43 X 59 cm environ

50 / 100 €

46

TOUR DE FRANCE AUTO 1974

Affiche originale
D'après une photo de Franco Lini
Imp. ADIA - Nice. Très bon état
Dim : 56 X 38 cm

50 / 100 €

47

TOUR DE FRANCE AUTO 1975

Affiche originale
Imp. Ford Rueil - Malmaison
Très bon état hormis pliure et légères traces
Dim : 45 X 64 cm

50 / 100 €

48

TOUR DE FRANCE AUTO 1982

Affiche originale. Imp. du Marval
Très bon état
Dim : 64 X 40 cm

40 / 80 €



49

49

GRAND PRIX DE FRANCE 1967

Affiche originale
 D'après une photo de Delourmel
 Imp. Thivillier
 Très bon état
 Dim : 40 X 60 cm environ

50 / 100 €



50

50

GRAND PRIX DE FRANCE 1974

Affiche originale
 Edition J. Ramel - Nice
 Très bon état hormis pliures
 Dim : 63 X 42 cm environ

50 / 100 €



51

51

GRAND PRIX DE FRANCE 1975

Affiche originale
 D'après une photo de B. Martin-Dondoz
 Imp. Spéciale Paul Ricard
 Très bon état hormis pliures et légères déchirures
 Dim : 63 X 42 cm environ

50 / 100 €



52

52

GRAND PRIX DE FRANCE 1976

Affiche originale
D'après un dessin de JD Depardieu
Imp. Spéciale Paul Ricard
Très bon état hormis pliures
Dim : 62 X 43 cm environ

50 / 100 €



53

53

GRAND PRIX DE FRANCE 1977

Affiche originale dédiée par le vainqueur de la course Mario Andretti sur Lotus 78
Edition J. Ramel - Nice
Très bon état malgré légères déchirures en bordure
Dim : 63 X 44 cm

60 / 100 €



54

54

GRAND PRIX DE FRANCE 1977

Affiche originale grand format
Edition J. Ramel - Nice
Très bon état hormis pliures
Dim : 120 X 80 cm environ

100 / 200 €



55

55

BRANDS HATCH

Affiche originale détaillant plusieurs compétitions automobiles ayant eu lieu sur le circuit. Imp Briscall Studios, Ashford, Kent. Circa 1960
Bon état de conservation malgré quelques pliures et déchirures
Dim : 76 X 51 cm environ
On joint 2 brassards, l'un de pit staff du Grand Prix F3 d'Angleterre 1970, l'autre du Grand Prix de la Loterie de Monza 1971 et un ticket de tribunes du GP de Rouen 1978

30 / 60 €

56

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH

Affiche originale

D'après un dessin de David James et

Mike Rogers

Circa 1970

Très bon état de conservation malgré quelques légères taches et pluies

Dim : 76 X 51 cm environ

On joint une affiche publicitaire MOMO représentant Clay Regazzoni

50 / 100 €



56

57

GRAND PRIX DES ETATS UNIS

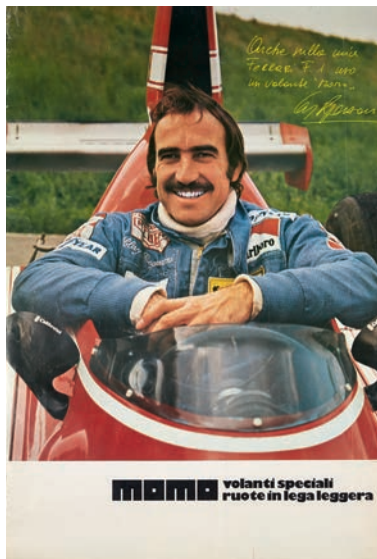
Lot de 2 affiches originales des éditions 1970 et 1972

D'après des dessins de Michael Turner

Très bon état malgré légères froissures en bordures

Dim : 71 X 51 cm environ

80 / 120 €



57

58

GRAND PRIX DES ETATS UNIS

Lot de 2 affiches originales des éditions 1971 et 1972

D'après des dessins de Michael Turner

Bon état

Dim : 71 X 51 cm environ

80 / 120 €



1971 GRAND PRIX OF THE UNITED STATES
WATKINS GLEN, NEW YORK, U.S.A. - OCTOBER 3



1972 GRAND PRIX OF THE UNITED STATES
WATKINS GLEN, NEW YORK, U.S.A. - OCTOBER 8

58



Howe
1974 GRAND PRIX OF THE UNITED STATES
WATKINS GLEN, NEW YORK, U.S.A. - OCTOBER 6

59

59

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1974

Affiche originale dédiéee par Jean-Pierre Jarier

D'après un dessin de Michael Turner

Très bon état

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



60

60

GRAND PRIX DE BELGIQUE 1975

Affiche originale

Très bon état

Dim : 58 X 40 cm

50 / 100 €

61

GRAND PRIX DES ETATS UNIS

Lot de 2 affiches originales des éditions 1975 et 1976

D'après des dessins de Michael Turner

Bon état

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



61



62

62

GRAND PRIX AFRIQUE DU SUD 1978

Affiche originale

Bon état hormis petite déchirure et tâches

Dim : 59 X 42 cm environ

40 / 80 €



Olivier PANIS N°1 MONACO 1996

63

FORMULE 1

Lot de 2 affiches des courses suivantes :

- Grand Prix de France 1979
- Grand Prix A.C. Suisse 1975

On joint un poster d'Olivier Panis vainqueur au GP de Monaco 1996

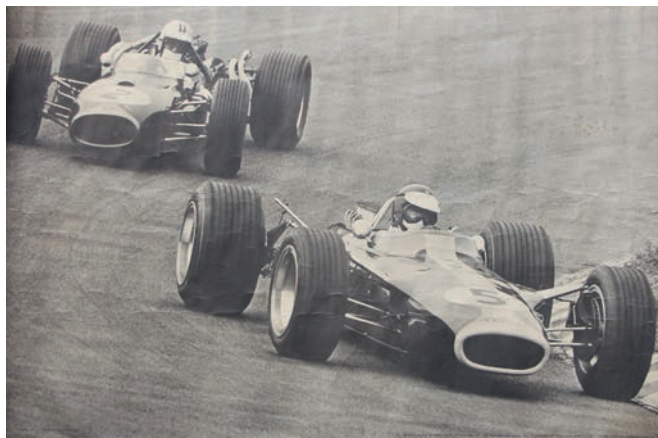
50 / 100 €

64

GRAND PRIX DE PAU 1979

Affiche originale cartonnée
D'après une maquette de Seripro-pay
Bon état malgré pliures
Dim : 55 X 37 cm

40 / 80 €



65

65

JIM CLARK

Poster représentant le pilote en course
au volant sa Lotus Ford
Edit. Personality Posters
État Moyen
Dim : 60 X 93 cm

30 / 60 €

66

JOCHEN RINDT

Lot de 2 posters représentant le pilote
et sa Lotus
Bon état
Dim : 68 X 99 et 90 X 60 cm environ

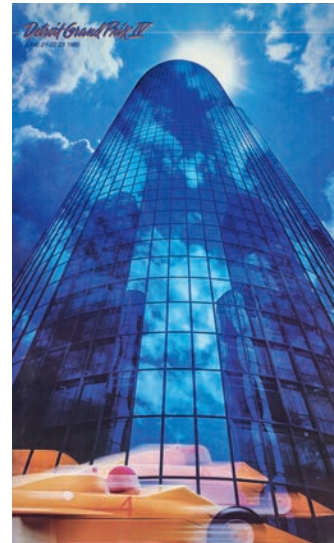
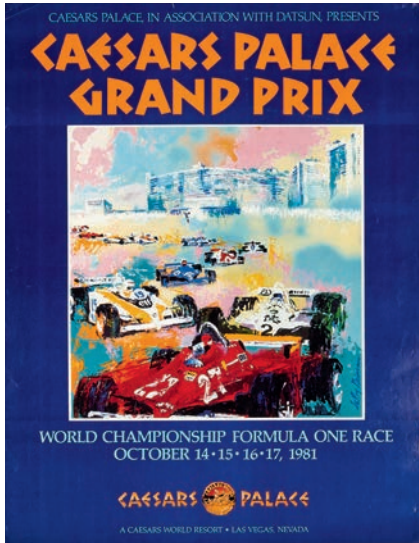
60 / 100 €



66



64



67

GP DES AMERIQUES

Lot de 8 affiches originales :

- Grand Prix Nazareth Speedway 1995
- Grand Prix du Canada 1982
- Grand Prix de Las Vegas 1981
- Grand Prix US de Meadowland 1985
- Grand Prix de Détroit 1982
- Grand Prix de Détroit 1985
- Grand Prix de San Antonio 1989 (x2)

50 / 100 €





68

68

**6 HOURS AND CAN-AM - THE GLEN
1970**

Affiche originale
D'après un dessin de Michael Turner
Très bon état malgré légères pliures
Dim : 71 X 56 cm

60 / 100 €

69

CAN-AM MID-OHIO

Buckeye cup race Lexington
Affiche originale cartonnée
Circa 1970
Excellent état
Dim : 43 X 56 cm

60 / 100 €



70

70

CAN-AM 1972

Affiche originale de l'étape de Laguna
Seca
Imp Herald Printers
D'après un dessin de Edwin Ingals
Très bon état de conservation
Dim : 43 X 61 cm environ

30 / 60 €



69



71

71

MATRA

Affiche célébrant la victoire de Matra en championnat du monde de Formule 1 avec Jackie Stewart.

D'après un dessin de Mitschké, affiche encadrée

Imp. Bourges & Roussin - Paris

Très bon état hormis trous de pûnaises aux angles et légères froissures

Dim : 78 X 58 cm environ

80 / 120 €



72

72

PISTONS MAHLE

Affichette promotionnelle présentant les succès de Juan Manuel Fangio champion du monde 1954 au volant de sa Mercedes-Benz W196

Très bon état hormis papier légèrement insolé et trous de punaises

Dim : 30 X 21 cm environ

30 / 60 €



73

73

Hafa

Affiche publicitaire représentant deux voitures en course

Imp TH. BOUQUET. AUCH Circa 1950

Bon état malgré légères déchirures en bordure

Dim: 80 X 60 cm

50 / 100 €



74

74

HUILES YACCO

Affiche originale entoillée

D'après un dessin de M. Collet, 1956

Imp. Bedos & Cie - Paris

Très bon état magré légères tâches

Dim : 79 X 58 cm environ

100 / 200 €

75

HUILES RENAULT

Affiche original promotionnelle pour les lubrifiants Stelcyl

D'après un dessin de L. Baraduc

Imp. AMEP - Paris

Bon état malgré tâches et pliures

Dim : 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



75

76

VIRAGES

Affiche originale du film "WINNING"

avec Paul NEWMAN

Imprimerie Robert Burton, 1969,

Sidney

Entoilée, très bon état malgré quelques

très légères traces

Dim : 76 X 34 cm environ

80 / 120 €



76



77

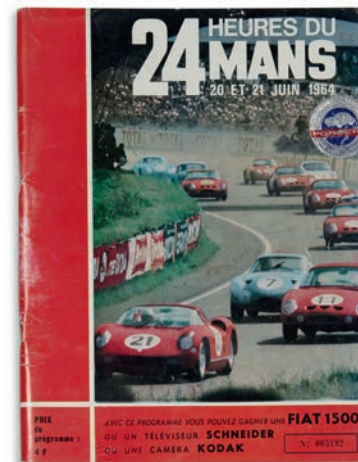
77

24 HEURES DU MANS

Programme officiel de l'édition 1960

Bon état

50 / 100 €



78

78

24 HEURES DU MANS

Programme officiel de l'édition 1964

Bon état

50 / 100 €



79



80



81



82



85



84

79

24 HEURES DU MANS

Programme officiel de l'édition 1965
Bon état

50 / 100 €

81

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1965
Très bon état

50 / 100 €

83

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1978
Très bon état

40 / 80 €

80

GRANX PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1962
Bon état

50 / 100 €

82

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1971
Bon état

40 / 80 €

84

GRANX PRIX DE MONACO

Lot de 2 programmes officiels des éditions 1986 et 1987. Bon état

50 / 100 €



85

85

GRAND PRIX et COUPES DE PARIS

Lot de 4 programmes officiels des éditions 1966, 1967 et 1970

Bon état

80 / 120 €

86

1000 KM DE PARIS

Lot de 5 programmes officiels des éditions 1966, 1967, 1968, 1969 et 1971

Le programme de 1968 est dédié par Jean-Pierre Beltoise et un autre pilote

Bon état général

100 / 200 €



86

87

GRAND PRIX DE FRANCE

Programme officiel de l'édition 1972

On joint un sticker du Grand Prix

Bon état

30 / 60 €



87



88

89

RALLYE DE MONTE-CARLO

Programmes officiel des éditions 2005 et 2006

Dedicacés par Sébastien LOEB et Daniel ELENA, ainsi que Xavier PONS, Markus GRONHOLM, François DUVAL, Peter SOLBERG, Stéphane SARRAZIN, Hervé PANIZZI, Hening SOLBERG et Gilles PANIZZI

Très bon état

20 / 40 €

88

FORMULE 1 - FORMULE 3

Fort lot comprenant :

- Le programme officiel du GP de France 1974
- Le règlement du GP de France 1973
- Un catalogue présentant la construction du circuit Paul Ricard
- Le programme officiel GP de la Chatre 1973
- Un dossier de presse de l'écurie Renault-Elf (Formule 2 saison 1976)
- 2 brassards de photographe (GP Monaco 1972 / GP Rouen 1976)
- Un guide de la saison de F1 1973 et un lot de stickers Marlboro

50 / 80 €



89



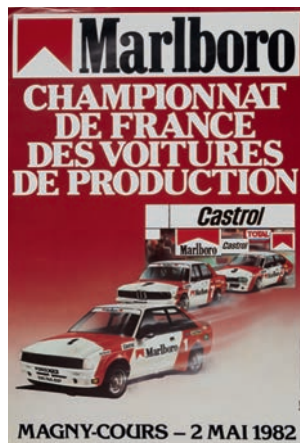
90

90

RALLYE MONTE CARLO 1988

Affiche originale du 56ème rallye
D'après un dessin de Pierre Berenguer
Edition Idecom / Somovedi
- Monaco
Bon état hormis pliures
Dim : 60 X 40 cm

30 / 60 €

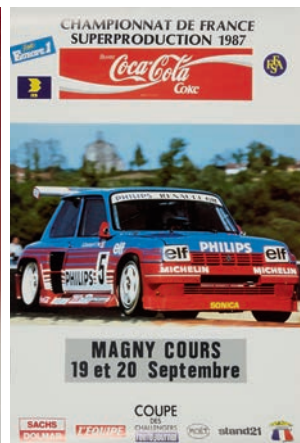


91

MAGNY-COURS

Lot d'environ 20 affiches annonçant divers courses et évènements sur le circuit : Championnat du monde des voitures de sport, International Touring Car, Championnats Production et Superproduction, Ferrari Maserati Festival, etc.

100 / 200 €



91



92

RALLYE MONTE CARLO HISTORIQUE

Lot de 5 affiches des éditions 1999, 2000, 2001, 2003 et 2005
On joint 5 affiches annonçant le passage du rallye dans la ville étape de Vals-les-bains

100 / 150 €

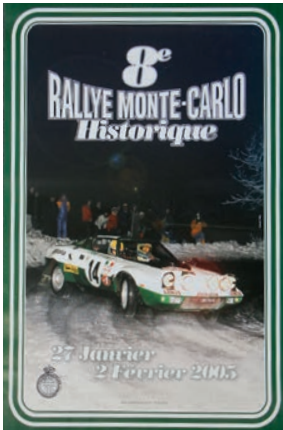
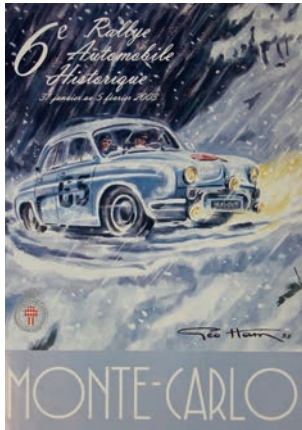
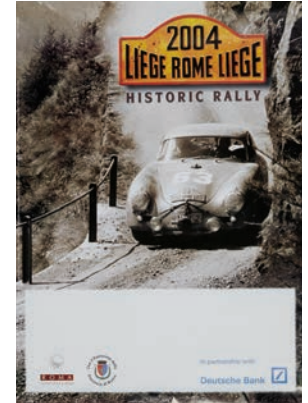
93

COURSES HISTORIQUES

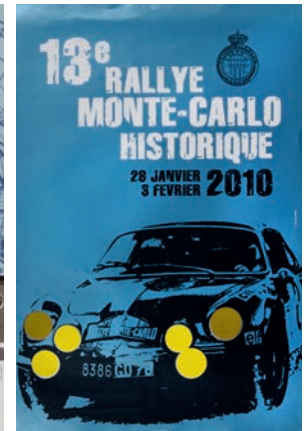
Lot de 4 affiches des courses suivantes : Tour Auto 2002, 2008, Liège Rome Liège 2004, Monte Carlo Historique 2010

On joint 2 affiches de Rétromobile

50 / 100 €



92



93



94

94

12 HEURES DU MANS HISTORIQUE

Affiches des éditions 1998, 1999 et 2000

On joint 3 posters d'anciennes photos des 24 heures du Mans et un calendrier Washington Photo - 2009 Limited Edition

40 / 80 €

95

PORSCHE

Lot de 8 affiches publicitaires représentant la 911 (rééditions)

Très bon état

80 / 120 €

95



96

96

PORSCHE

Lot de dépliants et catalogues présentant la gamme en 1983, 1984, 1990 et 1993

On joint un portfolio

50 / 80 €



97

97

BMW

Portfolio "l'art et le style de l'auto" composé de 18 planches représentant les modèles emblématiques de la marque.

50 / 100 €



98

98

PIRELLI

Lot de 2 calendriers 1991 et 1995
Celui de 1995 possède son dossier de presse en français
On joint un calendrier Fulmen 2001 / 2002

50 / 100 €



99

99

MICHELIN

Plaque en tôle présentant le réseau routier français en 1970

Bon état

Dim : 72 X 80 cm environ

30 / 60 €

100

ALAIN PROST

Cendrier représentant le casque du pilote

Très bon état

Dim : 11 X 11 cm environ

30 / 60 €



100

102

Philippe ETANCELIN

Médaille en bronze commémorative représentant le pilote d'après un croquis de Géo Ham

Certificat d'authenticité

Exemplaire 37/500, 2016

Dans son écrin d'origine, très bon état

Diamètre : 8 cm

30 / 60 €



101

101

Alain PROST

Médaille en bronze représentant le pilote et commémorant son titre de champion du monde de 1985

Signé ADER

Très bon état

Diamètre : 7 cm

30 / 60 €



102



103

104

AVANT-GUERRE

Aquarelle originale représentant une Hispano Suiza 45 HP
 Signature en bas à droite
 Encadrée
 Papier légèrement jauni
 Dim : 47 X 36 cm environ

80 / 120 €

103

CREATION DRANGEL

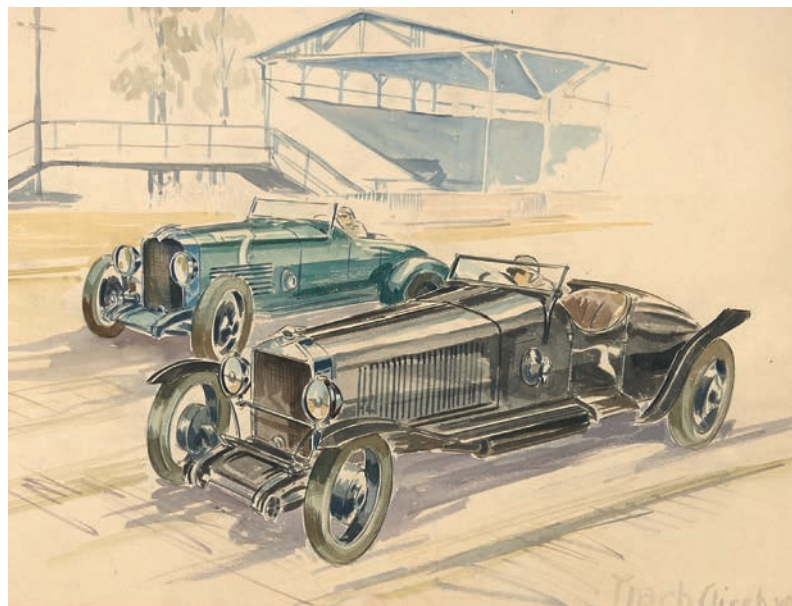
Lot de 14 portraits en plâtre des pilotes automobiles : Villorosi, Campos, Sommer, Gonzales, Wimille, Benoist, Trintignant, Prince Bira, Caracciola, Varzi, Rosier, Divo, Graffenried, Nuvoletti.

Réalisations par un atelier parisien

États variables

Dimensions : 21 X 17 cm environ

300 / 600 €



104



105

105

René VINCENT

Affiche publicitaire Bugatti

Tirage contemporain

Très bon état

Dim: 98 X 68 cm environ

50 / 100 €



106

106

BUGATTI

Ancienne plaque en tôle
émaillée et bombée

Bon état de conservation, quelques
rayures et éclats à l'émail en bordure

Deux trous de fixation (d'origine)

Dim : 63 X 30 cm environ

800 / 1 200 €



107

107

BUGATTI

Ancienne plaque en tôle émaillée mul-
ticouche. Très bon état de conserva-
tion, quelques légers éclats à l'émail
en bordure. Deux trous de fixation sur
la partie supérieure (d'origine)

Dim : 80 X 40 cm

500 / 800 €



108

108

DE LA CHAPELLE

Calandre en aluminium
provenant d'un Bugatti 55 Junior
Bon état

Dim : 35 X 30 X 5 cm environ

150 / 300 €

109

BUGATTI

Lot de 21 livres comprenant notamment :

- Bugatti : Les "pur sang" de Molsheim, P. Dumont, EPA, 1975
- Bugatti, H. Conway, J. Greilsamer, Editions modelisme, 1978, anglais/français
- Lucien Wurmser mécanicien de Grand Prix : itinéraire d'une passion, A. Wurmser, 2002

- Carlo Rembrandt Ettore Jean Bugatti, P. Dejean, Editions du regard, 1981, français
- Ettore Bugatti : sorcier de la mécanique, A. Lot, Editionq J-P. Gyss, 1986
- Bugatti Royale : le rêve magnifique, P. Klester, editions F.M.R., 1993

400 / 600 €



109



110

110

BUGATTI

Dépliant 2 volets présentant la gamme Bugatti 57 en 1939. Langue française
Bon état de conservation

100 / 150 €

112

BUGATTI

Dossier de presse de la Bugatti Veyron composé de 9 photos. On joint une affiche de la vente Bugatti réalisée par Christie's en novembre 1987 à Londres

30 / 60 €



111

111

BUGATTI

Dépliant 3 volets présentant le You-You à moteur. Illustré par R. Géri. Langue française. Bon état de conservation malgré trous de punaises

100 / 150 €



112



112



113



114



115



113

BUGATTI

Dossier de presse présentant la Bugatti Veyron dans son emballage d'origine (langue allemande)

Bon état

On joint un portfolio composé d'environ 30 planches représentant les modèles de la marque.

30 / 50 €

114

FERRARI F40

Lot de 3 pièces comprenant :

- un catalogue de presse
- un catalogue des pièces de rechange
- un dépliant de présentation du modèle

Etat moyen

50 / 100 €

115

FERRARI

Lot de 24 livres comprenant notamment :

- Ferrari Yearbook 1953, italien
- Ferrari Yearbook 68, 69, 70 avec la carte de visite d'Enzo Ferrari, italien
- La légende Ferrari : 250 GT Compétition, Jess G Pourret, EPA 1977
- Ferrari : Piloti, che gente..., Enzo Ferrari, Conti Ediore 1987, français

150 / 300 €



116

116

FERRARI

Cornet d'admission en aluminium
de moteur V12
Très bon état
H : 10 cm environ

50 / 100 €

117

FERRARI

Hydroplane en bois et métal chromé
Très bon état
Dim : 97 cm environ

300 / 500 €



117



118

118

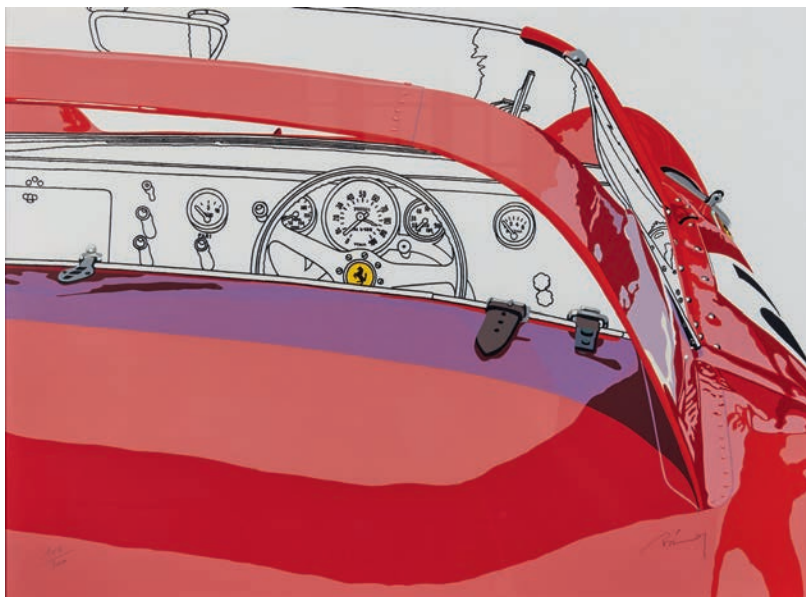
Michel COLLET

Sculpture en aluminium reprenant la
forme d'une aile arrière de Ferrari 250
GT SWB.

Signée par l'artiste et numérotée au
dos 5/8

Dimensions : 73 X 51 X 22 cm environ

2 000 / 3 000 €



119

119

Michel RAIMON

Sérigraphie représentant une Ferrai
250 P

Encadrée, numérotée 106/300

et signée par l'artiste

Très bon état

Dim : 55 X 75 cm environ

100 / 200 €

120

FERRARI

Trousse à outils de Ferrari 355

Complète, en très bon état malgré
quelques éraflures sur le cuir

400 / 600 €



120



121

121

CISA HELIOS

Volant en bois et aluminium
avec son moyeu. Etat d'usage
Diam : 38 cm environ

50 / 100 €

122

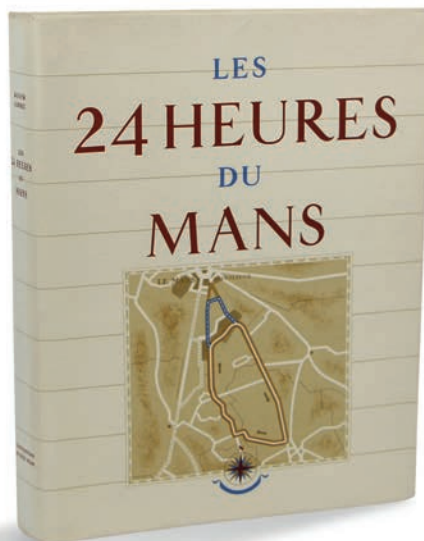
24 HEURES DU MANS

Rare livre de l'histoire des 24 heures
du Mans de 1923 à 1939
Textes de Roger Labric et illustrations
Geo Ham. Edité en 1949
Etat d'usage

300 / 500 €



123



122

123

24 HEURES DU MANS

Lot de deux disques vinyles 45 tours
Circa 1960

20 / 40 €

124

24 HEURES DU MANS

Lot de 3 livres officiels des éditions 1997, 2003 et 2005 par J-M Teissedre et C. Moity, éditions Carbone industrie, Chronosports et Apach

On joint un livre présentant la course de l'écurie Pescarolo aux cours de l'édition 2003, J-M Teissedre, Vif argent édition
Très bon état

80 / 120 €



124



125

125

PEUGEOT TALBOT SPORT

Lot de 2 dossiers de presse présentant la Peugeot 905 pour la saison 1991 du Championnat du monde des voitures de sport, langue française
On joint un dossier de presse de l'écurie Pescarolo Sport pour la saison 2001 et un dossier de presse de l'écurie Mercedes Motorsport (course Magny-Cours championnat 1991)

50 / 80 €

126

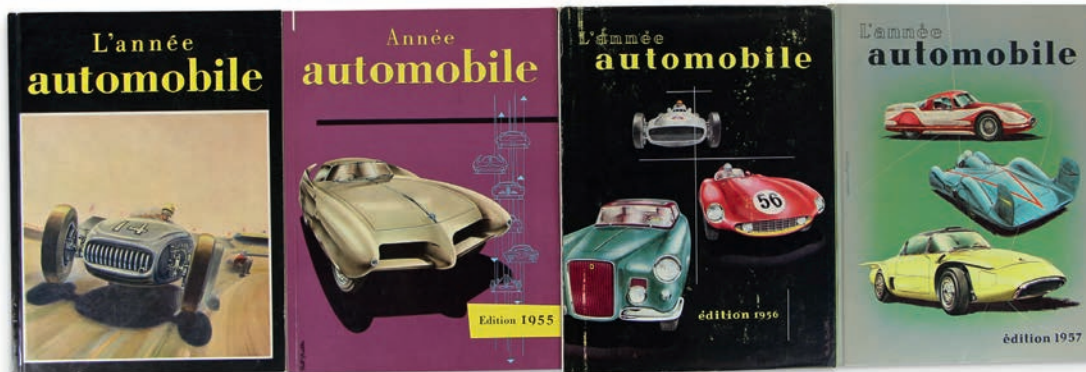
GM RACING - CHRYSLER RACING

Lot de 4 dossiers de presse présentant les écuries pour leur participation aux 24 Heures du Mans 2000 et 2001
Langues : français, anglais, allemand

50 / 80 €



126



127

L'ANNEE AUTOMOBILE

Collection complète du n°1 (1953 - 1954) au n° 51 (2003- 2004)

Bon état général

3 000 / 4 000 €



128

128

AUTOMOBILE

Lot de 6 livres sur l'automobile :

- Cinquante ans de voitures de grand prix, Salon de l'automobile, 1962
- Cent ans d'automobile française, Jacques Rousseau, 1984
- 100 ans d'automobiles françaises, l'Automobile Magazine, 1984
- 100 ans d'automobile : les coulisses du salon, l'Automobile, 1980
- 100 ans d'automobile française 1884 - 1984
- Le grand livre de l'automobile 1886 - 1986

On joint un agenda "cent ans d'automobiles française"

30 / 60 €



129

129

RENAULT

Lot de 2 livres comprenant :

- "L'automobile de France", édition Régie Nationale de Usines Renault, 1951, dans son coffret
- "Le roman de Renault", Edouard Seidler, Edita

Bon état

50 / 80 €



130

130

COLLECTION SCHLUMPF

Lot de 5 livres sur la collection Schlumpf

- Collection Schlumpf : une folie superbe, Martial Bellon, 1984
- L'affaire Schlumpf (2 exemplaires), Francis Laffon, Elisabeth Lambert, 1982
- La collection Schlumpf, EPA
- Le musée national de l'automobile, Fondation Paribas

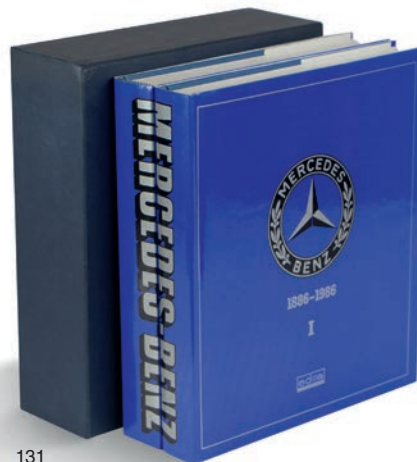
30 / 50 €

131

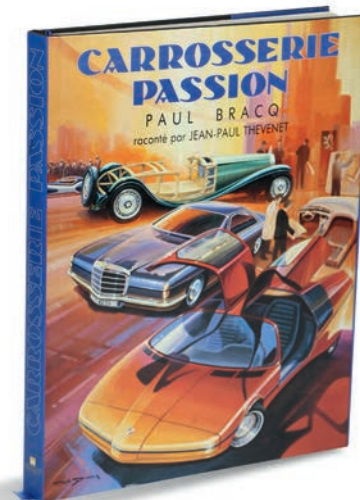
MERCEDES BENZ

Ensemble de deux livres sur l'histoire de Mercedes-Benz de 1866 - 1986, édition Edita. Bien complet de leurs jaquettes et de l'emboitage. On joint un livre sur la Rolls Royce Phantom III.

50 / 100 €



131



132

132

PAUL BRACQ

Carrosserie Passion, Paul Bracq raconté par Jean Paul Thevenet Edition J-P Barthelemy, 1990 Bon état

100 / 200 €

133

CARROSSIERS ITALIENS

Lot de 3 livres sur les carrossiers italiens :

- La Carrosserie Touring, Carlo Felice Bianchi Anderloni et Angelo Tito Anselmi, Edition EPA, 1983
- Pininfarina : Prestige d'une tradition 1930 - 1980, Didier Merlin, Edition Edita Vilo, 1980
- Pininfarina, Pininfarina S.P.A., 1970

150 / 300 €



133



134

134

ENCYCLOPEDIE DES METIERS

"La Carrosserie", 4 volumes
Librairie du compagnonnage
Bon état

100 / 200 €

135

POCHER TORINO

Lot de 2 serre-livres représentant des radiateurs de Mercedes et Fiat en métal et plastique
Très bon état
Dim : 19 X 11 cm environ

50 / 100 €



135



136

136

JOUSTRA

Porsche 917 jaune filoguidée échelle 1/10

On joint une Ferrari P4 filoguidée à la même échelle

Bon état, manque les télécommandes

60 / 100 €

137

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures dans leur boîte d'origine :

- Maserati Sport 2000, réf 22A, très bon état

- Renault 4L, réf 518, très bon état

- Citroën Dyane, réf 1413, très bon état

On joint une Porsche 911 S Targa Polizei Corgi Toys, une Porsche 911 Carrera RS Solido, une Ferrari 312 F1 Brumm, une Ford GT 40 Model Box et un moteur Renault F1 V10 RS 03

100 / 150 €



137



138

138

BROOKLIN MODELS

1955 - Chevrolet Cameo Carrier Pick Up

Ref. n°53

Etat neuf, boîte d'origine

130 / 160 €

139

BROOKLIN MODELS

1957 - Nash Rambler Rebel
Ref. BRK59
Etat neuf, boîte d'origine

80 / 120 €



139

140

BROOKLIN MODELS

1958 - Chevrolet Impala Sport Coupé
Ref. MK48
Etat neuf, boîte d'origine

100 / 120 €



140

141

MINIATURES

Lot de 2 Pontiac sans leurs boîtes
Western Models Ltd
1957 - Pontiac Star Chief // Bon état
Brooklin Models
1958 - Pontiac Bonneville // Bon état
Ref. n°25

150 / 250 €



141

142

BROOKLIN MODELS

Lot de 2 miniatures sans leur boîte
1957 - Mercury Turnpike Cruiser
Ref. n°28. Etat neuf
1960 - Lincoln Continental
Ref. BRK57. Bon état sauf peinture
abîmée sur aile arrière droite

120 / 200 €



142



143

143

BROOKLIN MODELS

Lot de 2 miniatures sans leur boîte

1951 - Packard Mayfair

Ref. BRK55

Très bon état, manque élément

chrome sur aile arrière droite

1955 - Chevrolet Cameo Carrier Pick

Up

Ref. n°53

Etat neuf

80 / 150 €

144

BROOKLIN MODELS

1946 - Lincoln Continental by Loewy

Ref. BRKX2

Etat neuf, exemplaire rare

40 / 80 €



144



145

145

René Lalique (1860-1945)

Bouchon de radiateur « Tête d'aigle »

en verre blanc moulé-pressé

Signature « Lalique France » en relief

dans la masse

Modèle créée en 1928

Hauteur 11 cm environ.

200 / 300 €

146

René Lalique (1860-1945)

Bouchon de radiateur « Tête de coq »

en verre blanc moulé-pressé

Signature « Lalique France » en relief

Modèle créée en 1928

Hauteur 18 cm environ

200 / 300 €



146



147

147

René Lalique (1860-1945)

Bouchon de radiateur « Faucon » en

verre blanc moulé-pressé Signature

« R Lalique France » en relief dans la

masse sous la base ainsi que 1124.

Modèle créée en 1925

Hauteur 16 cm

Très léger accident au bec

Bibliographie : R. Lalique, catalogue raisonné de l'oeuvre de verre, par Félix Marcilhac, les Editions de l'Amateur, page 498, N° 1124.

500 / 1 000 €

148

René Lalique (1860-1945)

Bouchon de radiateur « coq nain » en verre blanc moulé-pressé

Signature « R Lalique France » en relief dans la masse

Modèle créée en 1928

Hauteur 20 cm

Bibliographie : Félix Marciilhac, René Lalique, catalogue raisonné de l'oeuvre de verre, les Éditions de l'Amateur, Paris, 1989 (1re édition), 1994 (2e édition), modèle référencé sous le n° 1135, reproduit p. 498

300 / 500 €



148

149

Attribué à Sabino

Bouchon de radiateur en verre moulé-pressé représentant un chien, années 1920 attribué à Sabino

Légers éclats au museau

Hauteur 13 cm.

200 / 300 €



149



150

150

MASCOTTE

Rarissime mascotte de radiateur en bronze argenté des années 1920, belle patine, représentant un homme moustachu.

Hauteur 16 cm

300 / 500 €



151

O.S.

Ancien compteur automobile avec graduation kilométrique

Très bon état

600 / 800 €



152

152

NIL MELIOR

Ancien magnéto d'allumage
Complet, bon état

150 / 250 €



153

153

NIL MELIOR

Ancien magnéto d'allumage
Incomplet, état moyen

80 / 130 €



154

154

BESNARD

Paire de phares modèle "Les Vestales"
Complets, très bon état de conserva-
tion

150 / 250 €

155

Didier JEUDY

Ferrari 375 détail aile avant
Œuvre unique sur toile à la sanguine
signée en bas à droite, encadrée
Excellent état
Dim : 51 x 36 cm environ

300 / 400 €



155



156

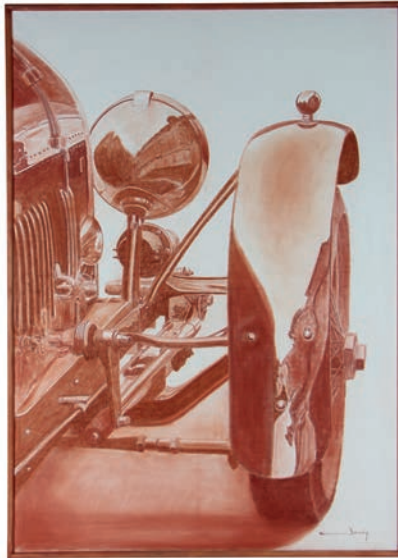
156

Didier JEUDY

Ferrari 375 Détail aile arrière et reflet
Œuvre unique sur toile à la sanguine
signée en bas à gauche, encadrée
Excellent état

Dim : 51 x 36 cm environ

300 / 400 €



157

157

Didier JEUDY

Bentley Le Mans 4,5L
Œuvre unique sur toile à la sanguine
signée en bas à droite
Excellent état

Dim : 100 x 69 cm environ

800 / 900 €



158

158

Didier JEUDY

Jaguar XK 120 Coupé
Œuvre unique sur toile à la sanguine
signée en bas à droite
Excellent état

Dim : 60 x 90 cm environ

700 / 800 €



159

159

Didier JEUDY

Ferrari 250 Short Wheel Base
Œuvre unique sur toile à la sanguine
signée en bas à droite, encadrée
Excellent état

Dim : 60 x 90 cm environ

700 / 800 €

LA DENTE D'ÉTÉ







AUTOMOBILES

ASTON MARTIN V8 VANTAGE N400	192	MERCEDES-BENZ 560 SL	164
BMW 325IX COUPÉ	175	MERCEDES 190 SL	166
CITROËN 2CV 6	160	MERCEDES 190 SL	188
CITROËN DS 19 SÉRIE M CABRIOLET USINE	174	MERCEDES 250 SE CABRIOLET	169
CITROËN DS 21 BREAK EXPORT	172	MERCEDES 250 SE COUPÉ	187
CITROËN DS 21 EXPORT	173	MERCEDES 560 SEC	186
CITROËN CX 25 GTI TURBO SÉRIE 1	170	MERCEDES PAGODE 230 SL	165
CITROËN ID 19 CONFORT	171	MINI MOKE	161
FERRARI 348 GTS	184	MORGAN PLUS 8	189
FERRARI F430 SPIDER	193	PORSCHE 550 REPLICA	179
JAGUAR TYPE E 4.2 CABRIOLET	168	PORSCHE 993 CARRERA RS	180
JAGUAR TYPE S	162	PORSCHE 997 GT3	181
JAGUAR XJS V12 CABRIOLET	163	PORSCHE 997 TURBO CABRIOLET	182
JAGUAR XKR	167	RENAULT 5 TURBO 2	178
JEEP WILLYS	190	VOLKSWAGEN GOLF GTI 1800 PIRELLI	177
LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVO 2 GIALLO GINESTRA	183	VOLKSWAGEN GOLF GTI OETTINGER	176
MASERATI 4200 GT	185	VOLKSWAGEN LUPO GTI BV6	191

160

1989 - CITROËN 2CV6 SPECIAL

8 000 / 11 000 €

Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 quand Pierre Jules Boulanger ingénieur chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour Toute Petite Voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Le premier prototype sort en 1937 mais la seconde guerre interrompt malheureusement son développement. En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame et le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au Salon de l'Automobile de Paris. Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession. Stoppée en 1990 après 42 ans de carrière, la production de ce mythe automobile français s'élèvera à plus de cinq millions d'exemplaires et reste encore aujourd'hui la sixième voiture française la plus vendue.

Notre exemplaire est une 2CV6 Special livrée neuve le 13 avril 1989 par la concession Citroën Vosges Automobile à Saint-Dié. Elle totalise à ce jour 53 400 kilomètres au compteur et possède encore l'ensemble de ses carnets de service, d'entretien, et de garantie anticorrosion, tous tamponnés par le concessionnaire, et réunis dans leur pochette Citroën d'origine. Cette voiture est restée dans la même famille jusqu'en 2016 avant de connaître son deuxième propriétaire qui nous la confie aujourd'hui. Très belle dans sa teinte blanche d'origine, cette 2CV semble avoir été conservée dans un endroit à l'abri de l'humidité. L'ensemble des éléments de carrosserie sont en bon état, la bâche de toit est intacte et l'habitacle lui aussi bien préservé reste une véritable invitation à la promenade. Si vous recherchez une 2CV, ne laissez pas passer ce joli modèle, un des derniers sortis des chaînes de production, car les beaux exemplaires ont désormais une cote soutenue. Celle-ci est donc une opportunité à ne pas laisser passer.

Très bel état de présentation
Restée dans la même famille pendant 26 ans
Un des derniers exemplaires produits

*Excellent condition
Owned by the same family for 26 years
One of the last models produced*

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis / Chassis number : VF7AZKA00KA329750
Moteur : Bicylindre 602 cm³ - 32 cv
Engine : 2-cylinder engine - 602 cc - 32 bhp





A brilliant concept, the Citroën 2CV was a simple and solidly built car which required very little maintenance. Its origins date back to the 1930s, when Pierre Jules Boulanger, an engineer at Citroën, started a project to develop the TPV (or 'Toute Petite Voiture' - 'Very Small Car'), with support from the likes of Flaminio Bertoni and André Lefebvre. The first prototype appeared in 1937, but its development was unfortunately interrupted by the Second World War. In 1946 testing resumed at La Ferté-Vidame to the west of Paris, and on 7 October 1948 it created a sensation at the Paris Motor Show. Although heavily criticised to begin with, it soon became highly sought-after and it was not unusual to have to wait several years before taking delivery. Production of this French automotive legend only came to an end in 1990, after 42 years and five million cars built; to this day, it remains the sixth best-selling French car.

The model we are offering for sale is a 2CV6 Special delivered new on 13 April 1989 by the Citroën Vosges Automobile dealership in Saint-Dié. It has now covered a total of 53,400km (33,200 miles) and still has its complete set of booklets for service, maintenance and the anti-corrosion warranty, all stamped by the dealer and in their original Citroën wallet. The car was owned by the same family until 2016, before moving on to its second owner, who has consigned it to us today. Looking very fine in its original white colour, this 2CV seems to have been stored away from any humidity. All the body panels are in good condition, the roof is undamaged, and the well-preserved interior is an invitation to head out for a ride.

If you are looking for a 2CV, don't let this attractive model - one of the last to come off the assembly lines - pass you by, as good examples now command strong prices. This is therefore an opportunity not to be missed.



161

1987 - MINI MOKE

8 000 / 12 000 €

La Mini Moke est née de la volonté de l'armée britannique de disposer d'un véhicule utilitaire léger, parachutable et comparable à la fameuse Jeep Willys de la seconde guerre mondiale. Mais ses petites roues et sa faible garde au sol ont rendu son utilisation impossible en tout terrain. C'est en 1963 que la British Motorsport Corporation développe une version conçue pour le marché civil. Le moteur 4 cylindres de 850 cm3 est le même que celui qui équipait les Mini, et la conception générale de la voiture permettent de la commercialiser à un prix attractif et de l'entretenir à moindre coût. Au Royaume-Uni, la Mini Moke ne remporte pas le succès escompté notamment parce qu'il était difficile d'utiliser une voiture ouverte et au confort spartiate dans un pays au climat humide. Après cinq années de production dans l'usine BMC de Birmingham, la Mini Moke sera ensuite fabriquée en Australie jusqu'en 1982 puis au Portugal où cette petite automobile connaîtra la fin de sa production en 1993. Légère

et facile à conduire, ce petit pick-up 2 places reste une valeur sûre et se trouve très agréable à utiliser sur les petites routes des stations balnéaires ensoleillées.

Notre Mini Moke a été mise en circulation le 3 juillet 1987, son actuel propriétaire en a fait l'acquisition sur la Côte d'Azur en 2003, son compteur affichait alors 32 000 kms. Elle a très peu roulé depuis puisque elle affiche aujourd'hui 33 100 kms, ce qui est certainement son kilométrage d'origine. Mécaniquement la voiture se trouve dans un très bon état, son essai routier nous a d'ailleurs donné entière satisfaction. C'est une charmante petite auto qui est prête à sillonner la côte, seule sa carrosserie mériterait une peinture car celle-ci n'est pas parfaite. Présentée à un tarif attractif ce petit cabriolet permettra assurément à son acquéreur de profiter sans tarder de l'arrivée de l'été.

La meilleure voiture de plage
Un look intemporel
Une estimation attractive

*The best beach vehicle
A timeless look
An affordable estimate*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis n° : TW7XKFP228S78042
Moteur : 4 cylindres en ligne - 998 cm3 - 42 ch
Engine : straight 4 cylinder - 998 cc - 42 bhp





The Mini Moke was created to meet the demand of the British Army for a lightweight utility vehicle which could be dropped by parachute, broadly comparable to the famous Willys Jeep used in World War 2. But its small wheels and inadequate ground clearance made it unsuitable for military off-road use. In 1963 the British Motor Corporation (BMC) produced a version intended for the general public. The 850 cc 4-cylinder engine was the same as the one fitted to the Mini and the overall design of the vehicle enabled it to be sold at an attractive price and ensured low maintenance costs. In Britain the Mini Moke did not achieve its projected sales targets because the damp climate was not favourable to an open car with few comfort features. After having been built for five years in the BMC factory in Birmingham, production of the Mini Moke was transferred to Australia, where it continued until 1982, and then to Portugal until production ceased in 1993. Light in weight and easy to drive, this 2 or 4 seater runabout still enjoys sustained demand and is very pleasant to use on the small roads of seaside resorts in sunny areas.

Our Mini Moke was first registered on July 3rd 1987 and was bought by her current owner on the Côte d'Azur in 2003 when she had covered 32 000 kms. He has used the car very little as the odometer reading is still only 33 100 kms and this is certainly the true figure. The mechanical condition is very good and our road test showed that the car drives very well. This charming little car is ready for leisurely drives along sunlit roads. Only the bodywork is less than perfect and could do with a repaint. Offered at an attractive price, this little open car will enable its new owner to enjoy the summer straight away.



162

1967 - JAGUAR MK2 TYPE S 3.8L

10 000 / 15 000 €

Introduite sur le marché en 1959, la Jaguar Mark 2 allait très vite devenir une référence en devenant la première grande berline de sport. Bien que confortable et déjà très bien équipée, la firme de Coventry décide en 1963 de proposer une alternative plus luxueuse à sa berline phare avec l'arrivée de la S-Type. Motorisée par le fameux moteur XK, la S-Type sera disponible en deux versions, 3.4 et 3.8 litres. Moins rapide que la Mk2 3.4 puisque 200 kilos plus lourde, la tenue de route de la S-Type était cependant reconnue meilleure et très efficace grâce à sa nouvelle suspension arrière indépendante. Le modèle 3.8 litres équipé de la boîte mécanique avec overdrive pouvait néanmoins dépasser les 200km/h. D'un point de vue esthétique, la carrosserie était modifiée à l'avant avec une calandre spécifique, des phares surmontés de petites visières et des pare-chocs minces. A l'intérieur, les boiseries sont encore plus belles que sur la Mk2, les cuirs Connolly sont mieux finis, et le système de chauffage est amélioré pour diriger indépendamment les ventilations à l'avant et aux passagers confortablement installés à l'arrière.

Notre Jaguar Mark 2 Type S 3.8 Litres a rejoint la collection de son actuel propriétaire il y a 5 ans. Passionné de la marque au félin, il entretient régu-

lièrement lui-même ses voitures en prenant le soin de toujours se fournir chez les meilleurs spécialistes de pièces détachées Jaguar. La carrosserie ne présente pas de trace de chocs et l'ensemble des soubassements et des planchers sont sains. L'intérieur quant à lui présente une patine authentique avec sa sellerie en cuir Connolly d'origine, ses moquettes d'origine, et des boiseries bien préservées. Equipée d'une boîte de vitesse mécanique à 4 rapports avec overdrive, cette Type S 3.8 Litres est un régal sur la route. Un essai sur autoroute nous a permis d'apprécier son comportement que nous avons jugé très homogène. Elle semble être guidée comme sur des rails et son freinage progressif reste constant et rectiligne, même sur route mouillée. Côté entretien, la ligne d'échappement en inox est dans un état proche du neuf, alors que les joints de portière, de capot et de coffre ont tous été remplacés récemment. Les pièces neuves proviennent toutes de chez SNG Barratt, factures à l'appui, et la voiture sera accompagnée de ses 4 roues fils et écrous d'origine, à restaurer. Fiable, confortable et saine, cette Jaguar Type S représente une belle opportunité d'acquérir une berline de luxe so british, à un prix très raisonnable.

Voiture fiable et saine
Habitacle parfaitement patiné
Boîte 4 vitesses - overdrive

*Reliable car in sound condition
Wonderfully patinated interior
4-speed manual gearbox - overdrive*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number 1B80266DN
Moteur : 6 cylindre en ligne - 3800 cm³ - 220 cv
Engine : straight 6 - 3800 cc - 220 bhp





Introduced to the market in 1959, the Jaguar Mark 2 soon became the benchmark as the leading large sports saloon. Although it was comfortable and already very well equipped, in 1963 the Coventry firm decided to offer a more luxurious alternative to its flagship saloon and launched the S-Type. Powered by the famous XK engine, the S-Type was available in two versions, the 3.4 and 3.8. While it was slower than the 3.4-litre Mark 2 as it weighed 200kg more, the S-Type's handling was recognised as being superior and was highly effective, thanks to its independent rear suspension. The 3.8-litre model fitted with manual transmission and overdrive was nonetheless capable of exceeding 125mph (200kph). In terms of its appearance, the bodywork was modified at the front with a unique radiator grille, slightly cowed headlamps and slimmer bumpers. Inside, the wood trim was even finer than on the Mark 2, the Connolly leather was better finished, and the heating system was improved with a separate flow of air to the passengers comfortably seated in the front and rear.

The Jaguar 3.8 S-Type which we are offering for sale joined its current owner's collection five years ago. A fan of the big cat, he regularly maintains his own cars, always taking care to order replacement parts from the top Jaguar specialists. The bodywork shows no sign of accident damage, while the floor and underbody are sound. The interior displays an authentic patina with its original Connolly leather, original carpets and well-preserved woodwork. Fitted with a four-speed manual gearbox with overdrive, this 3.8-litre S-Type is a delight to drive. A test run on the 'autoroute' let us assess its handling, which we found very consistent. It drove as if it were on rails, while its progressive brakes were stable and pulled the car up straight, even in the wet. Regarding the maintenance carried out, the stainless-steel exhaust is in near-new condition, while the seals for the doors, boot and bonnet have all been replaced recently. All the new parts were supplied by SNG Barratt (with supporting invoices to hand) and the car will be supplied with its four original wire wheels and nuts to restore. Reliable, comfortable and in sound condition, this S-Type Jaguar represents a fine opportunity to acquire a quintessentially English luxury saloon at a very reasonable price.



163

1989 - JAGUAR XJ-S V12 CABRIOLET

20 000 / 25 000 €

Aurolé de la fantastique image que lui a apportée l'iconique Type E, Jaguar lui cherche une digne remplaçante et planche dès 1969 sur le projet codé XJ 27. Ce n'est pourtant que le 10 septembre 1975 que la nouvelle Grand Tourisme de Coventry est dévoilée à la presse. Il s'agit du Coupé XJ-S équipé du V12 de 5,3 litres développant 285 chevaux. Point fort de ce coupé charmeur, son châssis inspiré des berlines XJ privilégie équilibre et confort, secondé par un silence de fonctionnement appréciable, ainsi qu'un équipement de série généreux. Côté carrosserie, Jaguar fait produire en 1983 chez le carrossier anglais Tickford une variante découvrable de type Targa baptisée Jaguar XJ-SC. Disponible dans un premier temps avec une motorisation 3,6 litres, cette version découvrable accueille un V12 en 1985. Ce n'est qu'au printemps 1988, soit treize ans après la sortie du Coupé, que Jaguar présente officiellement une XJ-S V12 cabriolet entièrement découvrable réalisée avec le concours du carrossier Karmann.

Ce cabriolet Jaguar XJ-S V12 a été mis en circulation en août 1989 pour le marché français. Son élégante livrée noire à filets dorés est associée

à un intérieur en cuir blanc remarquablement préservé, tout comme les moquettes claires, les tapis de sol Jaguar et les placages de bois précieux. Une capote électrique, un système de climatisation, des sièges électriques et une lunette arrière dégivrante complètent l'équipement de cette luxueuse machine de belle présentation.

Sur le plan mécanique, de nombreuses factures attestent d'importants travaux d'entretien portant notamment sur la direction assistée, le système électrique et le freinage. La capote et la climatisation ont été remises en état.

Accompagnée de son carnet d'entretien, d'un dossier de factures et n'affichant que 77 000 km, cette voiture est une belle occasion d'acquérir une anglaise très appréciée pour son confort et sa noblesse mécanique, avec un V12 aussi souple et puissant à la fois participant largement au plaisir de conduite.

En plus d'être bien préservé et de montrer un kilométrage raisonnable, la voiture que nous présentons a l'avantage d'une carrosserie cabriolet : elle combine donc un ensemble de qualités rarement réunies.

Très belle présentation
Carnets d'entretien et dossier de factures
Kilométrage raisonnable

*Excellent appearance
Service records and invoices for mechanical work
Low mileage*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis / Chassis Number : SAJJNADW4DB162255
Moteur : V12 - 5345 cm3 - 295 cv
Engine : V12 - 5345 cc - 295 bhp





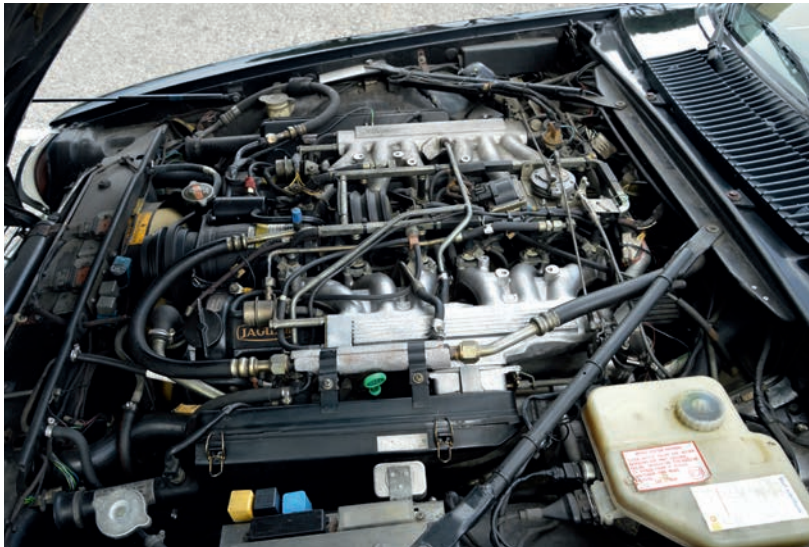
Steeped in the glory which its iconic E-Type had brought it, Jaguar sought a worthy replacement for that remarkable model, and in 1969 set to work on the project codenamed XJ 27. But it was only on 10 September 1975 that Coventry's new GT was revealed to the press. The XJ-S Coupé was equipped with the 5.3-litre V12 engine producing 285bhp. Its chassis - based on that of the XJ saloons - was a strong point of this charming coupé and favoured balanced handling and comfort. It was ably supported by the car's smooth, quiet running and the generous level of standard equipment. As far as the bodywork was concerned, in 1983 Jaguar commissioned the English coachbuilder Tickford to build a Targa-type convertible known as the XJ-SC. Initially offered with a 3.6-litre engine, this convertible version received the V12 in 1985. It was only in the spring of 1988, 13 years after the Coupé had been launched, that Jaguar officially presented a full convertible version, which was produced in association with the coachbuilder Karmann.

This Jaguar XJ-S V12 convertible was first registered in August 1989 in France. Its elegant black bodywork, set off by gold pinstripe coachlines, is complemented by remarkably well preserved white leather upholstery, light coloured carpets, Jaguar over-mats and fine wood veneer. The equipment of this luxuriously appointed car includes electrically operated hood and seats, air conditioning and a heated rear window.

Numerous invoices for mechanical work show that major maintenance has been carried out, notably on the power steering, the electrics and the brakes. The hood and the air conditioning have both been overhauled.

Accompanied by its service records and a file of invoices and only having covered 77 000 km (48 467 miles), this car offers a good opportunity to own a model which is highly appreciated for its comfort and its noble mechanical architecture. Its V12 engine, both powerful and flexible, makes a major contribution to the pleasure of driving this luxurious grand tourer.

As well as being in a good state of preservation and having covered a limited mileage, the car which we are presenting offers the pleasure of open air motoring and a combination of qualities rarely found together



164

1986 - MERCEDES 560 SL

25 000 / 35 000 €

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

Livrée neuve à son premier propriétaire le 16 mai 1986 par le concessionnaire Caliber Motors Inc. (aujourd'hui Mercedes-Benz of Anaheim) à Anaheim en Californie, cette Mercedes 560 SL totalise le jour de notre visite

près de 153900 miles au compteur (247678 km) mais se présente dans un état exceptionnel de conservation sans aucun frais à prévoir. En effet, son carnet d'entretien d'origine et ses très nombreuses factures témoignent d'un entretien régulier. La dernière en date atteste d'une vidange moteur, boîte de vitesse et pont, effectuée en France le 23 novembre 2017 par son actuel propriétaire français. Celui-ci s'était porté acquéreur de ce bel exemplaire auprès de Mme Peters habitant à Portland et qui le possédait depuis 1992. Bien entretenue, la carrosserie est très saine et ne présente aucune trace de corrosion. La sellerie en cuir et les moquettes sont immaculées alors que l'ensemble des équipements de l'habitacle fonctionne à merveille, y compris l'autoradio Becker d'époque tout juste revenu d'une rénovation. La capote et son armature sont comme neuves et le hardtop vient compléter l'ensemble. Sur la route, le comportement est conforme à nos attentes. Le coupleux moteur 8 cylindres en V prend bien ses tours et la boîte de vitesse automatique enchaîne ses rapports sans à-coups. Robuste et fiable, cette Mercedes 560 SL s'appréciera encore longtemps en couple ou en famille pour de nombreuses virées ensoleillées.

Parfaitement entretenue, historique limpide
Présentation impeccable
Capote en parfait état, livrée avec son hardtop

*Perfectly maintained, complete and clear history
Impeccable presentation
Hood in perfect condition, hardtop delivered with car*

Carte grise française de collection
Registration : French papers (as a historic vehicle)
Châssis n° / Chassis n° WDBBA48D4GA046759
Moteur : V8 - 5547 cm3 - 227 cv
Engine : V8 - 5547 cc - 227 bhp





Introduced in 1971, the third generation of the Mercedes SL series, the R107, had an exceptionally long production run, remaining in the catalogue for 18 years. This roadster was a huge success with Americans and the U.S.A. took two thirds of the entire production. In 1986 Mercedes brought out the final evolution of the model, the 560 SL, which would indeed be exclusively reserved for the American market. All of them were equipped with automatic gearboxes, in line with the preferences of American clients. This model had a high level of equipment as standard, including leather upholstery, an alarm system, air bags and ABS. The rear suspension was new and a limited slip differential gave better control of the massive torque. Production was discontinued in 1989. Among the different generations of the Mercedes SL, the R107, with good build quality and giving a very pleasant ride, is quite logically increasingly appreciated and prices are rising.

Delivered new to her first owner on May 16th 1986 by the concessionaire Caliber Motors Inc (today Mercedes-Benz of Anaheim) in Anaheim, California, this Mercedes 560 SL now has an odometer reading of 153900 miles (247678 kms), but is exceptionally well preserved and needs nothing done to her. The full service records and file of invoices show that she has been regularly maintained. The most recent service, carried out in France on November 23rd 2017 by the current French owner, included oil changes for the engine, gearbox and differential. The current keeper bought the car from a Mrs Peters who lived in Portland, Oregon and had owned her drop-head since 1992. The well cared for bodywork is very sound and shows no traces of corrosion. The leather upholstery and the carpets are immaculate and all the equipment functions perfectly, including the original Becker radio which has just benefitted from a renovation. The hood and its frame are as new and the hardtop completes the equipment. On the road, the car behaves as one would hope. The high torque V8 engine pulls strongly and revs freely and the automatic gearbox changes gear very smoothly. This robust and reliable Mercedes 560 SL will continue for a long time to provide luxurious and pleasant trips in the sun for a couple or a whole family.



165

1964 - MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE

40 000 / 50 000 €

Auréolé du succès international de ses versions 300 SL et 190 SL, Mercedes-Benz fait sensation en dévoilant au salon de Genève 1963 son nouveau roadster : la 230 SL. Sa ligne élégante teintée de sportivité séduit et met en exergue le talent du jeune designer français Paul Bracq. Eu égard à son hard top au toit concave qui rappelle les monuments bouddhistes, le surnom de «Pagode » est ajouté au patronyme SL. Elle est équipée d'office d'un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres alimenté par une injection directe Bosch qui développe 150 ch et 22 mkg de couple. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports (5 rapports en option) ou d'une boîte automatique à 4 vitesses. Affichant à l'époque une vitesse de pointe de 200 km/h, elle était l'incarnation d'une GT performante sans pour autant revendiquer le statut d'une vraie sportive. Néanmoins les performances sont au rendez-vous puisqu'elle remportera une victoire au Rallye Spa-Sofia-Liège en 1963 avec Bohringer-Kaiser à son volant. De plus, son habitabilité est de premier ordre, les sièges en cuir et la qualité de finition sont surprenants pour

l'époque. Produite à 19 831 exemplaires jusqu'en 1967, ce petit roadster connu un véritable succès commercial qui se confirmera pour ses petites sœurs dotées des moteurs 2.5 et 2.8 litres.

L'exemplaire que nous présentons a été immatriculé pour la première fois en août 1964. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2004, depuis il utilise la voiture régulièrement. Equipée d'une boîte manuelle, cette 230 SL se présente mécaniquement dans un très bon état, son entretien a d'ailleurs été régulier et rigoureux. L'intérieur est très bien conservé, la sellerie a été entièrement refaite il y a quelques années et le hard top est également en bon état. Extérieurement la voiture est dans son jus, elle a été repeinte il y a une quinzaine d'années mais quelques légères traces de corrosion apparaissent sur la jupe arrière du châssis. Malgré ces petits défauts de carrosserie la voiture reste en très bon état général et saura vous séduire et vous procurer beaucoup de plaisir. Les Pagodes à ce tarif son rares sur le marché elle constitue donc une belle opportunité d'acquérir un modèle emblématique des années 60.

Un design signé Paul Bracq
Un modèle fiable et robuste
Vendu avec son hard top

*Designed by Paul Bracq
A reliable, solidly-built model
Sold with its hardtop*

Carte grise française / French registration papers
N° châssis / Chassis number : 11304210005285
Moteur : 6 cylindres en ligne - 2308 cm³ - 150 ch
Engine: six-cylinder in-line - 2308cc - 150bhp





Following the international success of its 300 SL and 190 SL models, Mercedes-Benz created a sensation when it unveiled its new roadster, the 230 SL, at the Geneva Motor Show in 1963. Its elegant, sporting lines won over the public and underlined the talent of the young French designer Paul Bracq. Thanks to its concave hardtop which recalled the form of Buddhist temples, the sobriquet 'Pagoda' was added to its SL model name. It was fitted as standard with a 2.3-litre 6-cylinder in-line engine with Bosch direct fuel injection developing 150 bhp and torque of 159 lb-ft. The standard transmission was a four-speed manual, with a five-speed manual or four-speed automatic also available. With a top speed quoted at the time of 200kph (125mph), the SL was the epitome of the high-performance GT car, without being an out-and-out sports car. It certainly performed strongly though, winning the Spa-Sofia-Liège Rally in 1963 with Bohringer and Kaiser behind the wheel. Furthermore, it was very roomy inside, while its leather seats and the quality of its finish were surprising by the standards of the time. With 19,831 units built until 1967, the little roadster was a real success commercially, a success continued by the 2.5 and 2.8-litre versions which followed.

The model which we are offering for sale was first registered in August 1964. Its current owner acquired it in 2004 and has used it regularly ever since. Fitted with manual transmission, this 230 SL is in excellent mechanical order and has been regularly and carefully maintained. The interior is very well preserved, the upholstery was completely re-done a few years ago and the hardtop is also in good condition. On the outside, the car is in original, unrestored condition; it was repainted some 15 years ago, but some slight traces of corrosion are visible on the chassis and rear apron. Despite these minor bodywork defects, the car remains in very good overall condition: it will win you over and provide you with much pleasure. 'Pagoda' models rarely come onto the market at this price, so this car represents a fine opportunity to purchase an iconic model from the 1960s.



166

1960 - MERCEDES-BENZ 190 SL

70 000 / 90 000 €

Présentée au salon de New-York en 1954, la 190 SL représentait le premier échelon de la gamme SL. La presse enthousiaste poussa la clientèle à cette dépense raisonnable. C'est ainsi qu'elle fut produite à 26 000 exemplaires jusqu'en 1963. Disponible en versions coupé avec hardtop amovible ou en version cabriolet soft-top, la majorité des presque 26000 exemplaires vendus furent livrés en configuration cabriolet avec l'option hardtop. Sur les coupés hardtop, le mécanisme de capote en toile pouvait aussi être installé en option. Voiture confortable et utilisable au quotidien, la 190 SL est animée par une mécanique éprouvée capable d'assumer également des voyages aux longs cours. Voiture de charme s'il en est, la qualité de fabrication n'en est pas moins exemplaire et conforme aux standards de la marque. Le public apprécie sa douceur et sa polyvalence, mais c'est bien cheveux au vent que cette auto mérite d'être utilisée. Répandue sur le vieux continent, c'est aux Etats-Unis qu'elle remportera le plus de succès.

La Mercedes-Benz 190 SL que nous vous présentons est dans les mains de son actuel propriétaire depuis dix ans. Déjà en possession de plu-

sieurs voitures de collection, il fit l'acquisition de cette voiture auprès d'un professionnel de la région d'Angoulême le 16 août 2008. Le numéro de châssis de cette voiture correspond aux versions coupé avec hardtop amovible, alors qu'un mécanisme de capote en toile additionnel a été installé a posetriori comme souvent sur les versions coupé hardtop. Toujours remisee au sec dans le garage de sa propriété, nous avons découvert une voiture saine en carrosserie, équipée de sa roue de secours et de son cric. La sellerie en cuir ainsi que des moquettes rouges en parfait état ont été restaurées par le précédent propriétaire. Les chromes quant à eux présentent une belle patine et le hard top est en bon état même si les joints mériteraient d'être changés. En vue de présenter sa 190 SL pour notre vente, le propriétaire actuel fit effectuer en avril dernier quelques travaux d'entretien chez son garagiste, lequel effectua notamment le réglage des carburateurs Solex, et changea la batterie, la bobine d'allumage ainsi que le condensateur. Régulièrement affichées sur le marché à des prix largement supérieurs à 100.000 €, notre Mercedes 190 SL représente une occasion très intéressante d'acquérir un bel exemplaire à un prix raisonnable.

Belle combinaison de couleurs
Rare version coupé hardtop
Estimation attractive

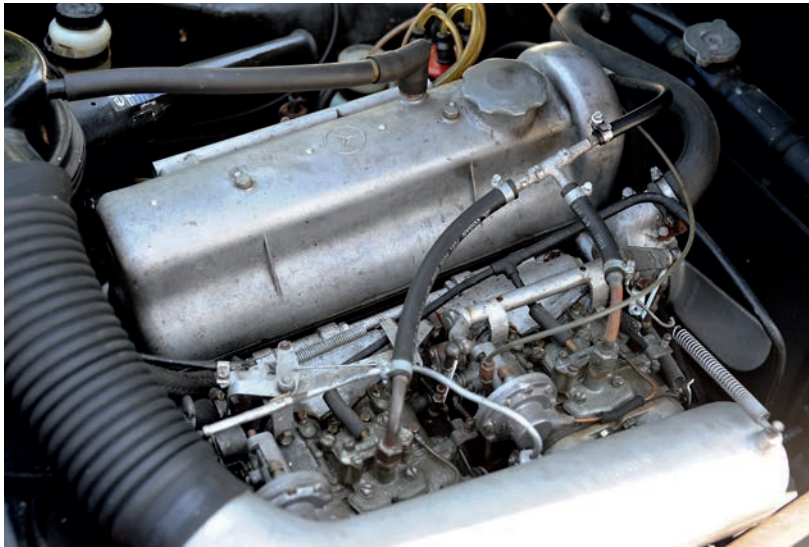
*Attractive combination of colours
Rare hardtop coupé version
Attractive price estimate*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number 1210401002070
Moteur : 4 cylindre - 1879 cm³ - 105 cv
Engine : 4-cylinders - 1879 cc - 105 bhp





Presented at the New York Auto Show in 1954, the 190 SL represented the first rung on the SL ladder. The press was enthusiastic and encouraged customers to buy this reasonably priced model, with 26,000 cars built until 1963. Available as a coupé with a removeable hardtop or a soft-top convertible, most of the nearly 26,000 cars sold were delivered as convertibles with the optional hardtop. On the hardtop coupé, the fabric roof mechanism could also be fitted as an extra. A comfortable car which could be used every day, the 190 SL was powered by a tried-and-tested engine which could also readily take on long journeys. Truly a charming car, its build quality was nonetheless exemplary and quite up to the standards of the make. The public appreciated the model's smoothness and versatility, but it deserves to be enjoyed with the wind in your hair. Widely sold in Europe, it achieved its greatest success in the United States. The Mercedes-Benz 190 SL which we are presenting for sale has been with its current owner for ten years. Already the owner of several classics, he purchased this car from a professional trader in the Angoulême area on 16 August 2008. The car's chassis number corresponds to a coupé version with a removeable hardtop, while an additional fabric roof has been added later in the car's life, as was often the case for the hardtop coupé versions. Always stored in the dry inside the garage at the owner's home, we found the car to have sound bodywork and still fitted with its jack and spare wheel. The leather upholstery and red carpets in perfect condition were restored by the previous owner. The chrome trim has an attractive patina and the hardtop is in good condition, although the seals could do with being replaced. In order to prepare the 190 SL for auction, last April the car's current owner had some maintenance work carried out by his garage: this included adjusting the Solex carburettors and replacing the battery, ignition coil and condenser. Regularly advertised for sale at prices well above €100,000, our Mercedes 190 SL represents a very attractive opportunity to acquire a fine example of this model for a reasonable price.



167

2001 - JAGUAR XKR CABRIOLET

14 000 / 18 000 €

SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Avec son Coupé XK8 présenté en 1996, Jaguar revient par la grande porte et fait oublier le controversé Coupé XJS. Le constructeur, passé alors sous le giron de Ford, a repris l'appellation XK qui a écrit quelques-unes des plus belles pages de l'histoire de la marque de Coventry. Le chiffre 8 y est accolé pour signifier que son long capot abrite un moteur V8 inédit de 3 996 cm³ totalement en aluminium avec une culasse à 4 soupapes par cylindre. Sa puissance atteint 294 chevaux et son couple 393 Nm à 4 250 tr/mn. La version « R » verra la puissance de son V8 poussée à 375 chevaux à l'aide d'un compresseur, et gagnera en sportivité avec un couple impressionnant de 525 Nm, un 0 à 100 km/h abattu en 5,7 secondes et une vitesse maximale de 290 km/h dans sa version débridée. Sur la route, la boîte auto efficace s'apprécie et le comportement est sûr et équilibré, malgré un poids certain qui met à mal les freins. Tout en préservant une utilisation «facile» et un confort royal, cette Jaguar offre des performances de haut niveau, rappel du glorieux passé sportif de la marque.

Notre exemplaire a été vendu neuf en Allemagne le 15 mai 2001. Il se présente dans une livrée noire associée à un intérieur en cuir noir très bien conservé. Avec 158 000 kms au compteur, ce cabriolet à la fois sobre et élégant ne fait pas son âge. Il possède certaines caractéristiques de la série limitée Silverstone avec notamment son insigne de capot, ses seuils de porte et surtout ses jantes en aluminium 20 pouces qui lui donnent un look plutôt sportif. Côté mécanique, son moteur a été remplacé en échange standard dans le réseau Jaguar en 2003, la voiture avait alors 77 230 kms. Cette XKR possède son carnet d'entretien, ses manuels d'utilisation, un double des clés et son couvre capote. Les pneus avant sont neufs, cette auto au comportement vif et équilibré est prête à prendre la route. Elle est présentée à la vente sans prix de réserve, ce qui constitue une réelle opportunité d'acquérir un magnifique modèle très bien conservé qui verra à coup sûr sa cote grimper dans les années à venir.

Un exemplaire très bien conservé
Une ligne sobre et élégante
La digne héritière de la Type E

*A very well preserved example
Sober, elegant styling
A worthy successor to the E-Type*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number : SAJAA42N71PA21300
Moteur : V8 - 3996 cc - 375 ch
Engine : V8 - 3996 cc - 375 bhp





With its XK8 Coupé introduced in 1996, Jaguar made a major comeback and consigned the controversial XJS Coupé to history. The manufacturer, which had by then become part of Ford, returned to the XK model name, which had left its stamp on some of the greatest pages in the history of the Coventry firm. The figure '8' was added to signify that under its long bonnet lay a new 3996cc V8 engine, built entirely from aluminium and featuring four valves per cylinder. It developed peak power of 294bhp, with maximum torque of 393Nm at 4250rpm. The 'R' version saw the output of its V8 rise to 375bhp with the help of a supercharger, and was sportier still, with an impressive torque figure of 525Nm, a 0-100kph (62mph) time of just 5.7 seconds and a top speed of 290kph (180mph) with the speed limiter removed. On the road, the automatic gearbox was pleasant to use, while the handling was safe and well balanced, despite the considerable weight which gave the brakes a hard time. Whilst remaining relatively easy to drive and magnificently comfortable, the Jaguar offered a high level of performance, recalling the marque's glorious past in motorsport.

The model we are offering for sale was sold new in Germany on 15 May 2001. It is finished in black paintwork with a black leather interior which remains very well preserved. With 158,000km (98,000 miles) recorded, this sober yet elegant convertible belies its age. It shares some items of equipment with the limited-edition Silverstone model, including the bonnet badge, doorsill trims and especially the 20-inch alloy wheels which give it a rather sporty appearance. Mechanically speaking, its engine was replaced in the Jaguar dealer network in 2003, when the car had covered 77,230km (47,988 miles). The XKR comes with its service booklet, owner manuals, two sets of keys and hood cover. The front tyres are new, and this car with its lively, well-balanced handling is ready to take to the road. It is offered for sale with no reserve, making it a real chance to acquire a splendid car which has been very well preserved and whose value should surely increase in the years to come.



168

1969 - JAGUAR TYPE E 4.2 CABRIOLET

70 000 / 80 000 €

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence.

La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire.

Alors la firme de Coventry travaille dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales...

Révélee à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue «plus belle voiture du monde» par les journalistes spécialisés. Nombreuses sont les personnalités de l'époque à s'empresser de passer commande: Françoise

Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sans parler des têtes couronnées... Le design de la Type E a souvent été attribué à Sir William Lyons, c'est

pourtant à Malcom Sayer, aérodynamicien issu de l'industrie aéronautique, que l'on doit ce coup de crayon magique. Habillant un châssis tubulaire très léger, le designer anglais a offert à sa création ce capot immensément long et plat qui contribue au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui.

Notre Jaguar Type E est sortie des chaînes en septembre 1969, il s'agit donc d'une série 2. Cet exemplaire qui était destiné au marché américain est équipé d'un moteur 6 cylindres 4.2. Il se présente dans un très bel état général et arbore une belle livrée grenat qui est certainement sa couleur d'origine. Achetée en 2013 par son actuel propriétaire, cette auto a été bien entretenue, l'embrayage a été remplacé en 2013. En 2016 la sellerie a été refaite et les pneus ainsi que l'alternateur remplacés. Plus récemment, la capote en vinyle a été entièrement restaurée, la batterie et les deux ventilateurs remplacés. Avec un peu moins de 100 000 kms au compteur, ce beau cabriolet est prêt à prendre la route des vacances.

Un modèle mythique
Belle présentation
Estimation attractive

*A legendary model
Nicely presented
Attractive price estimate*

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

N° châssis / Chassis number : 1R10640

Moteur : 6 cylindres en ligne - 4235 cm³ - 175 cv

Engine: 6-cylinder in-line - 4235 cc - 175 bhp



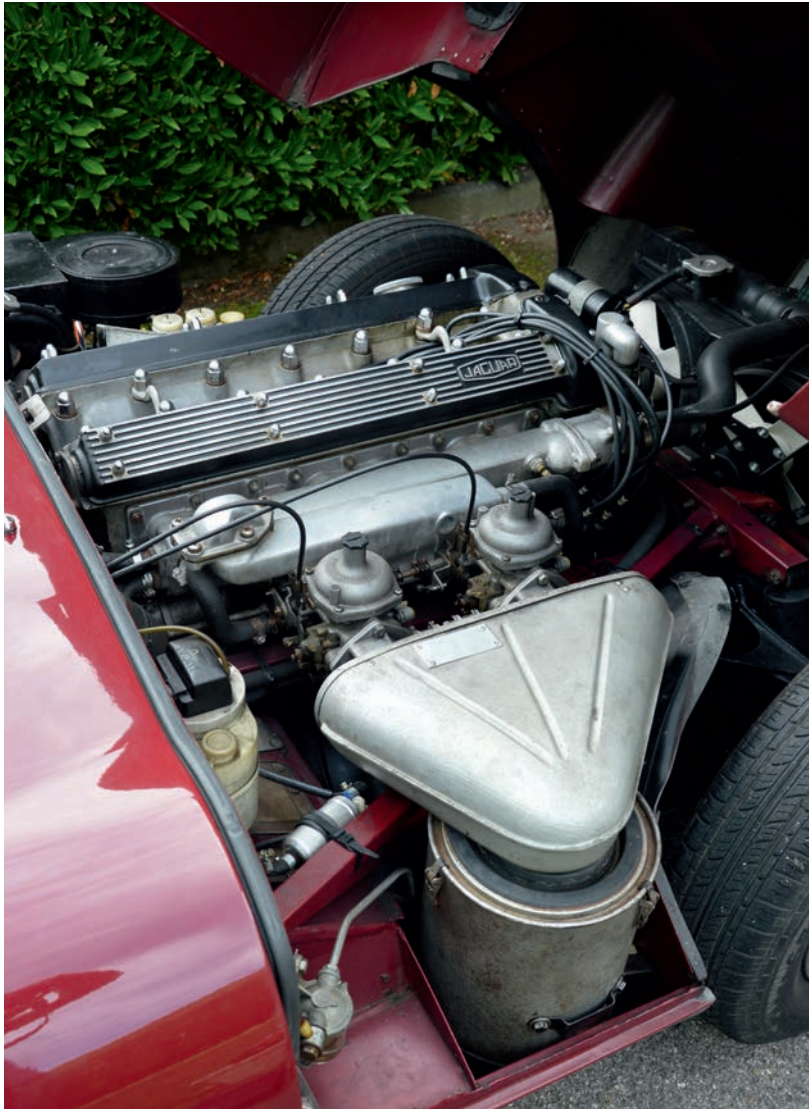


Ever since the end of the war, Jaguar had been the ultimate symbol of Grand Touring in the English style. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to building this sporting image through their successes in motorsport. But the years had gone by and Jaguar needed to find a worthy successor to continue its glorious history.

The Coventry firm therefore worked in the utmost secrecy on the model which would be christened the E-Type, in reference to the C-Type and D-Type models which had won the Le Mans 24 Hours race and many other international events...

Unveiled at Geneva rather than at London, to signal clearly its international ambitions, the E-Type was an immediate success and was soon elected "The most beautiful car in the world" by motoring journalists. Many well-known personalities of the day hastened to place their orders, among them Françoise Sagan, Charles Trenet and Robert Hirsch, not to mention members of royalty... The design of the E-Type has often been attributed to Sir William Lyons, but in fact its magical lines were penned by Malcom Sayer, an aerodynamicist who had come from the aviation industry. Fitting it over a very light tubular chassis, the English designer conceived a body with an enormously long, flat bonnet which contributed to the magnetic attraction it exercised on the public of the time, as it continues to do today.

Our E-Type Jaguar, a Series 2 model, came off the assembly line in September 1969. This car was destined for the North American market and is fitted with a 4.2-litre six-cylinder engine. It is presented in very good overall condition and is attractively finished in a deep red, which is certainly its original colour. Purchased in 2013 by its current owner, the car has been well maintained, and the clutch was replaced in 2013. In 2016 the upholstery was redone, and the tyres and alternator replaced. More recently, the vinyl hood was completely restored, and the battery and twin fans replaced. With a recorded mileage of just under 100,000km (62,000 miles), this handsome roadster is ready to set off on holiday.



169

1967 - MERCEDES-BENZ 250 SE CABRIOLET

60 000 / 80 000 €

Apparu en 1959, le châssis Mercedes-Benz W111 vient remplacer les vieillissantes Adenauer et autres 300S conçues après-guerre et commercialisées au tout début des années cinquante. D'abord produite en berline 4 portes, le coupé ainsi que le cabriolet font leur apparition au catalogue en 1961. Qualité et perfection de fabrication, raffinement de leur habitacle et de leur mécanique six cylindres en ligne, voici autant d'atouts qui définissent à merveille cette série du constructeur à l'étoile. Œuvre du designer français Paul Bracq, 6305 exemplaires de ce statutaire cabriolet sortirent des chaînes de production installées bien sûr en Allemagne, mais aussi en Afrique du Sud, en Australie et aux Philippines. Parmi les quatre versions existantes, le cabriolet 250 SE sera le plus rare avec seulement 954 exemplaires fabriqués entre 1965 et 1967. Le 6 cylindres en ligne 2.5 litres de 150 chevaux était accouplé au choix à une boîte mécanique ou automatique propulsant cette imposante silhouette à près de 200km/h. Avec près de cinq mètres de long, cette remarquable et luxueuse automobile reste encore aujourd'hui une formidable automobile tant son utilisation est facile et agréable.

L'exemplaire que nous vous proposons est arrivé dans la collection de son actuel propriétaire il y a 25 ans après qu'il en ait fait l'acquisition dans la région de Bordeaux alors que la voiture affichait 42712 kilomètres au compteur. Un

rapport d'expertise daté du 30 avril 1993 par le cabinet Henri Fontenelle à Angoulême fait état d'une voiture restaurée en très bon état général, équipée d'une capote neuve et d'un moteur révisé. L'Expert avait jugé que cette Mercedes-Benz 250 SE Cabriolet pouvait alors faire l'objet d'une transaction de l'ordre de 330.000 francs. Si le propriétaire actuel n'a effectué aucune transformation sur cette voiture, il est évident qu'un précédent y avait apporté sa touche personnelle. Cet exemplaire est équipé de jantes Borrani en option rapportées, et de certains éléments esthétiques Mercedes-Benz de période (appui-tête, pare-chocs, entourages de phares) mais qui n'étaient pas proposés au catalogue du cabriolet 250 SE. La carrosserie est saine, la sellerie et les moquettes sont en bon état malgré une petite déchirure sur l'assise passager, mais l'ensemble présente une jolie patine très authentique. La voiture fonctionne bien, néanmoins les silentblochs mériteraient d'être changés. Un entretien a été fait courant mai comprenant une vidange moteur, le remplacement de la batterie ainsi que la révision de la pompe à essence. Voiture la plus appréciée de la collection, cet élégant cabriolet emmena souvent parents et enfants en vacances dans la propriété familiale du sud-ouest de la France. Avec cette estimation attractive, cette Mercedes ne demande qu'à reprendre la route aux mains de son prochain propriétaire.

Un des 954 exemplaires produits
Même propriétaire depuis 25 ans
Restauration ancienne

*One of 954 cars built
In the same ownership for 25 years
Older restoration*

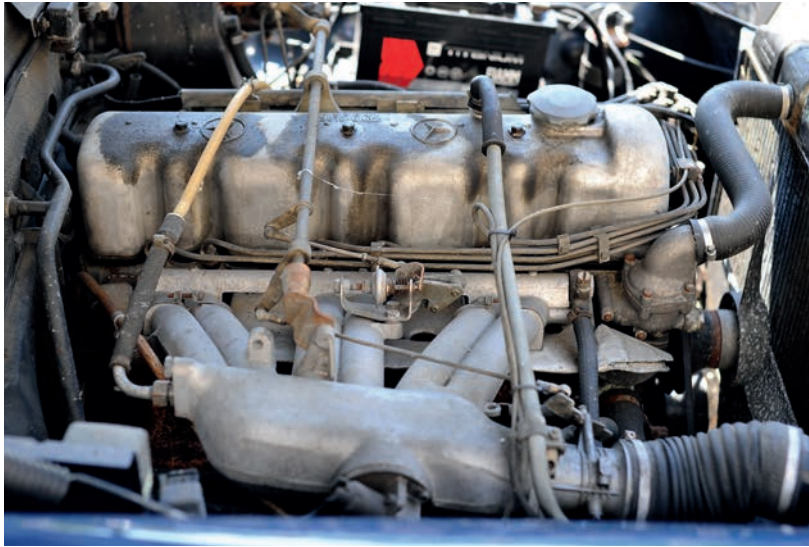
Carte grise française de collection / French registration papers (as a historic vehicle)
Châssis / Chassis number : 11102312084763
Moteur : 6 cylindre en ligne - 2497 cm³ - 150 cv
Engine : straight 6 - 2497 cc - 150 bhp





Introduced in 1959, the Mercedes-Benz W111 range replaced the ageing Adenauer and other 300S models which had been designed after the war and went on sale at the very beginning of the 1950s. Built first as a four-door saloon, the coupé and cabriolet joined the range in 1961. Their perfect build quality, refined interior and six-cylinder in-line engines were all strengths which defined to a tee this new series to bear the three-pointed star. The work of the French designer Paul Bracq, 6305 units of this imposing convertible came off the production lines, in Germany, of course, but also in South Africa, Australia and the Philippines. Among the four versions produced, the 250 SE cabriolet is the rarest, with just 954 models built between 1965 and 1967. Its 2.5-litre straight-six developing 150bhp was mated to either a manual or automatic gearbox, taking this imposing machine to a top speed of nearly 200kph (125mph). At nearly 5 metres (over 16ft) in length, this remarkable and luxurious automobile is so easy and pleasant to drive that it remains to this day an incredible car.

The model which we are offering for sale joined its present owner's collection 25 years ago, when he acquired it near Bordeaux with 42,712km (26,540 miles) recorded. An expert's report dated 30 April 1993 carried out by Henri Fontenelle's firm in Angoulême noted that it was a restored car in very good overall condition, with a new hood and overhauled engine. The expert estimated that this Mercedes-Benz 250 SE Cabriolet might at the time be sold for a price in the order of 330,000 francs. Whilst the current owner has not made any changes to the car, one of its previous owners added their own personal touches to it. This model is fitted with Borrani wheels as an extra and some features (headrests, bumpers and headlamp surrounds) which were available from Mercedes-Benz at the time, but which were not offered on the 250 SE cabriolet. The bodywork is sound, the upholstery and carpets are in good condition, despite a small tear to the passenger seat, and altogether it presents an attractive and very authentic patina. The car is in good operating order, but the bushes need to be changed. The car was serviced in May, when the engine oil was changed, the battery replaced, and the fuel pump overhauled. The best-loved car in the owner's collection, this elegant convertible often took the parents and their children on holiday to the family's property in south-west France. With its attractive estimate, this Mercedes asks only to take to the road in the hands of its next owner.











**COLLECTION
PARISIENNE
D'UN AMATEUR
AUX CHEVRONS**

170

1985 - CX 25 GTI TURBO SÉRIE 1

8 000 / 12 000 €

Difficile tâche que de succéder à la légendaire Citroën DS ! La CX sortie des chaînes en 1975 change littéralement de style et marque la différence avec le dessin du dessinateur Robert Opron moins radical mais tout aussi élégant. La CX connaîtra aussi une longue carrière et si elle ne présente pas d'évolution technique majeur, c'est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Les premiers modèles seront équipés des moteurs des dernières DS mais très vite la concurrence allemande pour ne citer qu'elle pousse les constructeurs français dans une course à la puissance. Le phénomène GTI apparu en 1976 avec une certaine Golf, n'épargne pas la grande routière française, et dès le millésime 77 Citroën décline sa berline en version sportive. 128 chevaux sont au rendez-vous avec un châssis à la fois confortable et sportif. Pour l'anecdote, rappelons-nous qu'une CX GTI gagnera le Paris-Dakar en 1981. Au milieu des années 1980, les GTI sont partout mais la mode passe au Turbo. Citroën présente alors son offensive en octobre 1984 sous la forme d'une 25 GTI Turbo. 168 chevaux sont atteints et les performances sont époustouflantes (220 km/h), alors que la liaison au sol est garantie par des pneus

TRX spéciaux. Tout le monde se souvient de la publicité de l'époque avec l'actrice Grace Jones, ambassadrice de la marque, criant : « CX GTI TURBO, c'est démon ! »

Le modèle que nous vous présentons est une rare CX GTI Turbo série 1 millésime 1985 présentant alors les particularités des premiers modèles à pare-chocs en métal peint et non pas en plastique. Avec sa robe rouge Delage AC 446, celle-ci dispose de l'intérieur velours « vip » en très bel état. Achetée à son premier propriétaire Belge il y a un an, son propriétaire actuel a effectué de nombreux frais pour remettre la voiture dans son état de sortie d'usine. La peinture a été refaite il y a quelques années et présente très bien. Enfin, les pneus avant sont neufs ainsi qu'une partie du système de freinage. La voiture est prête à prendre la route et ravira son prochain propriétaire désirant une voiture sportive aux performances encore très actuelles pour son âge. Elle dispose d'une carte grise française normale et d'un contrôle technique à jour.

Rare version Turbo série 1
Deuxième main
Belle présentation et bon fonctionnement

*Rare series 1 Turbo model
Two previous owners
Nice condition and work perfectly*

Carte grise française / French registration papers
Chassis n° / Chassis number : VF7MANK0000NK2611
Moteur : 4 cylindre - 2500 cm³ - 168 cv
Engine : 4-cylinders - 2500 cc - 168 bhp





It was a tall order to replace the legendary Citroën DS! The CX - which first rolled off the assembly lines in 1975 - marked a real change in style, its design by the stylist Robert Opron - which was less radical but just as elegant - making all the difference. The CX also enjoyed a long career and although it presented no major technical changes, it was nonetheless the first production Citroën with a transversely-mounted front engine. The first models were fitted with engines from the last versions of the DS, but very soon the German manufacturers, to name but a few, drew the French car makers into a race to develop ever more power. The GTI phenomenon, which began in 1976 with a certain Golf, did not spare the big French saloon, and as early as 1977, Citroën introduced a sporting version of it. This developed 128bhp and had a chassis which was both sporting and comfortable. Incidentally, it should not be forgotten that a CX GTI won the Paris-Dakar Rally in 1981. By the mid-1980s, GTIs were everywhere, but Turbos were becoming fashionable. Citroën went on the attack in October 1984 with its 25 GTI Turbo. Peak power rose to 168bhp, delivering amazing performance (220kph/137mph flat-out), while special TRX tyres took care of roadholding. Everyone can recall the advertising from the time with the actress Grace Jones, an ambassador for the brand, shouting out: "CX GTI TURBO, c'est démon!" ("The CX GTI TURBO, it's a demon!").

The model we are offering for sale is a rare CX GTI Turbo series 1 from the 1985 model year, with the features specific to the first models with painted metal rather than plastic bumpers. Finished in Delage red (AC 446), it has a 'vip' velour interior in very good condition. Purchased from its first, Belgian owner a year ago, its current owner has paid for several items of work to restore the car to the condition in which it left the factory. The paintwork was partly re-done a few years ago and presents very well. Finally, the front tyres are new, as is part of the braking system. The car is ready to take to the road and will delight a new owner who is looking for a sporting saloon offering a level of performance which still holds up well today. It has a regular French registration certificate ('carte grise normale') and a current roadworthiness certificate ('contrôle technique').



171

1961 - ID 19 CONFORT

25 000 / 45 000 €

Œuvre de surdoués, la DS Citroën avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant en 1955. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, mais elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples.

Vingt ans de carrière et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole de toute une époque de génie industriel Français, la DS est une des voitures les plus collectionnées au monde. On trouve des amateurs roulant au quotidien à son volant en Californie ou même en Australie, preuve de sa grande robustesse et facilité d'utilisation.

Véritable «Time Capsule», le modèle que nous vous présentons dans ses pages est une ID confort de novembre 1960 - et donc du millésime 1961 - avec une robe bleu Pacifique AC 607 et équipée de l'intérieur en tissu bleu « Hélanca ».

Cette ID est dans un état exceptionnel, c'est un véritable voyage dans le

temps que d'admirer ses formes et sa peinture d'origine tout juste patinée ou de s'asseoir à l'intérieur sur le tissu bleu encore d'époque préservé dans un état neuf. Jamais restaurée ou bricolée, elle est un témoignage du passé : peinture, sellerie, toit en fibre, lunette arrière en plexiglas, cabochons et optiques de phares, cerclages de clignotants arrières, seuils de portes... Rien n'a été modifié depuis sa sortie de l'usine de Javel! Son propriétaire actuel, grand collectionneur de Citroën en a fait l'acquisition à la fin des années 1980, époque glorieuse où l'on trouvait des DS en bel état sur un marché qui n'était pas encore celui de la collection.

Cette ID est déjà équipée du circuit électrique en 12 volts et possède toutes les spécificités qui correspondent à ce modèle. La condition mécanique est excellente car cette auto quoi qu'amoureusement conservée comme une pièce de musée a toujours régulièrement fonctionné pour que le système hydraulique soit toujours en bon état.

A l'essai, la voiture s'est révélée être douce et onctueuse comme une ID 19 de 37 000 km d'origine doit l'être. Et même si elle devrait être conservée comme une voiture de musée, celle-ci se tient prête à prendre la route. Le contrôle technique est valide et la carte grise normale en règle.

Etat d'origine exceptionnel avec 37 000 km certifiés

Tissu Hélanca en état neuf

Deuxième main depuis 1989

Carte grise française / French registration papers

Caisse N° / Body number : 3123675

Moteur ID 19 p N° 19919684 / Engine : ID 19 p number 19919684

Exceptional original condition, with certified mileage of 37,000km (23,000 miles)

'Hélanca' cloth interior in as-new condition

Second owner since 1989





The work of an exceptionally gifted team, the Citroën DS had the daunting task of replacing the Traction Avant in 1955. Its new and strikingly modern styling - a masterpiece of Flaminio Bertoni - hugely impressed the public, but its design and technology was also astonishing, with hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes and semi-automatic transmission, to cite just a few examples.

With a career lasting 20 years and models ranging from an elegant convertible to a hard-working estate, it also shone in competition, winning the Monte Carlo Rally in 1958, for example. Truly a legend and the symbol of an entire era in French industrial engineering, the DS is one of the most collected cars in the world. Enthusiasts can be found driving one every day in California or even in Australia, proof of its solid construction and ease of use.

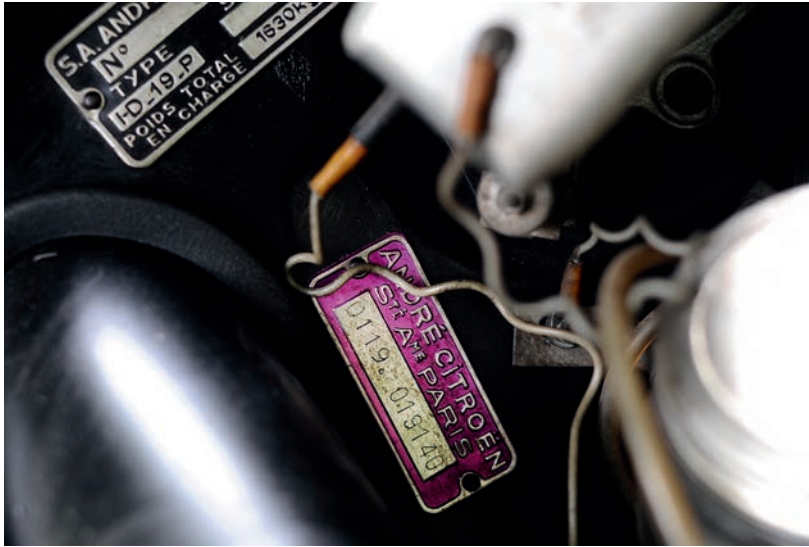
The model which appears in these pages is an ID Confort from November 1960 - and therefore from the 1961 model year - finished in Pacific Blue (AC 607) and with an interior in blue 'Hélanca' cloth.

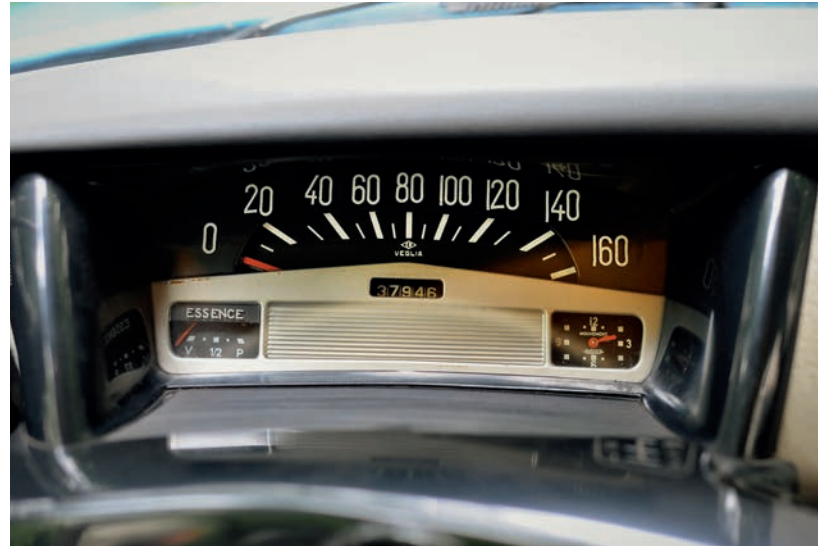
This ID is in exceptional condition: to admire its shape or its barely patinated original paintwork, or sit inside it on the original blue fabric, which has been preserved in as-new condition, is to travel back in time. Never restored or repaired, it bears witness to the past : painting, upholstery, fiber roof, glasses, bumpers, indicators... Nothing has been changed since it left the factory at the quai de Javel! Its present owner, a major collector of Citroëns, acquired the car at the end of the 1980s, at that glorious time when examples of the DS in fine condition could be found in a market which was not yet that of classic cars.

This ID was already fitted with 12-volt electrics and features all the items of equipment specific to this model.

The car is in excellent mechanical condition: although it has been lovingly cared for like a museum exhibit, it has been regularly driven to keep the hydraulic system in good condition.

On test, the car proved every bit as smooth and sweet running as an ID 19 which has covered just 37,000km (23,000 miles) should. And even if it is destined to be preserved as a museum piece, it is ready to take to the road. The roadworthiness certificate ('contrôle technique') is valid and the regular French registration papers in order.







172

1972 - DS BREAK 21 EXPORT USA

25 000 / 35 000 €

Dès l'origine du lancement de la DS au salon de l'auto d'Octobre 1955, la marque Citroën s'intéressera de près au marché des exportations vers les pays lointains. Avec une voiture atypique et moderne, la marque aux chevrons débarque au salon de Chicago en janvier 1956 avec une DS verte et provoque l'enthousiasme de la presse qui entrainera un véritable succès commercial. Petit à petit le réseau Citroën Cars Corporation se développe et importe des voitures adaptées aux spécificités du marché Américain : phares Lucas, chauffage renforcé, climatisation ... certains équipements que les modèles Français n'auront jamais. Pour le marché américain la DS se déclinera en plusieurs versions dont le cabriolet vendu principalement sur la côte ouest, et en break, modèle qui nous intéresse ici.

Le break est lancé sur la base de l'ID 19 pour le millésime 1960 et connaît un vif succès aux USA car très apprécié pour sa polyvalence et son élégance. Baptisé « Station Wagon », le fameux système de double plaque d'immatriculation arrière que l'on connaît en France sera remplacé par un support spécifique de plaque incliné et basculant.

Le modèle que nous vous présentons est un des rares break DS 21 à boîte hydraulique destiné au marché américain et présentant toutes les particularités export intéressantes qui en font aujourd'hui une pièce de choix dans une collection. Il s'agit donc d'un modèle 1972 à moteur 21 équipé des très pratiques strapontins de coffre si chers aux familles nombreuses ! De couleur blanche et intérieur tissu rouge en bel état, la voiture a été restaurée en partie à Montréal il y a quelques années. Elle fut ensuite achetée par notre collectionneur alors expatrié au Canada. Il l'emportera avec lui à son retour en France en août dernier. Dans un bel état de présentation avec une mécanique d'origine et un système hydraulique en parfait état de fonctionnement, c'est peut-être la voiture qu'il vous faut cet été pour votre voyage en famille au bord de la mer !

Le contrôle technique est valide et la carte grise française en règle.

Rare boîte hydraulique
Configuration Export USA

*Rare hydraulic transmission
USA Export specification*

Carte grise française / French registration papers
Caisse N° / Body number 3577523
Moteur n° / Engine number: 0572002436





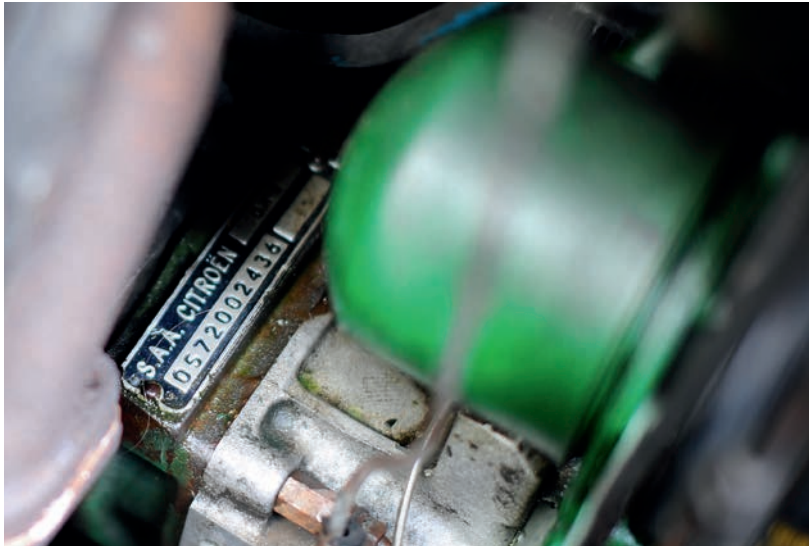
From the moment the DS was introduced at the Paris Motor Show in October 1955, Citroën took a close interest in the worldwide export market. Offering an unusual and modern car, the manufacturer turned up at the Chicago Auto Show in January 1956 with a green DS, which was enthusiastically received by the press, leading to successful sales. The Citroën Cars Corporation dealer network gradually developed, importing cars adapted to the specific requirements of the American market: round headlamps, more powerful heaters and air conditioning ... some of them features never fitted to French-market cars.

Several versions of the DS were offered in the American market, including the convertible - mainly sold on the West Coast - and the estate, the model we are concerned with here.

The estate, based on the ID 19, was introduced for the 1960 model year and proved a great success in the US, where its elegance and versatility were much appreciated. Known as the 'Station Wagon', the famous dual rear number plates fitted in France were replaced by a specific angled license plate holder which could be tipped up or down.

The model we are presenting for sale is one of the rare DS 21 estates fitted with hydraulic transmission destined for the American market and which has all the equipment specific to export models, making it a sought-after addition to any collection today. It is a 1972 model with the 21 engine, fitted with the additional folding seats in the luggage compartment so beloved of large families! Finished in white with a red cloth interior in good condition, the car was partly restored in Montreal a few years ago. It was then bought by a French enthusiast living as an expat in Canada who brought it back when he returned to France last August. The car presents well; its mechanical components are original, and the hydraulic system operates perfectly, perhaps making it just the car you need to take your family down to the seaside this summer!

The roadworthiness certificate ('contrôle technique') is valid and the French registration papers in order.



173

1972 - DS 21 EXPORT CANADA BERLINE

12 000 / 18 000 €

Apparue au salon d'Octobre 1955 à Paris la désormais mythique DS 19 connaîtra une carrière de vingt ans. Incomparable fruit du génie des ingénieurs de la marque et du dessin d'un sculpteur Italien Flaminio Bertoni, elle représente aussi le progrès technique avec une suspension révolutionnaire puisque hydropneumatique et non à ressorts. La direction est assistée, les freins sont à disque et la boîte de vitesse à sélection semi-automatique.

Comme aux USA où la DS fut importée dès 1956, la Citroën fut également vendue neuve au Canada. La voiture plaira aux conducteurs voulant se démarquer du conformisme des productions nord-américaines. Répondant à des normes locales, les DS ainsi importées au Canada étaient équipées d'un chauffage renforcé spécial pays froid -15°. Le reste est identique aux modèles destinés au marché américain.

La DS 21 ici présentée est une troisième main, elle fut achetée neuve à l'origine par la famille de l'industriel Canadien Bombardier qui la conserva pendant vingt ans. Elle se présente dans un état d'usage et nécessiterait une restauration partielle. Toutefois l'état mécanique est excellent et à l'essai la voiture s'est montrée homogène. Il conviendra au futur acquéreur de rouler ainsi ou d'entreprendre une petite restauration. La sellerie cuir fauve est en état d'usage patiné, et tous les accessoires qui caractérisent ce modèle vendu par «Citroën Canada Limited» sont présents et en bon état. Importée en août dernier, son propriétaire actuel a effectué toutes les démarches administratives permettant l'obtention d'une carte grise normale française en règle. Le contrôle technique est en cours de validité.

Rare Version Canadienne
Achetée neuve par la famille Bombardier
Carnet d'entretien original

*Rare Canadian version
Bought new by the Bombardier family
Original service booklet*

Carte grise française / French registration papers
Caisse N° / Body number 4661966
Moteur N° / Engine number: DX2 0571006146 115cv





The now legendary DS 19 made its first appearance at the Paris Motor Show in October 1955 and went on to enjoy a career lasting 20 years. The uniquely brilliant product of the manufacturer's engineers and the design of the Italian sculptor Flaminio Bertoni, it was also a technological step forward, with its revolutionary suspension, using a hydropneumatic system in place of springs. It had power steering, disc brakes and a semi-automatic gearbox. As in the US, where the DS was imported from 1956, the Citroën was also sold new in Canada. The car pleased those drivers who wanted to set themselves apart from the conventional models produced in North America. To meet local requirements, the DS models imported into Canada were equipped with a more powerful heater, specially designed for colder countries (-15°). The rest of its equipment was identical to that fitted in the US market.

The DS 21 presented here has had three owners and was originally bought new by the family of the Canadian industrialist Bombardier, who kept it for 20 years. It is in well-used condition and could do with a partial restoration. It is, however, in excellent mechanical order and the car performed consistently well on test. Its new owner could continue to drive it as it stands today or carry out a minor restoration. The tan leather interior is patinated, while all the accessories typically fitted to this model sold by Citroën Canada Limited are present and in good condition. The current owner imported it into France last August, taking care of all the administrative formalities enabling it to receive a regular French registration certificate ('carte grise normale'). It has a current roadworthiness certificate ('contrôle technique').



174

1963 - CITROËN DS 19 CABRIOLET

180 000 / 220 000 €

Présentée en 1955, les lignes de la DS seront d'une grande inspiration pour le carrossier Henri Chapron, qui en proposera, trois ans plus tard, sa sublime interprétation sous la forme d'un « cabriolet décapotable ». Convaincu par la proposition, Citroën l'intègre dans sa gamme dès 1960, mais continue d'en confier la réalisation au carrossier de Levallois-Perret. Jusqu'en 1971, on les dénommera « cabriolet usine ». En octobre 1960, la presse est élogieuse, le Figaro titrera « Nouveauté choc : une décapotable dont la ligne est particulièrement pure. » Paris-Presses ajoutera : « un festin pour les yeux ». Reprenant toutes les innovations techniques de la berline, aucun cabriolet européen n'allait égaler la beauté mais aussi le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par son utilisation jusqu'au XXI^e siècle. En tout, seulement 1 365 cabriolets usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971.

Le cabriolet DS que nous présentons est un « cabriolet usine » de 1963 équipé de la rare boîte manuelle répondant à la série des DS 19M, comme en atteste le certificat du conservatoire Citroën joint au dossier. Doté d'un historique limpide, nous avons pu remonter la trace de ses 4 précédents propriétaires,

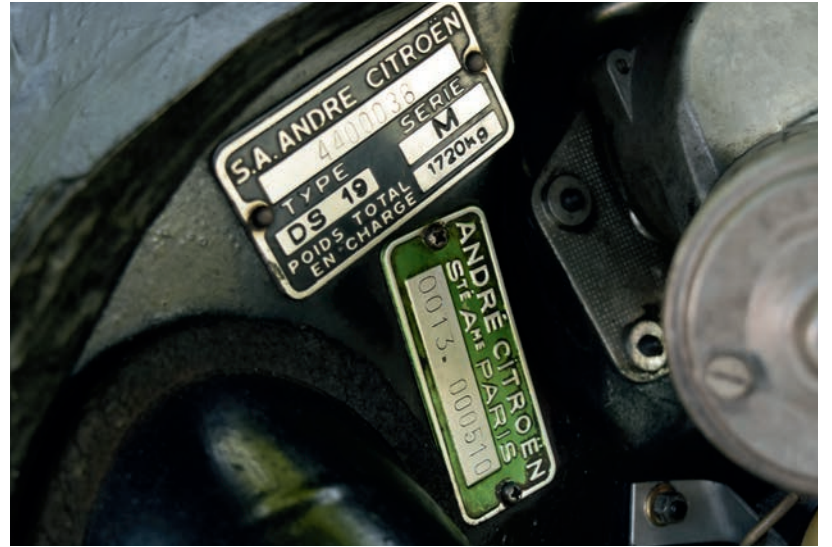
tous résidants de la région lyonnaise. Livrée le 5 avril 1963 à Jacky Farine, l'imprésario de Fernand Raynaud plus connu sous le nom de Jack Yfar, la voiture est utilisée en France pour suivre les artistes dont l'agence Genevoise Yfar avait la responsabilité. Elle est ensuite vendue en 1977 à son second propriétaire, membre du Touring Club de France qui la conservera précieusement pendant 8 ans. C'est alors que deux frères amateurs de Citroën rares s'y intéresseront ; l'un d'eux en prend possession en 1985 et l'immatricule en Charente avant de la revendre à son frère en 1990. La voiture est toujours dans sa peinture d'origine rouge Carmin (nuancier 1963) qui deviendra le rouge Cornaline au nuancier 1966 et n'a pas connu le moindre accident. Il est d'ailleurs amusant de constater que les deux vitres et le pare-brise de la voiture sont encore gravés avec sa première immatriculation 2956 CE 69 de 1963, témoignant d'une présence dans le département du Rhône depuis l'origine et de l'absence de chocs. Collectionneur averti, ce dernier parcourra plusieurs dizaines de milliers de kilomètres à son volant avant de procéder à une remise en état de la carrosserie en 2002, puis de la mécanique en 2008 chez Pierre Laux de Citroën Ecully. Moteur, boîte de vitesse, embrayage, transmission, sphères, direction... les travaux s'achèvent juste à temps pour

Joyaux de la carrosserie française
Rare version équipée de la boîte manuelle, Certificat Citroën Héritage
4 propriétaires, tous de la région de Lyon
Très belle présentation, fonctionne parfaitement

*A jewel in the crown of French coachbuilding
Rare manual gearbox version, Citroën Heritage Certificate
4 previous owners, all from around Lyon
Presented in very good condition and perfect working order*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis number: 4400036
Coque / Body number: 013 000510
Moteur : 4 cylindre - 1985 cm³ - 84 cv
Engine : 4-cylinders - 1985 cc - 84 bhp





présenter l'auto au 90 ans de la marque lors du grand rassemblement international Euro Citro sur le circuit du Mans. Plus récemment, les deux centres des dossiers avant ont été refaits en reprenant les cinq plis d'une précédente remise en état dans les années 90.

Selon le précieux ouvrage d'Olivier de Serres (Citroën DS au panthéon de l'automobile aux éditions Anthèse) sur une série de 207 cabriolets produits en 1963, notre Citroën DS 19 est l'un des 46 exemplaires équipés de la rare

boite mécanique à 4 rapports. Flottant sur la route, notre essai routier nous a une fois encore prouvé que la Citroën DS avait toute sa place dans les plus belles collections du monde tant son avancée technologique pour l'époque était aussi révolutionnaire que son dessin avant-gardiste !

Il ne fait aucun doute que ce cabriolet saura combler les amateurs les plus exigeants, tant son histoire, son bon entretien, sa présentation et sa rareté en font l'un des plus beaux exemplaires aujourd'hui sur le marché.









Introduced in 1955, the styling of the DS was a great inspiration for the coachbuilder Henri Chapron: three years later, he offered his sublime rendition of it in the form of a convertible. Won over by his proposal, Citroën added the convertible to its range from 1960, but continued to entrust the actual building of the model to the coachbuilder in Levallois-Perret. Until 1971, they were known as 'factory convertibles'. In October 1960, the press lavished praise on the model: *Le Figaro* ran the headline "A startling innovation: a convertible with especially pure lines", while *Paris-Presse* added: "A feast for the eyes". Carrying over all the technological innovations of the saloon, for many years no other European convertible could rival the beauty or the comfort of the DS; the superiority of

Citroën's hydropneumatic suspension, far ahead of its time, was confirmed by its continued use into the 21st century. In all, just 1365 'factory convertibles', based on the DS 19 and DS 21, were built from 1960 to 1971.

The DS cabriolet which we are offering for sale is a 'factory convertible' from 1963, fitted with the rare manual gearbox corresponding to the DS 19M series, as the Citroën Heritage Certificate included in the documentation with the car confirms. Its clear history file enabled us to trace its four previous owners, all of whom lived in the area around Lyon. The car was delivered new on 5 April 1963 to Jacky Farine, the manager of Fernand Raynaud better known as Jacky Yfar, and was used to follow the artists which the agency run by Genevoise Yfar looked after. It was then sold in 1977 to its second owner, a member of the Touring Club de France, who treasured it for eight years. At this point, two brothers who were fans of rare Citroën models took an interest in it: one of them acquired it in 1985 and registered it in the Charente 'département', before selling it to his brother in 1990. The car is still in its original Carmine red paintwork (from the 1963 colour chart), which became Carmelian red in 1966, and has never had the slightest accident. It is amusing too to note that both side windows and the windscreen are still engraved with the car's first registration in 1963, 2956 CE 69, confirming that it has been in the Rhône 'département' right from the start and that it has never been in an accident. A discerning collector, its last owner covered many tens of thousands of kilometres behind the wheel before undertaking a restoration of the bodywork in 2002 and a mechanical overhaul in 2008, carried out by Pierre Laux of Citroën Ecully. The engine, gearbox, clutch, transmission, suspension spheres, steering ... the work was completed just in time to show the car at Euro Citro, the major international meeting to celebrate the marque's 90th anniversary at the Le Mans circuit. More recently, the centre sections of both front seat backrests were restored, making good the five pleats which had previously been reconditioned during the 1990s.

According the Olivier de Serres' precious reference work, *Citroën DS au panthéon de l'automobile* (published by Anthèse), of 207 cabriolets built in 1963, our Citroën DS 19 is one of 46 cars built with the four-speed manual gearbox. As the car wafted us down the road, our test proved once again that the Citroën DS fully deserves its place in the world's greatest collections, its advanced technology as revolutionary in its day as its design was ground-breaking!

There can be no doubt that this convertible will satisfy the most demanding of enthusiasts, its history, good service record, presentation and rarity making it one of the finest examples on the market today.



175

1989 - BMW 325 IX COUPÉ

10 000 / 15 000 €

Présentée en 1975, la première série 3 est commercialisée sous le code E21 en remplacement des E10/E20. La deuxième génération de la série 3 (type E30) arrive en 1982 en version deux portes puis en carrosserie quatre portes en 1984. Elle sera d'abord proposée avec deux motorisations 4 cylindres 1.6L ou 1.8L, et deux 6 cylindres en ligne 2L et 2.3L avant d'accueillir en 1986 le tout nouveau 6 cylindres 2.5L développant 171 chevaux qui sera entre autres modèles introduit sur la première E30 à transmission intégrale, baptisée 325ix. Réputé pour fabriquer des voitures au comportement surviveur, le constructeur bavarois voudra faire taire les mauvaises langues en mettant en avant les nouvelles capacités d'adhérence de sa berline compacte. Le pari est réussi, mais celle qui représente le haut de gamme du modèle reste pauvre en équipements de série. Esthétiquement, la 325ix disponible en carrosserie coupé, berline et touring se différencie assez peu des autres E30, à l'exception des deux centimètres supplémentaires de garde au sol et de ses ailes arrière modifiées pour accueillir des trains roulants aux voies plus larges. Pourtant produite à près de 30000 exemplaires, il est difficile aujourd'hui de trouver un exemplaire en bon état de conservation et esthétiquement préservée des affres du tuning.

Livrée neuve le 3 février 1989 par le Garage de la Gare - Emile Frey à Lausanne, cette BMW 325ix Coupé totalise au jour de notre visite à peine plus de 216000 kilomètres au compteur. En parfait état de présentation, elle est accompagnée de son carnet d'entretien qui illustre un suivi mécanique régulier d'abord à Lausanne, puis en concession BMW à Nîmes, et de nouveau en Suisse au garage Alpauto à Villars. Très bien repeinte dans sa teinte d'origine, la carrosserie est exempte de corrosion, vierge de toute trace de choc, et la sellerie en velours gris est dans un état proche du neuf. Arrivée il y a 3 ans dans la collection de son actuel propriétaire, il souhaite s'en séparer pour laisser place à un nouveau projet. A son volant, nous apprécions tout de suite la position de conduite idéale et le traditionnel tableau de bord central orienté vers le conducteur. La planche de bord est préservée des fissures, et l'ensemble des commandes fonctionne correctement, tout comme le 6 cylindres en ligne qui a gardé toute sa souplesse. Un youngtimer en puissance à n'en pas douter, et à collectionner d'urgence avant que la cote ne s'envole...

Rare 325ix Coupé en bon état
Carnet d'entretien original
Un youngtimer en puissance...

*Rare 325ix Coupé in good condition
Original service booklet
An up-and-coming modern classic*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number WBAAB910302441706
Moteur : 6 cylindre en ligne - 2494 cm³ - 171 cv
Moteur : straight 6-cylinders - 2494 cc - 171 bhp





Introduced in 1975, the first 3-Series was sold under the model code E21 as a replacement for the E10/E20. The second generation of 3-Series (type E30) arrived in 1982 in two-door form, followed by the four-door body in 1984. It was initially offered with two four-cylinder engines of 1.6 and 1.8 litres and two in-line sixes of 2 and 2.3 litres, before receiving the all-new 2.5-litre six-cylinder engine in 1986. Developing 171bhp, this was fitted to - among other models - the first all-wheel drive E30, known as the 325ix. Known for making cars which tended to oversteer, the Bavarian manufacturer wanted to silence its critics by bringing to the fore the new level of grip offered by its compact saloon. The gamble paid off, but this top-of-the-range model was still poorly equipped as standard. The appearance of the 325ix - which was available as a saloon, coupé or Touring (estate) - differed little from the other E30 models, with the exception of an additional 0.8in (2cm) ground clearance and rear wings which were modified to accommodate its wider track. Although 30,000 cars were produced, it is nowadays hard to find a model which has been well maintained and whose body has avoided the worst excesses of the tuning brigade.

Delivered new on 3 February 1989 by the Garage de la Gare - Emil Frey in Lausanne, this BMW 325ix Coupé was showing just over 216,000km (134,200 miles) on the day of our visit. In perfect condition, it comes with its service booklet showing that it has been regularly serviced, first in Lausanne, then at the BMW dealership in Nîmes and once again in Switzerland, at the Alpauto Garage in Villars. With an excellent respray in its original colour, the bodywork shows no signs of corrosion or accident damage of any kind, while its grey velour upholstery is in near-new condition. After three years in his collection, its current owner now wishes to sell the car to make way for a new project. Behind the wheel, we immediately appreciated the ideal driving position and traditional centre console angled towards the driver. The dashboard is free from cracks and all the controls work correctly, as does the straight-six engine, which is as flexible as ever. There can be no doubt that this is an up-and-coming modern classic, which should be added to your collection before prices for it take off ...



176

1982 - VOLKSWAGEN GOLF GTI OETTINGER

35 000 / 45 000 €

Au milieu des années 70, la mode des voitures de sport imposantes, puissantes et trop gourmandes en essence semble décliner. Alors les constructeurs doivent s'adapter, et Volkswagen sera un des premiers à proposer une nouvelle philosophie de la voiture de sport. Attraction majeure du salon de Francfort en 1975, la Golf GTI 1.6 arrive sur le marché avec l'étiquette de « Volkswagen la plus rapide de tous les temps ». Mais le constructeur allemand est encore loin d'imaginer qu'il vient de mettre au jour la référence du segment. Légère (seulement 810 kg) et vive avec son moteur 4 cylindres de 110 chevaux, Volkswagen frappe fort et donne des idées non seulement à la concurrence, mais aussi aux préparateurs privés. Contre toute attente, Volkswagen France, en partenariat avec le sorcier allemand Oettinger, présentera au nez et à la barbe de la maison mère une édition limitée de sa Golf GTI 1.6, qui sera produite à 1250 exemplaires, tous dédiés au marché français. Celle-ci se distingue mécaniquement par sa culasse spécifique 16 soupapes, ses deux arbres à cames en tête (au lieu d'un seul sur la GTI de série) et 136 chevaux au programme...capables grâce à un châssis exceptionnel d'aller aisément concurrencer des voitures plus puissantes sur les routes sinueuses. Nous sommes en 1981 et la mode du tuning s'installe doucement en France. D'un point de vue esthétique, les différences sont notables, avec l'installation du kit BBS très en vogue à l'époque, c'est ainsi que la Golf GTI

Oettinger verra des appendices de sportive accomplie lui pousser sur les ailes mais aussi à l'avant avec un spoiler spécifique. Ici et là, les badges « GTI 16S » ou « 16 soupapes » sont fièrement apposés à l'extérieur et dans l'habitacle, alors que les jantes ATS 14 pouces finissent de distinguer cette édition limitée. L'exemplaire que nous vous présentons a été immatriculé le 16 avril 1982. Ce modèle de couleur gris anthracite se présente dans un très bon état général fidèle à sa configuration d'origine. Acquise par son actuel propriétaire en 2009, elle va bénéficier d'une restauration sérieuse. La voiture a ainsi reçu des soins complets portant sur la carrosserie et la mécanique. Le moteur a été entièrement refait en 2017 au garage Phega Sport par M. Houel, spécialiste reconnu en matière de Golf GTI Oettinger. Plus de 6 000 € ont été investis dans la réfection moteur, qui est à ce jour toujours en rodage. La carrosserie a été entièrement repeinte et les jantes ATS ont été entièrement restaurées par le garage Laubscher en Suisse. Seul l'habitacle est resté dans son jus mais demeure néanmoins très bien conservé. Cet exemplaire au comportement sain et dynamique, difficile à trouver dans une configuration d'origine reste un modèle emblématique des années 80. Il représente à coup sûr une occasion rare de posséder un mythe automobile qui devrait voir sa valeur grimper ces prochaines années.

Seulement 1250 exemplaires
Véritable sportive
Configuration conforme à l'origine

*Only 1250 cars built
A genuine sports car
Correct, original specification*

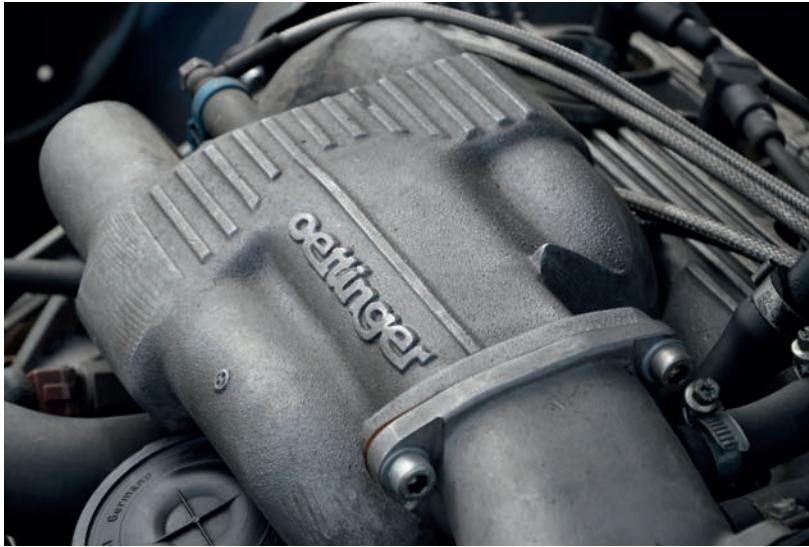
Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number : WVVZZZ17ZCW322249
Moteur : 4 cylindres - 1588 cm3 - 136 ch
Engine: four-cylinder - 1588 cc - 136 bhp





In the mid-1970s, the fashion for large, powerful sports cars which drank too much fuel seemed to be on the wane. The car manufacturers therefore needed to adapt their offering, and Volkswagen would be one of the first to propose a new approach to sports cars. A major attraction at the Frankfurt Motor Show in 1975, the Golf GTI 1.6 was launched on the market billed as "The quickest Volkswagen ever". But little did the German manufacturer imagine that it had created the benchmark for its category. Light (just 810kg/1786lb) and peppy, with its four-cylinder engine producing 110bhp, Volkswagen's GTI hit hard and gave some ideas not only to its competitors, but also to independent tuners. Against all expectations, Volkswagen France, in partnership with the German wizard Oettinger, presented - right under the nose of its parent company - a limited edition of the Golf GTI 1.6, of which just 1250 units would be built, all for the French market. In terms of its mechanical specification, it was distinguished by its 16-valve head, twin overhead camshafts (compared with one on the standard model) and power output of 136bhp. Thanks to its exceptional chassis, it could easily rival more powerful cars on twisty roads. Back in 1981, the craze for tuning was starting to take hold in France. From an aesthetic point of view, there were considerable changes, and with the fitment of a BBS kit (then much in vogue), the Golf GTI Oettinger sported wheelarch extensions and a unique front spoiler. 'GTI 16S' (for 16-valve) badges were proudly applied on the body and inside the car, while 14-inch ATS alloy wheels rounded off the specific features of this limited edition.

The model we are presenting for sale was first registered on 16 April 1982. Finished in anthracite grey, it is in excellent overall condition to its correct original specification. Acquired by its current owner in 2009, it underwent a painstaking restoration, with comprehensive work to its bodywork and mechanical components. The engine was completely overhauled in 2017 at the Phega Sport garage by M. Houel, a recognised specialist in the Golf GTI Oettinger. More than €6,000 was spent to overhaul the engine, which is still running in. The body was entirely repainted and the ATS wheels completely refurbished by the Laubscher garage in Switzerland. Only the interior has been left in its original state, but it has nonetheless remained well preserved. This model with its safe, dynamic handling, which is difficult to find in its original specification, remains an icon of the Eighties. It undoubtedly represents a rare opportunity to own a motoring legend whose value should increase in the years to come.



177

1983 - VOLKSWAGEN GOLF I GTI 1800 PIRELLI

17 000 / 23 000 €

Ce très bel exemplaire de la légendaire Volkswagen Golf I GTI 1800 Pirelli, a été mis en circulation le 31 août 1983. Elle est donc l'aboutissement de la première génération des Golf GTI munie du moteur 1800 cm³ couplé à une boîte 5 vitesses. Extérieurement, elle se remarque par son monogramme «Golf GTI 1800» sur la malle arrière, sa calandre à 4 phares qui sont ici des antibrouillards et son bouchon de réservoir à clapet. Mais le plus caractéristique de cette série produite pendant seulement 6 mois à 10 500 exemplaires sont ses jolies jantes en alliage «Pirelli» immédiatement reconnaissables avec leurs fentes en forme de «P». Chaussée de pneus plus sportifs en 185/60 R14, elle était aux côtés de la célèbre Oettinger, une évolution axée sur le couple et le confort de conduite.

La voiture que nous présentons a été intégralement restaurée par son précédent propriétaire, un spécialiste de la marque. L'ensemble de la carrosserie a été refait dans ses ateliers tout comme l'habitacle qui se trouve dans un état proche du neuf (sur facture). Le tableau de bord est dans

un état impeccable et il en est de même pour la sellerie et les moquettes. Coté mécanique, plus de 8 200 € ont été investis dans l'achat de pièces chez Top Wagen, Mecatechnic, Sport concept ou Volkswagen Classic Parts. Le bloc moteur, l'embrayage, la boîte de vitesse, les suspensions (amortisseurs, butées, silent-bloc...) les trains roulants, les freins (disques, plaquettes, tambours arrière, répartiteur...) sont refaits à neuf. Le faisceau électrique est bien évidemment refait ainsi que le système de chauffage. Débutés en 2014, les travaux s'achèveront octobre 2016 pour un résultat proche de la perfection.

L'opportunité d'acquérir une Golf I GTI 1800 Pirelli se présente très rarement. Véritable icône des années 1980, la Golf GTI fut la première de sa race, et cet exemplaire, l'un des tout derniers jamais fabriqués, proposé dans un état exceptionnel, mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants.

Restauration intégrale de grande qualité
Modèle rare, exclusif et performant
Dossier de restauration

*Totally restored to a high standard
Rare and exclusive high-performance model
Restoration files*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis / Chassis n° : WWWZZZ17ZEW009968
Moteur : 4 cylindre - 1781 cm³ - 112 cv
Engine : 4-cylinders - 1781 cc - 112 bhp





This very fine specimen of the legendary Golf I GTI 1800 Pirelli was first registered on August 31st 1983 and is therefore the last and most fully developed version of the first generation of the Golf GTI. The 1800 cc engine is mated to a 5 speed gearbox. External recognition points are the «Golf GTI 1800» badge on the tailgate, the fog lights inserted in the front grille alongside the headlights and the fuel cap with a hinged finger covering the lock. But the most characteristic feature of this limited series, of which 10 500 cars were built in a production run lasting only 6 months, is the handsome alloy «Pirelli» wheels with their “P” shaped cooling cut-outs and shod with more sporting 185/60 R14 sized tyres. Compared to the famous 1.6 litre Oettinger 16 valve model, sold during the same period, this 1800 cc model favoured increased torque and optimal driving comfort.

The car in our sale has been totally restored by its previous owner, who is a VW specialist. The entire bodywork was renovated in his workshop, as was the interior which is in as-new condition (invoices available). Dashboard, upholstery and carpets are impeccable. As for the mechanics, 8 200 € has been spent on new parts supplied by Top Wagen, Mecatechnic, Sport Concept and Volkswagen Classic Parts. The engine, the clutch, the gearbox and the suspension (shock-absorbers, bump stops, rubber bushes, etc.) have been completely overhauled to as-new condition, as have the drive train and the brakes (front discs and pads, rear drums and linings, pressure regulator). The electric wiring loom and the heating system have also been renewed. This work, which took from 2014 until October 2016, has produced a near perfect result.

The chance to acquire a Golf I GTI 1800 Pirelli only occurs very rarely. The iconic Golf GTI created a new category of car, the GTI or ‘hot hatch’ and is an important milestone in automobile history. Our car, one of the very last built, is in really outstanding condition and is worthy of the attention of the most demanding enthusiasts.



178

1984 - RENAULT R5 TURBO 2

63 000 / 73 000 €

La Renault R5 Turbo est dévoilée au salon de l'automobile de Bruxelles en 1980. Elle s'inscrit dans l'idée de développer des dérivés des automobiles de série, destinés à courir en rallyes et compétition de groupe 3 et B. Sa motorisation est celle de la R5 Alpine avec un turbo Garrett T3 lui permettant de développer 160 chevaux tout en limitant la prise de poids par rapport au modèle de base. Dès 1982, la Turbo 2 est présentée au mondial de l'Automobile de Paris, avec essentiellement des évolutions esthétiques tenant à des impératifs économiques et afin de proposer plus de personnalisation aux clients. Les performances sont toujours au rendez-vous et se vérifieront en compétition aussi bien nationales qu'internationales. Mais du fait d'un prix élevé et d'un comportement exigeant, la voiture ne sera finalement produite que jusqu'en 1985, faisant ainsi de la R5 turbo 2, avec moins de 3200 exemplaires produits, un modèle assez faiblement diffusé et surtout de plus en plus rare sur nos routes compte tenu du faible nombre de voitures ayant survécu au trop-plein d'optimisme de certains. De couleur blanche avec pare-chocs noirs et autocollants assortis, notre R5 Turbo 2 se présente dans une superbe livrée à la fois chic et sportive,

caractéristique de son millésime puisque c'est seulement à partir de 1984 que la couleur blanche fut proposée au catalogue. Elle associe cette présentation extérieure, terminée par de splendides jantes en alu brossé et noir, à un intérieur en velours beige clair avec pédalier alu. Le tout dans un excellent état cosmétique. La carrosserie a été intégralement refaite, avec le souci de garder les autocollants « Turbo 2 » d'origine sur les portes, qui explique que ces ouvrants n'ont eux pas été repeints. Pour le préserver en bon état, l'habitacle a lui été revu en 2013 comme en atteste le dossier du véhicule. Lequel fait également état d'un passage au banc de contrôle des trains roulants en 2015, attestant de la bonne marche du véhicule. D'un point de vue mécanique la voiture a connu une révision générale en 2015 et fonctionne donc parfaitement. Récemment sa pompe à essence et son récepteur d'embrayage ont été remplacés. Il s'agit ainsi d'un très bel exemplaire d'un modèle peu répandu, qui affiche un kilométrage très certainement d'origine d'un peu moins de 100 000 kilomètres et ne demande qu'à vous donner le sourire immédiatement à son volant.

Un magnifique exemplaire
Un modèle représentatif de l'ère Turbo des années 1980
Une vraie voiture de compétition sur la route

*A magnificent specimen of this breed
An iconic model from the turbo era of the 1980s
A real competition car for road use*

Titre de circulation monégasque / Registration : Monaco
Châssis / Chassis Number : VF1822000F0000181
Moteur : 4 cylindre turbo - 1397 cm³ - 160 cv
Engine : 4-cylinders - 1397 cc - 160 bhp





The Renault R5 Turbo was unveiled at the 1980 Brussels Motor Show. The manufacturer wanted to use standard production models as a basis for developing variants specifically destined to compete in rallies and race series for groups 3 and B. Its engine is that of the R5 Alpine with the addition of a Garrett T3 turbo, enabling it to produce 160 bhp, while not weighing much more than the basic model. The 1982 Paris Motor Show saw the launch of the Turbo 2, which was mainly a cosmetic facelift for marketing reasons and offered a greater range of options so that clients could personalize their vehicle. The level of performance was maintained, as was proved by successes in national and international competitions. But because the price was high and the car was demanding to drive, production was discontinued in 1985. With only 3200 cars made, the R5 turbo 2 was always quite a rare model and has become even more so with a low survival rate, owing to the number of cars that have been the victims of the overoptimism of their drivers

With its white paintwork and black bumpers and matching stickers, our R5 Turbo 2 has superb livery that is both chic and sporty and is characteristic of its model-year, since white was only added to the catalogue in 1984. This external appearance, completed by splendid brushed alloy and black wheels, is combined with a light beige velvet interior with aluminium pedals. All cosmetic aspects are excellent. The bodywork has been restored and repainted. As the owner wished to retain the original Turbo 2 stickers on the doors, these panels have not been repainted. The files show that in 2013 the interior was comprehensively refreshed and that in 2015 the suspension was tested on a rolling road and proved to operate correctly. The car has had a complete mechanical overhaul in 2015 to bring all components up to scratch. We therefore have on offer a very fine example of a model produced in limited numbers. The recorded distance, which is certainly genuine, is a little less than 100 000 kilometres (62 000 miles). The car is waiting to make you smile as soon as you get behind the wheel.



179

1953 - PORSCHE 550 SPYDER BY MARTIN & WALKER

60 000 / 70 000 €

La Porsche 550 Spyder est une icône au-delà du monde des collectionneurs et amateurs de voitures de collection. C'est un mythe, un hymne à la liberté et à l'esprit rebelle qui devint le symbole de toute une génération avide de sensations fortes. Plus œuvre d'art que voiture, les quelques 90 exemplaires produits à partir de 1953 ne seront réservés qu'à de rares amateurs.

Le véhicule présenté est à l'origine d'une re-fabrication du début des années 1990 par le constructeur Martin & Walker Ltd. Son géniteur Barrie Martin basé à Thruxton est un des fabricants les plus pointus délivrant toujours un travail de fabrication d'une qualité remarquable. Cet exemplaire est davantage une re-création plutôt qu'une vulgaire réplique. Toutes les spécificités du modèle original sont respectées, ainsi le poids de 550 kilos est le même que la véritable Porsche et la puissance du moteur est identique à l'originale.

Le châssis tubulaire fabriqué sur mesure est doté d'un train avant Mc Pherson avec double triangulation superposée. A l'arrière, le magnifique train en aluminium copie conforme de la véritable 550 repose sur un châssis renforcé type De Dion. Les freins quant à eux sont à disques. Le Flat 4 placé en position centrale arrière a été reconstruit et réalésé à 1776

cc pour développer 115 chevaux, gavés par deux magnifiques carburateurs Weber double corps. Les soupapes et culasses ont été modifiées pour recevoir de l'essence au sans-plomb. Enfin, la boîte de vitesse a été entièrement révisée et l'échappement est une pièce faite sur mesure qui reprend les côtes et le son de l'authentique modèle Sebring,

Le propriétaire actuel possède cette 550 depuis 2002 et n'a eu de cesse d'améliorer son instrumentation venant notamment des USA et d'Allemagne afin de respecter dans les moindres détails les pièces d'origine refabriquées en petites unités notamment pour les Porsche 550 originales. Dernier atout de cette auto, sa carte grise normale de Porsche 550 Spyder avec une date de première mise en circulation au 15/07/1953, correspondant à la première année de production chez le constructeur.

Lors de l'essai, la voiture s'est montrée homogène, très efficace et en parfait état de fonctionnement. La puissance et la légèreté rend les accélérations extrêmement vives.

Le contrôle technique est valide et elle représente une occasion idéale pour rendre hommage à Porsche dont nous fêtons les 70 ans !

Moteur Type 1 115 cv
Première Construite par les ateliers Martin and Walker
Etat exceptionnel

*Type 1 engine developing 115bhp
The first example of this model built by the Martin and Walker workshops
Exceptional condition*

Carte Grise française du / French registration papers dated 15/07/1953
Chassis N° / Chassis number: 11980
Moteur : 4 cylindre à plat - 1776 cm3 - 115 cv
Engine : flat-4 - 1776 cc - 115 bhp





The Porsche 550 Spyder is an icon revered well beyond the sphere of classic car owners and enthusiasts. It is a legend, a tribute to freedom and to the spirit of rebellion which became the symbol for an entire generation in search of excitement. A work of art more than a car, the 90 or so examples built from 1953 onwards were reserved for a select few enthusiasts.

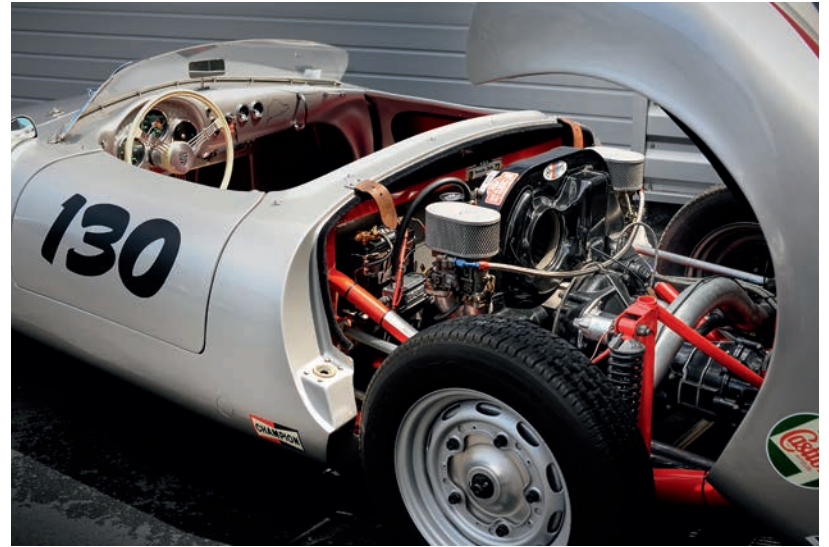
The car we are presenting served as the basis for a remanufactured series of cars which were produced at the beginning of the 1990s by Martin & Walker Ltd. Their creator Barrie Martin, based at Thruxton, is one of the most rigorous car builders, whose work is always of remarkable quality. This example is more a 're-creation' of the original than a common-or-garden replica. All the characteristics of the original model have been respected: its weight of 550kg (1213lb) is the same as the genuine Porsche, and the power developed by the engine is identical to the original.

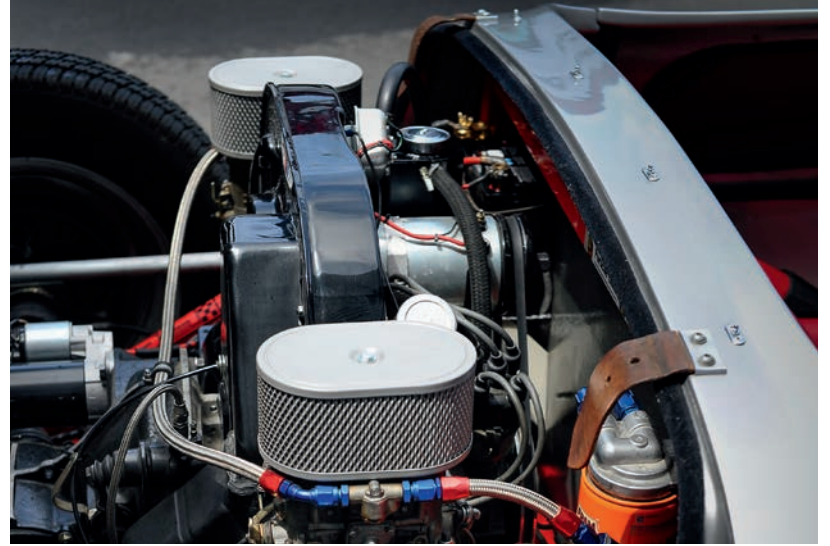
The tubular chassis was made to measure and is fitted with MacPherson front suspension with double wishbones. The splendid rear suspension is fabricated from aluminium; an exact copy of that fitted to the genuine 550, it sits on a strengthened De Dion-type chassis. The brakes are discs. The rear-mid mounted flat-four engine was rebuilt and bored out to 1776cc to produce 115bhp, fed by two magnificent twin-barrel Weber carburettors. The valves and cylinder heads were modified to accept lead-free fuel. Finally, the gearbox was completely overhauled, and the exhaust made to measure, reproducing the dimensions and sound of the authentic Sebring model.

The current owner has had this 550 since 2002 and has worked tirelessly to improve the car's instrumentation, using in particular parts from the USA and Germany, in order to respect down to the very last detail the original parts which have been re-made in small quantities, above all for the original Porsche 550s. This car's final trump card has to be its regular registration certificate for a Porsche 550 Spyder showing a first registration date of 15/07/1953, corresponding to the first year of production for the manufacturer.

During our test, the car proved to be a highly effective all-round performer and in perfect running order. Its power and light weight make for extremely brisk acceleration.

With a current roadworthiness certificate ('contrôle technique'), this model represents an ideal opportunity to pay tribute to Porsche on the occasion of its 70th anniversary!







180

1995 - PORSCHE 911 (993) CARRERA RS

200 000 / 250 000 €

Apparue en 1964, est-il encore nécessaire de présenter la Porsche 911 ? Probablement pas. Mais pour bien comprendre ses évolutions, il faut savoir s'arrêter sur des dates et sur les symboles qui ont contribué à la construction du mythe. La véritable carrière des 911 sportives commence en 1973 lorsque la marque de Stuttgart réalise pour les besoins de la compétition sa première RennSport, la 911 Carrera RS. Afin d'obtenir l'homologation en compétition, le règlement impose la fabrication d'au moins 500 voitures destinées à une utilisation routière. Les performances et le succès commercial de cette auto sont tels que le volume final de production est trois fois supérieur aux prévisions. La Carrera RS devient une référence au point qu'il est devenu inconcevable de ne plus la proposer au catalogue. C'est ainsi que la 911 type 964 reprend le flambeau en 1991 avant de laisser la place à sa descendante, la 993 Carrera RS qui sera produite pendant deux ans à partir de l'année 1995. La base mécanique de la Porsche 993 Carrera RS est le bien connu flat 6 3.6L inauguré par sa devancière. Partant de ce bloc, Porsche le réalèse précisément à 3746 cm3 ce qui lui permet grâce à ses 300 chevaux de passer l'exercice du 1000 mètres départ arrêté en 23,7 secondes et d'atteindre 275 km/h. Produite à seulement 1014 exemplaires, cette 911 Carrera RS est

devenue un collector très polyvalent qui mêle modernité et sensations, ce qui la rend particulièrement désirable.

Notre Porsche 993 RS est une version Touring de 1995. Elle se présente dans une livrée rouge indien associée à un intérieur en cuir biton noir et gris. Elle se trouve dans un superbe état de conservation malgré ses 260 000 kms. Elle est équipée de la climatisation, du volant GT2 d'un coupe-circuit ainsi que de ses 4 jantes Speedline. Cette voiture a été livrée neuve à Wiesbaden en Allemagne le 25 avril 1996, elle arrive en France en 2005. Comme en témoigne son carnet d'entretien et son dossier de facture, elle a été régulièrement entretenue dans le réseau Porsche ou chez des spécialistes. En 2006, alors que son compteur affichait 191 000kms, le garage Survirage a entrepris une réfection totale du moteur comprenant notamment le changement des pistons et des deux culasses. En 2009 à environ 240 000 kms, le système de freinage a été entièrement refait. Enfin en 2010, le système d'allumage a été entièrement remplacé à 251 000 kms. La voiture se trouve aujourd'hui dans très un bon état de fonctionnement et son comportement est sain et équilibré. Cette 993 RS est présentée à un tarif très attractif, elle constitue une rare occasion d'acquérir un véritable collector aux performances exceptionnelles

Seulement 1014 exemplaires
Un véritable collector
Un exemplaire matching number

*Only 1014 produced of this model
A true classic
Matching numbers*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis n°: WPOZZZ99ZTS390290
Moteur : 6 cylindre à plat - 3746 cm3 - 300 ch
Moteur : Flat six - 3746 cc - 300 bhp





Is it still necessary to present the Porsche 911, which first appeared in 1964? Probably not, but in order to follow the evolution of this iconic car, it is necessary to know the important dates and the symbols which have contributed to the myth. The real career of the sporting 991 began in 1973 when the Stuttgart firm produced for competition purposes its first RennSport model, the 911 Carrera RS. In order to obtain homologation, the rules required that at least 500 road-going cars should be built. The performance and the commercial success of this model were such that the final production figure was more than three times higher than that originally planned. The Carrera RS became such a benchmark that it was unthinkable to drop it from the Porsche catalogue. So the 911 type 964 took over in 1991 and was in turn replaced in 1995 by the 993 type Carrera RS, which would be produced for two years. The 993 Carrera RS continued to use the well-known 3.6 litre flat-6 engine which had been inaugurated by her predecessor. The block was bored out to achieve a capacity of 3746 cc and its output of 300 bhp enabled the car to cover 1000 metres from a standing start in 23.7 seconds and gave it a top speed of 275 KPH. This 993 type 911 Carrera RS, of which only 1014 were produced, has become much sought after by Porsche connoisseurs, who appreciate its versatility, combining modernity and strong sensations.

The Porsche 993 RS in our sale is a Touring version built in 1995. Its Indian red coachwork is complemented by duo-tone grey and black leather upholstery. Despite having covered 260 000 kms, she is in excellent condition. She has air-conditioning, a GT2 steering wheel, a circuit breaker and 4 Speedline wheels. Having been delivered new in Wiesbaden in Germany on April 25th 1996, she was imported into France in 2005. As her service records and file of invoices attest, she has been regularly maintained by Porsche concessionaires or specialists. In 2006, when the odometer read 191 000 kms, the Survirage garage completely overhauled the engine, the work including fitting new pistons and two new cylinder heads. In 2009, at around 240 000 kms, the whole of the braking system was overhauled. Lastly, in 2010, at 251 000 kms, an entire new ignition system was fitted. The car is now very mechanically sound and its road behaviour is well-balanced and correct. Offered with a very attractive estimated hammer price, this 993 RS represents a rare opportunity to acquire a Porsche classic with exceptionally high performance.











181

2006 - PORSCHE 911 TYPE 997 GT3

70 000 / 90 000 €

Déjà homologuée pour les circuits via la version RennSport lancée en 1972, la Porsche 911 verra une nouvelle appellation arriver au catalogue en 1999 avec l'apparition de la GT3. Plus sportive, allégée, un moteur plus performant et un châssis optimisé ont rapidement apporté à la 911 GT3 ses lettres de noblesses et encore mieux le statut de véritable star des circuits. Sur la gamme 997, Porsche poursuit son programme GT3 et franchi un nouveau cap tant son comportement évolue par rapport à la version précédente. Tout est nouveau ou presque, à commencer par le niveau de performances atteint. La puissance du fameux flat 6 est portée à 415 chevaux à 7600 tr/min et Porsche annonce 310 km/h en vitesse de pointe ou encore 21 secondes seulement pour englober le kilomètre départ arrêté. Elle égale largement la pourtant très exclusive 996 GT3 RS sortie en 2003. Côté transmission, la 997 GT3 reçoit une boîte manuelle à 6 rapports à l'heure où Ferrari ou BMW pour ne citer qu'eux proposent des boîtes séquentielles ou robotisées néanmoins pas encore assez fiables. Tellement aboutie à sa sortie, la 997 GT3 surpassera même la 997 Turbo et ses 480 chevaux sur la fameuse boucle du Nürburgring, en attendant l'arrivée de la GT3 RS...

Le modèle que nous présentons est une Porsche 997 GT3 de 2006. Affichant un peu plus de 61 000 kms au compteur elle se trouve dans un très bon état général. Cette 911 blanche possède un intérieur noir en cuir et alcantara à la fois chic et sportif. En véritable sportive qui se respecte, son compte-tours trône au centre du bloc d'instrumentation. Elle dispose en option des freins céramique, d'un toit ouvrant, de la climatisation ou encore du GPS... Sa dernière révision a été effectuée à 53 000 kms chez le spécialiste Porsche Main Car. Avec une ligne d'enfer et son aileron si caractéristique, la GT3 ne passe pas inaperçue. Cette voiture exclusive aux performances élevées possède toutes les qualités pour vous faire ressentir le frisson du sport automobile. Proposée aujourd'hui à un tarif attractif il s'agit d'une opportunité à ne pas laisser passer !

Performances élevées
Utilisable au quotidien
Tarif attractif

*High performance
Usable every day
Attractive price*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number: WPOZZZ99Z7S790095
Moteur : 6 cylindres à plat - 3600 cc - 415 ch
Engine: flat-six - 3600 cc - 415 bhp





The Porsche 911 was already homologated for track use with its RennSport version introduced in 1972, but a new model name was added to the range in 1999 when the GT3 appeared. Sportier and lighter, with a more powerful engine and an optimised chassis, the 911 GT3's reputation was soon established, and it became a star on track. For the 997 range, Porsche continued its GT3 programme and took it to a new level, so great was the improvement in its performance over the previous version. The power developed by the famous flat-six increased to 415bhp at 7600rpm, and Porsche announced a top speed of 310kph (193mph) and a time of just 21 seconds to cover the standing kilometre. It matched the highly exclusive 996 GT3 RS launched in 2003. To transmit this power, the 997 GT3 was fitted with a six-speed manual gearbox at a time when Ferrari and BMW, to name just them, offered sequential or robotised gearboxes, even though these were not yet altogether reliable. Hugely accomplished when it was introduced, the 997 GT3 even lapped the famous Nürburgring faster than the 480bhp Porsche 997 Turbo, with the GT3 RS yet to come ...

The model we are presenting is a Porsche 997 GT3 from 2006. Showing just over 61,000km (37,900 miles) on the clock, it is in very good overall condition. This white 911 has a black interior in leather and alcantara which is both sporty and stylish. Like any self-respecting sports car, its rev counter takes pride of place in the centre of the instrument panel. It is fitted with ceramic brakes, a sunroof, air conditioning and even GPS as options ... The last service was carried out at 53,000km (32,900 miles) by the specialist Porsche Main Car. With its devilish good looks and distinctive rear wing, the GT3 does not pass by unnoticed. This exclusive high-performance car has all it takes to let you experience the thrill of motorsport. Offered for sale today at an attractive price, it is an opportunity not to be missed!







182

2009 - PORSCHE 911 TYPE 997 TURBO CABRIOLET

73 000 / 83 000 €

Remplaçante de la mal aimée 996, la Porsche 911 type 997 est introduite sur le marché en 2004, mais ce n'est qu'en 2006 que la version Turbo fait son apparition au catalogue. La firme de Zuffenhausen proposera une 997 Turbo encore plus exclusive que la 996, son flat 6 de 3.6L développe 480 chevaux et un couple de camion qui culmine à 620 Nm disponible dès 1950 tr/min. Le flat six est associé à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une boîte Tiptronic reliée à une transmission intégrale. L'équipement de série est pléthorique et l'habitacle brille toujours par une qualité de finition et de présentation exceptionnelle. La 997 Turbo Cabriolet est lourde et accuse presque 1,6 tonne sur la balance mais sa conception en fait une voiture presque gracile face aux concurrentes, à tel point qu'elle peut chasser sans rougir sur les terres des supercars sans oublier de conserver une polyvalence pour un usage quotidien avec une facilité de conduite réelle.

L'exemplaire que nous présentons est une Porsche 997 turbo associée à une boîte automatique tiptronic S. Elle a été vendue neuve en 2009 par le centre Porsche d'Annecy. Ce cabriolet se trouve dans un très bon état général, crédité d'un peu moins de 57 000 kms il est accompagné de son carnet d'entretien et de son filet anti-remous. Sa carrosserie couleur crème s'associe parfaitement avec sa capote et son intérieur en cuir chocolat. Très bien optionné, ce véhicule est notamment équipé du pack sport chrono turbo et d'un intérieur entièrement en cuir. Avec une valeur neuve de plus de 177 000 € vous avez aujourd'hui accès à un incroyable niveau de performances pour un tarif beaucoup plus accessible.

Performances élevées
Très bonne qualité de fabrication
Facilité de conduite au quotidien

*High performance
Excellent build quality
Easy to drive every day*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number: WPOZZZ99Z9S770430
Moteur : 6 cylindre à plat - 3600 cm3 - 480 ch
Engine: flat-six - 3600 cc - 480 bhp





The replacement for the unloved 996, the type 997 Porsche 911 came onto the market in 2004, but it was not until 2006 that the Turbo version was added to the range. The Zuffenhausen firm offered a 997 Turbo which was even more exclusive than the 996: its 3.6-litre flat-six developed 480bhp and a truck-like torque figure, which peaked at 620Nm from as low down as 1950rpm. The flat-six could be combined with a six-speed manual gearbox or a Tiptronic transmission, with drive to all four wheels. It came with an abundance of standard equipment, while the interior continued to be exceptionally well built and finished. The 997 Turbo Cabriolet was a heavy car, tipping the scales at nearly 1.6 tons, but its design made it appear almost slender when compared with its competitors, to the point that it could poach on the territory of supercars without blushing, all the while remaining versatile enough to be driven easily every day.

The model we are presenting for sale is a Porsche 997 Turbo with a Tiptronic S automatic gearbox. It was sold new in 2009 by the Porsche Centre in Annecy. This cabriolet is in very good overall condition; with a mileage of 57,000km (35,400 miles) attributed to it, it comes with its service booklet and wind deflector. Its cream paintwork goes perfectly with the hood and interior in chocolate leather. Very well specified, the car has among other options the Turbo Chrono Sport pack and a full leather interior. With a new price in excess of 177,000 €, today you can enjoy an unbelievable level of performance for a much more affordable price.



183

1994 - LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVO 2 GIALLO GINESTRA

50 000 / 70 000 €

Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. A la version de base succéderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Groupe B), la HF 4WD (première Lancia Intégrale à gagner le championnat du monde en 1987), la HF Intégrale (qui remportera à son tour le titre mondial en 1988) et enfin, en 1989, la HF Intégrale 16v. En 1991, le constructeur italien présente la première évolution de sa Delta HF Intégrale qui remportera l'année d'après un onzième titre en championnat du monde des rallyes. Ultime évolution de la Lancia Delta Intégrale, la Evoluzione 2 apparaît en 1993 et voit la puissance du 4 cylindres en ligne turbo Lampredi désormais poussée à 215 chevaux avec un couple de 320 Nm obtenu à seulement 2500 tr/min. L'édition « Giallo Ginestra » est aujourd'hui difficile à trouver car seulement produite à 220 exemplaires entre 1993 et 1994.

Vendue neuve en Italie, la voiture que nous présentons a reçu sa première immatriculation le 25 mars 1994. Elle a été importée par un collectionneur

de Lancia du sud de la France en 2004. Il aurait acheté la voiture à son premier propriétaire, alors que son compteur affichait 58 000 kms. Il a conservé la voiture pendant 12 ans et a parcouru moins de 6 000 kms à son volant, étant professionnel de l'automobile, il s'est lui-même chargé de l'entretien de la voiture. Il aurait notamment fait refaire la boîte de vitesses chez un spécialiste à Carmagnola en Italie en 2016. C'est à ce moment-là que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Son compteur affiche aujourd'hui un peu plus de 68 000 kms, la voiture se trouve dans un superbe état tant mécanique que cosmétique. Sa peinture possède un bel éclat et son intérieur en alcantara est magnifiquement bien conservé. Au niveau mécanique, ses montées en régime sont franches, notre essai routier nous a permis de constater que cette voiture extrêmement performante lors de son lancement, n'a rien perdu de sa fougue et de son énergie. Elle est présentée aujourd'hui à un tarif très attractif, avec sa cote en hausse cette voiture demeure un très bon investissement, sans aucun doute une occasion à ne pas laisser passer !

Rare série limitée «Giallo Ginestra»
Performances et efficacité routière hors du commun
Estimation attractive

*Rare limited series «Giallo Ginestra»
Performance, agility and road-holding way beyond normal standards
Appealing estimate*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis n° ZLA831AB000584335
Moteur : 4 cylindre turbo - 1995 cm3 - 215 ch
Engin : turbo-charged 4 cylinder - 1995 cc - 215 bhp





The Lancia Delta, which was launched in 1979, is a compact saloon car with bodywork designed by Giorgetto Giugiaro. It was immediately highly acclaimed and the press awarded it the European Trophy of the Car of the Year in 1980. The standard model was joined successively by the GT, the HF Turbo, the S4 (produced for Group B homologation in rally championships), the HF 4WD (the first Lancia all-wheel drive model to win the World Rally Championship in 1987), the HF Intégrale (which in its turn won the World Championship in 1989) and lastly in 1989 the HF Integrale 16v. In 1991 the Italian manufacturer presented the first evolution of the Delta HF Integrale which won the following year the firm's eleventh World Rally Championship. The final evolution of the Lancia Delta Integrale, the Evoluzione 2 appeared in 1993, with the power of the Lampredi designed, turbo-charged straight 4 cylinder engine boosted to 215 bhp. Maximum torque of 320 Nm was obtained at only 2500 revs. Cars of the « Giallo Ginestra » limited series are very difficult to find nowadays, because only 220 of them were produced between 1993 and 1994

The car which we are offering was sold new in Italy and was first registered on March 25th 1994. She was bought from the first owner in 2004, with 58 000 kms on the odometer, by a Lancia enthusiast who lived in the south of France. He kept the car for 12 years during which time she only covered 6000 kms. Being a professional in the motor business, he had the maintenance taken care of himself. In particular he had the gearbox overhauled in Milan in 2016 and it was at that time that the current owner acquired her. The odometer reading is now a little over 68 000 kms and the car is in superb condition, both mechanically and aesthetically. The paintwork gleams and the alcantara interior has been meticulously preserved. Our road test enabled us to confirm that the engine revved freely and accelerated hard with no flat spots. This car, which was noted for its exceptional performance when it was new, has lost none of its verve and dynamism. With a very reasonable estimated price, this rare model, whose market value is rising, offers good investment potential and is an opportunity not to be missed.



184

1994 - FERRARI 348 GTS

55 000 / 75 000 €

Nous sommes en 1990 et la mort d'Enzo Ferrari un an auparavant marque encore les esprits malgré l'hystérie spéculative qui touche la marque au cheval cabré. La Ferrari 348 succède alors à la 328 dans une drôle d'atmosphère. Dessinée une nouvelle fois par l'incontournable Pininfarina, la nouvelle berlinette de Maranello allie tradition et modernité à une époque où la concurrence se fait de plus en plus agressive. Souvent appelée « petite Testarossa » pour ses grilles d'aération sculptées - comme sa grande sœur - dans les portières, elle ne parvient pas à s'attirer la sympathie de la presse et des amateurs malgré son comportement sportif correspondant à l'ADN de la marque italienne. Elle s'écoulera tout de même à près de 10000 exemplaires en cinq années de production. La 348 sera déclinée en trois versions : TB (berlinette), TS (targa) et spider (cabriolet) avant de connaître en 1993 ses premières et ultimes modifications pour désormais porter les appellations GTB et GTS. Ces ultimes versions sont les plus abouties et donc les plus désirées notamment grâce à la puissance du moteur V8 portée à 320 chevaux et au poids de la voiture allégée de 50 kilos. Seuls 218 exemplaires de 348 GTS furent produits, ce qui en fait assurément un modèle à collectionner sans tarder, au risque de voir la côte de cette véritable Ferrari s'envoler...

La Ferrari 348 GTS que nous vous proposons est un exemplaire français livré neuf par les établissements Charles Pozzi Levallois le 29 juillet 1994, et qui affiche aujourd'hui près de 72000 kilomètres au compteur. Son carnet de service est accompagné du bon de commande original de la concession ainsi qu'un dossier de factures justifiant son entretien régulier. Sa teinte rouge d'origine associée à son intérieur en cuir noir et moquettes noires parfaitement entretenus. La voiture fut révisée intégralement en février 2015 chez Fiorano Racing dans les Yvelines pour un montant dépassant les 9000€, incluant le remplacement des courroies de distribution et de nombreux joints moteur. La dernière vidange date quant à elle de septembre 2017. A son volant, le caractère sportif de l'auto se fait tout de suite ressentir notamment grâce aux vocalises du V8 sublimes par l'échappement TubiStyle. Assez rapidement, il est aisé de constater qu'il s'agit de la version la plus aboutie de la famille 348 tant son comportement est plus affuté que les versions TB ou TS, notamment grâce à une meilleure répartition des masses. Equipée d'une climatisation et d'un chargeur 6CD installé dans le coffre, notre exemplaire sera également livré avec sa trousse à outils.

Seulement 218 exemplaires produits
Livrée neuve chez Pozzi Levallois
Accompagnée de ses carnets d'origine

*Only 218 cars built
Delivered new by Pozzi Levallois
Supplied with its original service booklets*

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis / Chassis number : ZFFUA36B000097127
Moteur : V8 - 3400 cm3 - 320 cv
Engine : V8 - 3400 cc - 320 bhp





Back in 1990 the death of Enzo Ferrari a year before was still in people's minds, despite the frenzied speculation surrounding the prancing horse. The Ferrari 348 succeeded the 328 in a strange atmosphere. Inevitably styled once again by Pininfarina, the new berlinetta from Maranello combined tradition and modernity at a time when its competitors were becoming increasingly aggressive. Often called the 'Baby Testarossa' on account of the sculpted air vents in its doors - as on its bigger sister - it failed to win over enthusiasts or the press, despite its sporty handling in keeping with the Italian make's DNA. Nearly 10,000 cars were nonetheless built during the five years it was in production. Three versions of the 348 were produced - the TB (berlinetta), TS (targa) and spider (convertible) - before it underwent its first and only changes in 1993 and took on the names GTB and GTS. These final versions were the most accomplished and are therefore the most sought-after, thanks above all to the increased power delivered by their V8 engines (320bhp) and the reduction of their weight by 50kg (110lb). Only 218 units of the 348 GTS were built, making it unquestionably a model to collect without further delay, at the risk of seeing the prices of this authentic Ferrari soar out of reach ...

The Ferrari 348 GTS which we are offering for sale is a French car delivered new by Charles Pozzi in Levallois on 29 July 1994, and which today has close to 72,000km (44,700 miles) on the clock. It comes with its service booklet, the original order form from the dealer and a folder of invoices testifying to the regular maintenance work carried out. Its paintwork in the original shade of red matches its black leather interior and black carpets which have been perfectly looked after. The car underwent a complete service in February 2015 at Fiorano Racing in the Yvelines (west of Paris) for a total in excess of 9000€, including the replacement of the timing belt and several engine gaskets. The last oil change was carried out in September 2017. Behind the wheel, the car's sporting character comes through straightaway, thanks in particular to the sound of its V8, accentuated by the TubiStyle exhaust fitted. Before very long, it is easy to see that this is the best-developed version of the 348 family, with its handling much improved over the TB and TS versions, due in no small part to its better weight distribution. Fitted with air conditioning and a 6CD changer in the boot, the car also comes with its toolkit.



185

2003 - MASERATI 4200 GT

25 000 / 35 000 €

Basé sur le coupé 3200 GT et inaugurant un nouveau moteur V8 atmosphérique élaboré par Ferrari, le coupé GT ou 4200 GT n'est vraisemblablement pas une simple 3200 GT restylée. La seule déception esthétique concerne l'abandon des feux arrière en boomerang redessinés pour répondre aux normes d'homologation du marché américain sur lequel Maserati amorçe son grand retour. Côté mécanique, le V8 développe désormais 390 chevaux et se permet des envolées lyriques jusqu'à 7600 tr/min pour le plus grand bonheur de nos tympans. Pourtant lourde avec ses 1700 kilos, la Maserati 4200 GT égale - si l'on en juge le chronomètre - les performances d'une 360 Modena F1 pourtant plus puissante et plus légère. La boîte de vitesse manuelle à 6 rapports est désormais montée à l'arrière alors que l'option séquentielle « Cambiocorsa » viendra combler les amateurs de sensations fortes par sa rapidité dans les changements de rapports. Il faudra se montrer humble à son volant lorsque le rythme devient plus élevé...les 4 freins à disque ventilés ont du pain sur

la planche pour stopper la masse conséquente de la voiture. Retenons que ce magnifique coupé s'appréciera à 4, avec un équipement de série généreux et un confort luxueux.

L'exemplaire que nous présentons est une Maserati 4200 GT de 2003 équipée d'une boîte séquentielle Cambiocorsa. Totalisant un peu moins de 50 000 kms, elle se trouve dans un bon état général. Sa peinture noire sobre et élégante est associée à un intérieur en cuir havane plutôt bien conservé. Hormis les petits problèmes liés au vieillissement de ses plastiques, le tableau de bord est en bon état. Mécaniquement la voiture fonctionne correctement et les montées en régime de son V8 son envoûtantes. La 4200 GT offre un rapport prix prestation incomparable, proposée aujourd'hui à un tarif accessible, il faut profiter de cette opportunité avant que sa cote ne grimpe !

Une ligne sublime
Le charme du V8 italien
Un confort incontestable

*Magnificent styling
The charm of an Italian V8
Supremely comfortable*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number: ZAMBC38B000010421
Moteur - V8 - 4244 cc - 390 ch
Engine: V8 - 4244cc - 390 bhp





Based on the 3200 GT Coupé and introducing a new, naturally aspirated V8 developed by Ferrari, the GT Coupé or 4200 GT is more than just a restyled 3200 GT. In terms of its appearance, the only disappointment concerned the boomerang-style rear lights which Maserati had to give up to meet the type approval requirements of the American market, where the make was set to make its comeback. Under the bonnet, the V8 now developed 390bhp and could rev out to 7600rpm, making it a joy to listen to. Although it was heavy at 1700kg (3750lb), the Maserati 4200 GT could match - if the stopwatch were to be believed - the performance of a 360 Modena F1, despite that model being lighter and more powerful. The six-speed manual gearbox was now mounted at the rear, while the optional 'Cambiocorsa' sequential transmission satisfied thrill-seekers thanks to the speed of its changes. When the pace increased, humility was called for behind the wheel ... the four ventilated disc brakes had their work cut out stopping this weighty car. It should be remembered that this splendid coupé could be enjoyed four-up, with extensive standard equipment and in luxurious comfort.

The model we are presenting for sale is a Maserati 4200 GT from 2003, fitted with the 'Cambiocorsa' sequential transmission. Having covered a total of just under 50,000km (31,000 miles), it is in good overall condition. Its sober and elegant black paintwork is coupled with a well-preserved interior in Havana brown leather. Apart from minor problems due to the ageing of the plastic materials, the dashboard is in good condition. Mechanically, the car performs as it should, captivating the driver as its V8 revs up. The 4200 GT offers unrivalled performance for the money; offered today at an affordable price, now is the time to seize the opportunity before values of this model increase!



186

1990 - MERCEDES-BENZ 560 SEC

8 000 / 12 000 €

En 1981, Mercedes-Benz remplace le Coupé SLC par le Coupé SEC qui partage de nombreux éléments mécaniques de la nouvelle classe S, mais également sa plateforme avantageuse sur le plan de l'habitabilité, de la tenue de route et de l'élégance de sa carrosserie. Symbole de tradition, de robustesse, et d'innovation, ce nouveau modèle redore le blason du Coupé Grand Tourisme cher à Mercedes. A l'inverse de la version SLC et de la concurrence de l'époque, il offre quatre vraies places.

Privilégiant prestige et agrément de conduite, Mercedes l'a équipé de différentes versions de son V8 (3,8 l, 4,2 l, 5 l, 5,6 l), ainsi que de nombreuses innovations (sièges électriques avec mémorisation des positions, ceintures de sécurité avançant automatiquement pour assister le conducteur et son passager avant)...

Notre exemplaire correspond au must de la gamme, doté du puissant moteur 5,6 litres, développant 300 chevaux, de l'ASR en série et du correcteur d'assiette à l'arrière. Très prisé à l'époque par les personnalités, il demeure aujourd'hui l'un des meilleurs coupés de la marque. Immatriculé pour la première fois en novembre 1990 notre exemplaire est crédité de 177 000 kms au compteur. Bénéficiant d'une batterie neuve, d'un bel intérieur en cuir noir, d'un toit ouvrant et de quatre jantes alu Brabus, cet exemplaire se présente dans un bon état général. Ce beau coupé est annoncé à une estimation attractive et constitue une belle opportunité d'acquérir l'un des modèles emblématiques de la marque à l'étoile.

L'un des grands Coupés Mercedes
Performances et comportement routier
Prix attractif

*One of the great Mercedes coupés
Excellent performance and handling
Attractive price*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number WDB1260451A575724
Moteur : V8 - 5547 cm³ - 300 ch
Engine : V8 - 5547cc - 300 bhp





In 1981, Mercedes-Benz replaced its SLC Coupé with the SEC Coupé, which shared not only many mechanical components with the new S-Class, but also its platform, offering greater interior space, improved roadholding and elegantly styled bodywork. Symbolising tradition, solidity and innovation, this new model restored the image of the large GT Coupé dear to Mercedes. Unlike the SLC model and its rivals of the day, the SEC offered genuine room for four. With an emphasis on prestige and driving comfort, Mercedes equipped it with different versions of its V8 (in 3.8, 4.2, 5.0 and 5.6-litre form) as well as many innovative features, including electric seats with a memory function and front seat belts which moved forward automatically to assist the driver and front passenger.

The car we are offering for sale is the 'must-have' model in the range, fitted with the powerful 5.6-litre engine developing 300bhp, traction control (ASR) and self-levelling rear suspension. Much appreciated by celebrities in its time, it remains to this day one of the marque's best coupés.

First registered in November 1990, our car shows a recorded mileage of 177,000km (110,000 miles). With a new battery, an attractive black leather interior, sunroof and four Brabus alloy wheels, this model is presented in good overall condition. This handsome coupé is offered at an attractive estimated price and represents a fine opportunity to acquire an iconic model bearing the three-pointed star.



187

1965 - MERCEDES 250 SE COUPÉ

36 000 / 46 000 €

D'origine française, ce splendide coupé Mercedes 250 SE de couleur blanc ivoire et cuir rouge Cartier a été jalousement conservé dans la même famille de 1968 à 2015. Comme l'atteste la facture d'achat, l'oncle du propriétaire actuel a acquis ce véhicule le 5 juillet 1968 auprès du garage Mercedes-Benz Foch de Toulon. Il affichait alors 44 000 km. Suite au décès en 1990 de ce premier propriétaire, la voiture a été cédée à son neveu, comme le montrent la copie de l'acte notarié ainsi que le certificat de cession daté de 1990. La voiture affichait alors 67 325 km.

Cet élégant coupé est équipé du robuste six-cylindres 2,5 litres de la marque, dont la souplesse et l'agrément participent au prestige de ce modèle haut de gamme. Direction assistée et freins à disque facilitent son insertion dans la circulation moderne.

Plusieurs contrôles techniques et factures composent son dossier, ce qui permet de suivre son entretien et de vérifier son kilométrage. Ainsi, une

importante révision incluant la vidange des fluides et le remplacement de tous les filtres a été réalisée en mars 2015.

Jamais restaurée, elle est restée dans un magnifique état d'origine dont la patine, inimitable, a été miraculeusement préservée. La peinture nécessiterait un lustrage pour retrouver la splendeur de son éclat mais elle demeure en très bon état, tout comme les chromes. L'intérieur en cuir présente une superbe patine, malgré quelques déchirures et auréoles au ciel de toit. Les boiseries sont en état remarquable et l'ensemble de la structure de la voiture est très saine. Le coffre arbore encore ses tapis en plastique d'origine.

Cette voiture représente une opportunité unique d'acquérir l'un des plus beaux exemples du savoir-faire allemand en matière de confort. L'historique limpide pendant presque 50 ans de cette vénérable auto ainsi que son état strictement d'origine en font une perle rare parmi les nombreux exemplaires déjà restaurés.

État d'origine exceptionnel
Kilométrage limité
Restée dans la même famille pendant 47 ans

*In exceptional original condition
Limited mileage
Owned by the same family during 47 years*

Carte grise française / French car registration
Châssis / Chassis number : 11102112083265
Moteur : 6 cylindre en ligne - 2497 cm³ - 150 cv
Engine : straight 6 - 2497 cc - 150 bhp





Originally from France, this splendid Mercedes 250 SE coupé, painted in ivory white with Cartier red leather interior, has been jealously maintained by the same family from 1968 to 2015. As the bill of sale proves, the uncle of the current owner bought the vehicle on July 5, 1968 at the Mercedes-Benz garage Foch de Toulon. It had at that time 44,000 km (27,340 miles) on the odometer. After the first owner passed away in 1990, his wife gave the car to his nephew, as can be seen on the copy of the notarised document as well as on the certificate of transfer, dated in 1990. At that time the car's odometer read 67,325 km (41,833 miles).

This elegant coupé has a robust six-cylinder, 2.5-litre engine, and its supple, comfortable handling add to the prestige of this high-end model. Power steering and disc brakes make it easy to drive in modern traffic. Several technical inspections and service invoices can be found amongst its paperwork, showing its maintenance history and confirming its mileage. A major overhaul that included fluid changes and replacement of all the filters was performed in March of 2015.

It has never undergone any restoration work and yet it has remained in its magnificent original condition, and its inimitable patina has been miraculously preserved. The paint could use a thorough polish to bring back its true shine and splendour, but it is still in great condition, and so to is its chrome trim.

The leather interior has a superb patina as well, despite a few tears and some darkened rings on the ceiling. The woodwork is in remarkably good condition, and the car's entire structure is quite sound. The boot still has the original plastic mats.

This car represents a unique opportunity to acquire one of the finest examples of the German savoir-faire for comfort. The well-known, 50-year history of this venerable car as well as coming in completely original condition make it a rare pearl among numerous restored versions of the same model.



188

1960 - MERCEDES-BENZ 190 SL

100 000 / 130 000 €

Au début des années 1950, la gamme Mercedes ne dispose pas de cabriolet sportif et l'importateur aux États-Unis, le célèbre Max Hoffman, s'en plaint à la maison-mère. Son action va déboucher sur la présentation d'un prototype au Salon de New York 1954, à côté du coupé 300 SL papillon. Le succès de cette voiture va déboucher sur le lancement l'année suivante au Salon de Genève de la version définitive de la 190 SL. Avec sa forme d'une grande élégance inspirée de sa sœur plus puissante, elle est confortable, bien équipée, fiable et fabriquée avec soin. Attirant une clientèle aisée, elle va constituer la base d'une longue lignée de cabriolets Mercedes.

Américaine d'origine, cette 190 SL a bénéficié en 2011 d'une restauration sérieuse réalisée par le spécialiste Company Euro Classic Auto Restoration, en Californie. Sa peinture blanche d'origine a laissé place

à une très belle couleur «Feuerwehr Rot», remarquablement bien appliquée. L'intérieur est habillé de cuir étendu, d'une teinte beige sublime et d'excellente facture. La moquette complète est neuve, l'instrumentation et les commandes ont été entièrement refaites et l'autoradio Becker est doté d'un branchement Smartphone dans la boîte à gants. La voiture est équipée de sa roue de secours et de son cric. Achetée par un important collectionneur français, cette voiture a eu droit à une révision importante, dans ses propres ateliers. Les fluides et les filtres ont été changés et la voiture a passé 80 h en atelier où tout a été soigneusement contrôlé, pour finalement constater qu'elle n'avait pas besoin de soins particuliers. Le démarreur est d'un modèle renforcé et moteur, boîte de vitesses et embrayage sont en excellent état de fonctionnement. Son état général est proche de celui d'une voiture neuve et se tient donc prête à prendre la route pour de longs périples cheveux au vent !

Restauration complète en 2011
Bon état de fonctionnement
Instrumentation refaite

*Highest quality restoration
Bodywork and interior in first class condition
Mechanics entirely overhauled*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis Number : 12104010019368
Moteur : 4 cylindre - 1879 cm³ - 105 cv
Engine : 4-cylinders - 1879 cc - 105 bhp





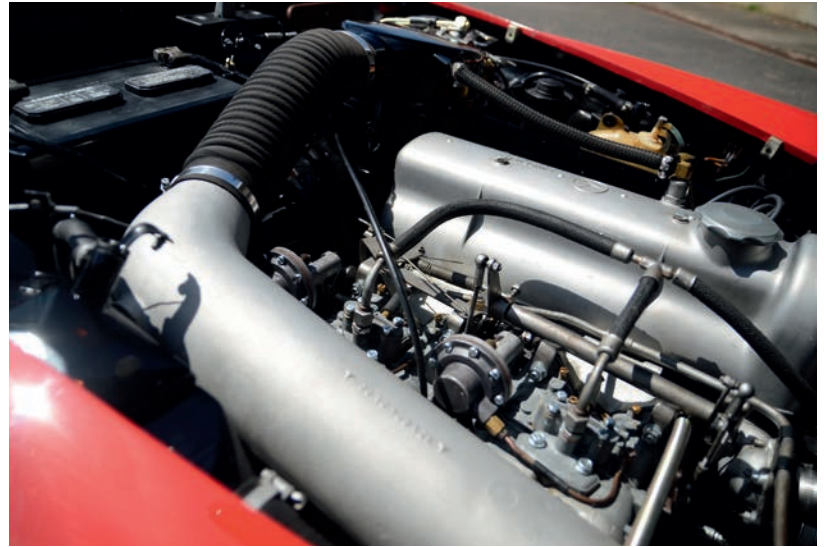
At the start of the 1950s, the Mercedes range did not have a sports convertible and the American importer, the famous Max Hoffman, complained to the manufacturer. His pressure brought about the presentation of a prototype at the 1954 New York Motor Show, alongside the 300 SL Gullwing coupé. The car was so well received that Mercedes decided to put it into production and the final version of the model was launched at the Geneva Motor Show the following year. With her very elegant shape adapted from that of her more powerful big sister, she is comfortable, well equipped, reliable and well built. Attracting affluent buyers, this model was the forerunner of a long line of Mercedes convertibles.

The 190 SL on offer, first sold in the USA, was given a thorough restoration in 2011 by the Euro Classic Auto Restoration specialist company in California. Her original white paintwork has been exchanged for a very beautiful new colour "Feuerwehr Rot», which has been very skilfully applied.

The interior has been extensively upholstered in beautifully crafted beige leather. All the carpets are new, the instruments and controls have all been comprehensively refurbished and the Becker radio has a Smartphone connector in the glovebox. The spare wheel and jack are present.

After being purchased by a French enthusiast with a large collection of classic cars, the vehicle was given a major service in his own workshops. All fluids and filters were changed and the car spent 80 hours in the workshop, where everything was carefully checked over, before it was concluded that no particular work was needed. The starter motor is of an upgraded type and the engine, gearbox and clutch are all in first rate working order. All potential weak points have been systematically debugged since the restoration, thus ensuring maximum reliability.

In fact, everything is so new on this Mercedes 190 SL that one could almost think that it is a modern car. The next owner will therefore have complete confidence in setting off to enjoy long trips of open air motoring.







189

1982 - MORGAN PLUS 8

34 000 / 44 000 €

Produite à partir de 1968, la Morgan Plus 8 va connaître une carrière d'une exceptionnelle longévité qui s'arrêtera en 2004, pour finalement reprendre en 2012 dans une configuration plus moderne. Très appréciée des enthousiastes de la marque, la Plus 8 doit son dessin en grande partie à Peter Morgan lui-même, à qui se joindra Maurice Owen qui prend la direction du développement. Initialement motorisée par le V8 3.5L Rover qu'elle partage avec la Rover P5B, la Morgan Plus 8 se verra greffée d'un V8 4.8L BMW lorsqu'elle sera présentée au salon de Genève en 2012, moteur qui l'équipe encore à ce jour. Avec son look « d'ancienne moderne », cette Plus 8 est un véritable paradoxe temporel cher aux anglais. A ce jour, Morgan a la particularité d'être encore un constructeur anglais...à l'heure où Mini et Rolls-Royce sont devenues allemands tout comme Bentley, et où Jaguar-Land Rover sont devenus indiens ! Fabri-

quées à la main avec un châssis en aluminium et une armature bois, ce sont encore près de 600 voitures qui sortent tous les ans des ateliers de la marque.

L'exemplaire que nous présentons est une Morgan plus 8 de 1982, elle est équipée du V8 Rover 3.5 couplé à une boîte manuelle à 5 rapports. Avec 76 000 kms au compteur ce roadster se trouve dans un bon état général. Il possède une belle peinture beige associée à 4 jantes alu en excellent état. Présentée sans ses parechocs chromés cette Morgan possède un look assurément plus sportif. Son intérieur noir n'a pas trop souffert des affres du soleil, il se trouve dans un état correct. Avec son look mythique et la sonorité rauque de son V8 cette belle anglaise saura vous séduire à chaque accélération.

Une ligne mythique
Le style néo retro par excellence
Une sonorité envoiante

*A legendary design
The epitome of neo-retro styling
An exhilarating soundtrack*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number: R9111
Moteur : V8 - 3500 cm3 - 157 ch
Engine: V8 - 3500cc - 157 bhp





Built from 1968, the Morgan Plus 8 enjoyed an exceptionally long career, which came to an end in 2004, only to be revived in 2012 in more modern form. Much appreciated by enthusiasts of the marque, the design of the Plus 8 was largely due to Peter Morgan himself, supported by Maurice Owen who was in charge of its development. Initially powered by the 3.5-litre Rover V8 which it shared with the Rover P5B, a 4.8-litre BMW V8 was transplanted into the Morgan Plus 8 for its presentation at the Geneva Motor Show in 2012, and this engine is still fitted to it today. With its retro looks, the Plus 8 is one of those contradictions in time dear to the English. To this day, Morgan has remained a British car maker, at a time when Mini, Rolls-Royce and Bentley have all become German and Jaguar Land Rover Indian! Hand-built with an aluminium chassis and a wooden frame, nearly 600 cars continue to leave Morgan's workshops every year.

The model we are offering for sale is a Morgan Plus 8 from 1982, fitted with the 3.5-litre Rover V8 mated to a 5-speed manual gearbox. With 76,000km (47,200 miles) recorded, this roadster is in good overall condition. It has attractive beige paintwork along with four alloy wheels in excellent condition. Presented without its chrome bumpers, this Morgan definitely has a more sporting appearance. Its black interior has not suffered too much from exposure to the sun and is in reasonable condition. With its legendary looks and the throaty roar of its V8, this English beauty will charm you every time you put your foot down.



190

1943 - WILLYS JEEP

35 000 / 45 000 €

Ce modèle de Willys standard MB est sortie des chaînes le 14 février 1943 et participa au débarquement l'année suivante. Achetée par un collectionneur du nord de la France et restaurée en 2013/2014, cette Jeep se présente dans un état tout bonnement incroyable. La restauration a fait l'objet d'une attention particulière en utilisant toute la visserie d'origine EC, AA, A, CTR, etc. Tous les éléments d'origine qui pouvaient être conservés ont été restaurés ou quand il le fallait ont été remplacés et proviennent de stocks de pièces neuves anciennes. Le résultat est saisissant tant il est rare de trouver une auto à l'histoire si riche dans un état proche du neuf. Rien n'a été laissé au hasard pour au final atteindre un montant de plus de 53 000 € de restauration !

L'important dossier qui sera remis à son acquéreur retrace chaque étape de la restauration. De la réfection complète du châssis, de la tôlerie et de la mise en peinture de la caisse et de tous les accessoires jusqu'à la

remise en état de l'ensemble de la mécanique, des trains roulants et des freins... un dossier photos de plus de 400 photos atteste de la qualité du travail effectué. L'Atelier du Gévaudan qui réalisa une grande partie des travaux a décidé de faire de cette voiture une vitrine de son savoir-faire et de son amour pour la Willys. Poussant le détail jusqu'au bout, tous les numéros et l'étoile du capot ont été réalisés au pochoir et peint en blanc mat. Seul entorse à l'origine, le volant provient d'un modèle postérieur, une batterie en 12 volts remplace la 6 volts d'origine et la peinture reprend la couleur des Jeep Saharienne plus rares et exotiques. Possédant une carte grise collection en règle, cette voiture fonctionne à merveille. Lors de notre séance photo dans les rues de Lyon, le comportement de l'auto était à la hauteur du nombre de pouces en l'air sur notre passage. Voici une occasion unique d'acquérir une auto à l'état et au fonctionnement au-dessus de tout soupçons !

Etat de fonctionnement et de présentation incroyable
Dossier de restauration de plus de 400 photos
Plus de 53 000 € de restauration sur factures

*Fantastic condition and perfect working order
Important restoration file with more than 400 pictures
More than 53 000 € of invoices*

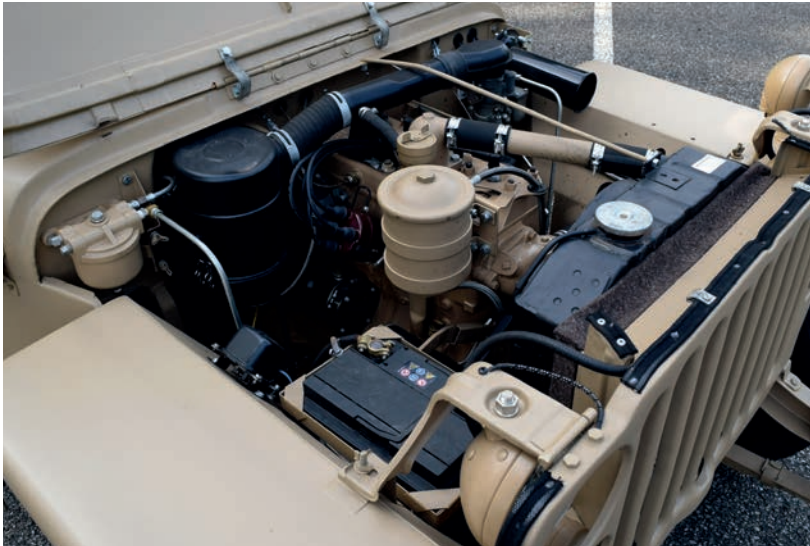
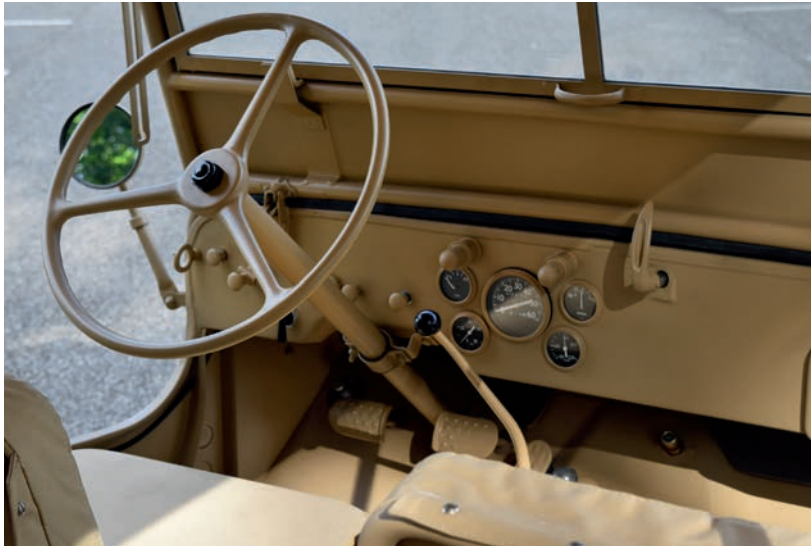
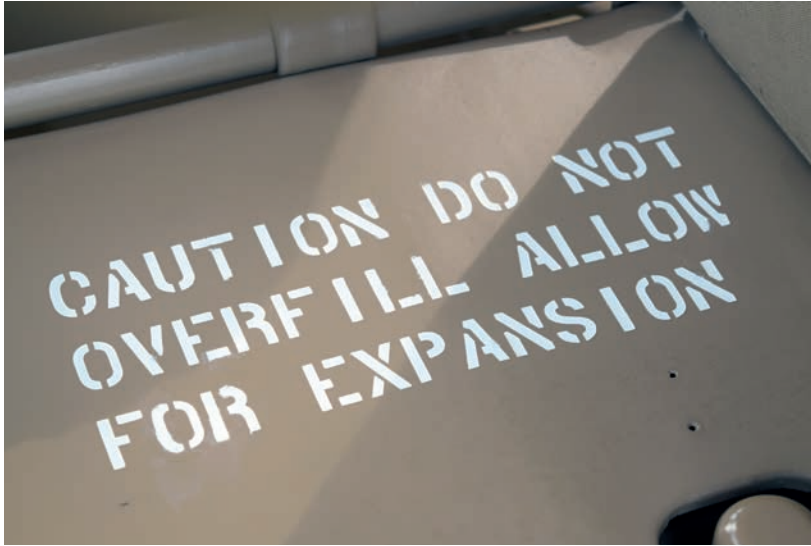
Titre de circulation français de collection / French registration title (as historic vehicle)
Châssis n° / Châssis n° MB351917
Moteur : 4 cylindre - 2199 cm³ - 60 cv
Engine : 4-cylinders - 2199 cm³ - 60 bhp





This car came out of the Willys factory on February 14, 1943 and took part in the landing the next year. Bought by a collector of the North of France and restored in 2013/2014, this Jeep appears in a quite incredible state. The restoration was given all necessary attention, using all the original screws EC, AA, A, CTR, etc. All parts are original or come from stock of old new parts. All the elements of origin which could be preserved were restored or when one needed were replaced and come from stocks of former new rooms parts. The result is striking so much it is rare to find an automobile with a history so rich in a state close to the new condition. Nothing was left at random to reach at the end an amount of more than 53 000 € of restoration!

The important file which will be put back to his buyer redraws every stage of the restoration. Of the complete repair of the frame, the sheet metal workshop and the painting to the restoration of the whole mechanics, rolling trains and brakes ... a file of more than 400 photos gives evidence of the quality of the made work. The Workshop of Gévaudan which realized a big part of the works decided to make this car a shop window of its know-how and his love for Willys. Pushing the detail up to the end, all the numbers and the star of the hood were realized in the stencil and painted in white matt. Only sprain originally, the steering wheel results from a later model, a battery in 12 volts replace 6 volts of origin and the paint resumes the rarer and more exotic Saharan color of the Jeep. With a French collector registration title this car works marvelously. During our photography session in the streets of Lyon, the behavior of the automobile was as high as the number of thumbs in the air on our passage. Here is a unique opportunity to acquire an automobile to the state and to the functioning over quite suspicions!



191

2004 - VOLKSWAGEN LUPO GTI BVM6

9 000 / 14 000 €

Au début de notre 21^{ème} siècle, Volkswagen règne en maître incontesté sur le marché des autos familiales et le sigle GTI est toujours synonyme d'âme et d'histoire à Wolfsburg. Lorsque Volkswagen décide d'appliquer sa recette au plus petit modèle de sa gamme, les amateurs attendaient le résultat au tournant. La Lupo se voit greffée d'un moteur 1600 cm³ à 16 soupapes, développant la bagatelle de 125 chevaux, et les multiples éléments en aluminium permettent d'abaisser son poids de 110 kilos. Deux versions de boîte manuelle seront proposées au catalogue, avec 5 ou 6 vitesses. Avec son rapport poids/puissance certains y ont même vu la renaissance de l'esprit GTI originel. Pourtant, la petite Lupo GTI ne parviendra pas à trouver son public, notamment à cause d'un prix de vente trop élevé dû à des coûts de recherche et développement particulièrement importants. Mais ces coûts se sont traduits par la naissance d'une Lupo GTI très bien née, dotée d'atouts incontestables, et qui incarne aujourd'hui parfaitement l'esprit youngtimer.

Notre exemplaire est une rare version équipée d'une boîte mécanique 6 vitesses qui totalise le jour de notre essai tout juste 75000 kilomètres.

Elle fut livrée neuve le 14 décembre 2004 par la concession Volkswagen Jean Lain Automobiles à Seynod et nous est confiée par un passionné de Lupo GTI. Plus répandue en Allemagne, il est difficile de trouver un exemplaire français équipé de la boîte 6 vitesses. La Lupo GTI que nous vous proposons se présente dans un parfait état de conservation, sa carrosserie est dans un état proche du neuf. La sellerie en tissu gris à liserés rouges ne souffre d'aucun défaut et l'ensemble des équipements fonctionne normalement. A son volant, nous avons d'abord la sensation d'utiliser une de ces petites citadines, facile à conduire et sans surprises côté mécanique. Mais dès lors que nous rejoignons les petites routes de campagne, nous constatons rapidement à quel point cette petite sportive est bourrée d'atouts. La tenue de route de la Lupo GTI est excellente, et son attitude rageuse ne tarde pas à se faire ressentir lorsque le rythme devient plus soutenu. La double sortie d'échappement nous laisse également profiter de quelques vocalises typiques de l'esprit GTI lorsque nous évoluons plus haut dans les tours. Régulièrement entretenue dans le réseau Volkswagen, cette Lupo sera accompagnée de son carnet d'entretien d'origine.

Rare version française équipée de la boîte mécanique 6 vitesses
Seulement 75000 kilomètres
Véritable petite sportive utilisable au quotidien

*Rare French version fitted with 6-speed manual gearbox
Only 75,000km (46,600 miles)
A proper hot hatch to use every day*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number WWWZZZ6EZ5B001197
Moteur : 4 cylindre - 1600 cm³ - 125 cv
Engine : 4-cylinders - 1600 cc - 125 bhp





At the beginning of the 21st century, Volkswagen reigned supreme in the market for family cars and the 'GTI' logo remained synonymous in Wolfsburg with cars that had history and a soul. When Volkswagen decided to apply its recipe to the smallest model in its range, enthusiasts waited for the chance to catch it out. Transplanted into the Lupo, the 1600cc 16-valve engine developed a trifling 125bhp, while the numerous aluminium components allowed a weight saving of 110kg (240lb). Two versions of the manual transmission were available, with either five or six speeds. With its favourable power-to-weight ratio, some even saw in the Lupo a revival of the original GTI spirit. Despite this, the little Lupo GTI failed to find its place in the market, the result above all of an excessively high price, due in turn to the particularly high research and development costs VW incurred. But these costs resulted in a Lupo GTI which was very well resolved and had many undeniable qualities; today, it perfectly embodies the spirit of the modern classic movement.

The car which we are presenting for sale is a rare six-speed manual version which had covered a total of just 75,000km (46,600 miles) at the time of our test. Delivered new on 14 December 2004 by the Volkswagen dealership Jean Lain Automobiles at Seynod, it has been consigned to us by a Lupo GTI fan. More widely sold in Germany, it is hard to find a French-market car fitted with the six-speed gearbox. The Lupo GTI we are offering today is in perfect condition, its bodywork close to new. The grey cloth upholstery with red stitching on the edges is impeccable and all the equipment fitted works correctly. Our first impression when driving the Lupo was that this was just another city car, easy to drive and with no surprises in mechanical terms. But as soon as we took to the country backroads, we realised just how talented this little sports car really is. The Lupo GTI has excellent roadholding and its feisty temperament came through straight-away as we stepped up the pace. The twin exhaust pipes also let us enjoy some of the typical GTI soundtrack at higher revs. Regularly serviced in the Volkswagen dealer network, the Lupo will be supplied with its original service booklet.



192

2009 - ASTON MARTIN V8 VANTAGE N400

62 000 / 72 000 €

Vue pour la première fois sous les traits du concept car AMV8 Vantage au salon de Détroit 2003, la nouvelle « baby Aston » comme on la surnomma alors, sera commercialisée à l'été 2005 et viendra compléter un catalogue aussi restreint que prestigieux, composé à l'époque par la Vanquish S et la plus récente DB9. En son temps, la référence en matière de « petites » GT était la Porsche 911 Carrera S, mais le groupe Ford, propriétaire de la marque anglaise, ambitionne déjà d'aller chambouler la hiérarchie établie. Plus exotique que sa rivale de Stuttgart, l'Aston Martin V8 Vantage affiche un caractère bien trempé avec un moteur de 4.3L de cylindrée développant 385 chevaux. Très bien équilibrée et agile grâce à sa direction assistée hydraulique, la petite Aston affiche un comportement très homogène mais accuse néanmoins près d'1 tonne 6 sur la balance, nettement plus qu'une 911 Carrera S ou qu'une Ferrari F430. Présentée en 2007, l'édition spéciale N400 est la seule série limitée basée sur le moteur 4.3L avec seulement 480 exemplaires produits (240 coupés et 240 roadsters). Elle commémore la participation de la marque aux 24 heures du Nürbur-

gring et le V8 voit sa puissance atteindre 400 chevaux. Des modifications techniques seront apportées au châssis et des équipements spécifiques (entre autres, plaque numérotée sur le pas de portière et tracé du circuit repris sur le coffre) permettront d'identifier chaque exemplaire.

Notre Aston Martin V8 Vantage N400 immatriculée pour la première fois en avril 2009 porte le n° 111/240. Son compteur affiche aujourd'hui un peu plus de 55 000 kms. Sa peinture de couleur noir bergwerk possède un bel éclat, elle s'associe parfaitement avec son intérieur en cuir noir à surpiques rouges. Mécaniquement son V8 associé à une boîte automatique fonctionne parfaitement, d'ailleurs un gros entretien a été réalisé récemment comprenant : vidange moteur, changement de la courroie accessoire, des 8 bougies, des plaquettes de frein arrière et de la serrure de capot. Cette auto est prête à prendre la route elle n'attend plus que vous pour rejoindre la Nordschleife !

Série limitée
Un look ravageur
Une alternative à la Porsche 911

*Limited edition
Devastating good looks
An alternative to the Porsche 911*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number : SCFBF03GX8GC11066
Moteur : V8 - 4280 cc - 400 ch
Engine: V8 - 4280cc - 400 bhp





First seen in the guise of the AMV8 Vantage concept car at the 2003 Detroit Auto Show, the new 'baby Aston', as it was then referred to, went on sale in summer 2005 as an addition to a range which was as limited as it was prestigious, comprising at that time the Vanquish S and the more recent DB9. The benchmark for 'small' GTs at the time was the Porsche 911 Carrera S, but the Ford group - which owned the English company - already had ambitions to shake up the established hierarchy. More exotic than its rival from Stuttgart, the Aston Martin V8 Vantage had a strong character, with a 4.3-litre engine producing 385bhp. Well balanced and agile, thanks to its hydraulic power steering, the little Aston handled very consistently but weighed nearly 1.6 tons, considerably more than a 911 Carrera S or a Ferrari F430. Introduced in 2007, the N400 special edition is the only limited edition based on the 4.3-litre engine, with just 480 units built (240 coupés and 240 roadsters). It honoured the marque's participation in the Nürburgring 24 Hours race and the output of its V8 rose to 400bhp. Technical changes were made to the chassis, while various items of special equipment (including a numbered plate on the doorsill and the outline of the track reproduced on the boot lid) made it possible to identify each example.

The Aston Martin V8 Vantage N400 we are offering for sale was first registered in April 2009 and is numbered 111 of 240. Its 'Bergwerk' black paintwork has a fine lustre and perfectly matches its black leather interior with red stitching. Its V8 engine and automatic transmission are in perfect mechanical order, and a major service was recently carried out, including an engine oil change and the replacement of the accessory drive belt, the eight spark plugs, rear brake pads and the bonnet catch. The car is ready to take to the road; it only needs you to head back to the Nordschleife!







193

2007 - FERRARI F430 SPIDER 60^{ÈME} ANNIVERSAIRE

110 000 / 130 000 €

Chez Ferrari, la tradition des roadsters sur les berlinettes ne date pas d'hier. Mais jusqu'à l'arrivée de la Ferrari 348 Spider, la variante découvrable était de type Targa. Après la F355 et la 360 Modena, Ferrari dévoile sa F430 Spider au salon de Genève 2005. Avec un style plus affirmé que sa devancière, la F430 Spider suscite rapidement beaucoup d'intérêt tant certains détails (feux avant/arrière, certaines prises d'air) nous rappellent la Ferrari Enzo.

Côté mécanique, le V8 de 4308cc atteint des régimes de rotation élevés en développant 490 chevaux à 8500 tr/min. Le moteur est désormais exclusivement couplé à une transmission séquentielle robotisée F1 à six rapports. Les performances sont éloquentes avec un kilomètre départ arrêté atteint en 21"6 et une vitesse de pointe avoisinant les 320 km/h. Le châssis exceptionnel et la motricité sans failles en font une sportive facile à conduire même pour les néophytes. Et que dire des vocalises du

V8...C'est à n'en pas douter cheveux au vent qu'elles s'apprécient, vos tympans seront aux premières loges.

La Ferrari F430 Spider que nous présentons a été livrée neuve par les établissements Modena Sport à Toulouse le 10 août 2007. Cet exemplaire célèbre le soixantième anniversaire de la marque et porte le matricule n°155920. Créditée aujourd'hui de 58 500 kms cette F430 a été régulièrement entretenue comme en témoigne son carnet d'entretien. Dotée d'une belle livrée Bianco Avus, associée à des jantes alu chromées cette Ferrari se démarque de l'habituelle Rosso Corsa. Son intérieur en cuir rouge et noir associé à des inserts en carbone donne le ton de la sportivité. Avec sa ligne à couper le souffle, ce Spider saura vous faire profiter des vocalises de son V8 cheveux au vent, une expérience qui vaut le coup d'être vécue !

Une ligne à couper le souffle
Un V8 enivrant et puissant
Le prestige d'un spider Ferrari

*Breathtaking styling
A powerful and exhilarating V8
The prestige of a Ferrari spider*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number: ZFFEZ59B000155920
Moteur : V8 - 4308 cm3 - 490 cv
Engine: V8 - 4308 cc - 490 bhp





At Ferrari, the tradition of producing roadsters based on its berlinettas goes back a long way. But until the Ferrari 348 Spider arrived, the convertibles were Targa-type models. After the F355 and the 360 Modena, Ferrari unveiled its F430 Spider at the 2005 Geneva Motor Show. With a bolder design than its predecessor, the F430 Spider soon attracted plenty of attention, with details such as the front and rear lights and some of the air scoops recalling the Enzo. Under the bonnet, the 4308cc V8 revved very high, producing 490bhp at 8500rpm. The engine was now exclusively mated to a robotised F1-style sequential gearbox with six speeds. Its performance spoke for itself, with the standing kilometre covered in 21.6 seconds and a top speed approaching 320kph (200mph). Its exceptional chassis and faultless traction made it an easy sports car to drive, even for novices. And what can we say about the V8 soundtrack ... which can no doubt be enjoyed best of all with the wind in your hair, the engine right behind your ears.

The Ferrari F430 Spider which we are presenting for sale was delivered new by the Modena Sport dealership in Toulouse on 10 August 2007. This model celebrates the marque's sixtieth anniversary and has the chassis number 155920. Credited today with 58,500km (36,350 miles), it has been regularly maintained, as the service booklet confirms. Finished in attractive Bianco Avus paintwork with chrome alloy wheels, this Ferrari stands out from the customary Rosso Corsa. Its interior in red and black leather with carbon inserts adds a sporting note. With its breathtaking styling, this Spider will let you enjoy the sound of its V8 with the wind in your hair, something which has to be experienced!





Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
www.aguttes.com

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

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

HÔTEL DES VENTES DE LYON-BROTTEAUX

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

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

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Séverine Luneau
Sophie Perrine
Valérianne Pace

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

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

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Claude Aguttes, Séverine Luneau,
Sophie Perrine, Agathe Thomas

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE

Johanna Blancard de Léry
01 47 45 00 90
delery@aguttes.com
*Avec la collaboration
à Lyon de :*
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

DESIGN XX^e SIÈCLE

Expert
Romain Coulet

Assisté de :
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
design@aguttes.com

*Avec la collaboration
à Lyon de :*
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

MODE & BAGAGERIE

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Gautier Rossignol
01 47 45 93 01
06 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com

*Avec la collaboration
à Neuilly de :*
Clément Papin
papin@aguttes.com

à Lyon de :
Paul-Émile Coignet
coignet@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

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

*Avec la collaboration
à Neuilly de :*
Éléonore Le Chevalier
01 41 92 06 47
lechevalier@aguttes.com

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

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

Neuilly

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

Lyon

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

**CHASSE, MILITARIA
CURIOSITÉ
NUMISMATIQUE**

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

VINS & SPIRITUEUX

Neuilly

Pierre-Luc Nourry
01 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

Lyon

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

**LES COLLECTIONS
ARISTOPHIL**

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

Avec la collaboration de :

Maud Vignon
01 47 45 91 59
vignon@aguttes.com

Administration :

Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com

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

Neuilly

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

Organisation et coordination :

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

Lyon

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

Administration :

Elodie Beriola
beriola@aguttes.com
Jade Bouilhac
bouilhac@aguttes.com

**TABLEAUX XIX^e
IMPRESSIONNISTES
& MODERNES
ÉCOLES ÉTRANGÈRES
DONT PEINTRES D'ASIE
ART CONTEMPORAIN**

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

Avec la collaboration

à Lyon de :

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

en Art Contemporain de :

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

Administration

Elise Fontaine
fontaine@aguttes.com
Jade Bouilhac
bouilhac@aguttes.com

VENTE ONLINE

online.aguttes.com

Pierre-Luc Nourry
01 47 45 91 50
online@aguttes.com

Jade Bouilhac
04 37 24 24 26

COMPTABILITÉ

Isabelle Mateus

**FACTURATION
ACHETEURS**

Neuilly

Isabelle Mateus
01 41 92 06 41
mateus@aguttes.com

Lyon

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

STOCK

Alain Dranguet
dranguet@aguttes.com
Gaëtan Devidal
devidal@aguttes.com

**COMMUNICATION
GRAPHISME**

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

Avec la collaboration de :

Philippe Le Roux
Claire Frébault
Manon Tezenas du Montcel

Photographe

Rodolphe Alepuz

Imprimeur :

Corlet - 02 31 59 53 16

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 :

AUTOMOBILES :

- 15% HT + TVA au taux en vigueur soit 18 TTC jusqu'à 500 000 €
- 12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4 TTC au-delà de 500 001 €
- 10% HT + TVA aux taux en vigueur soit 12 TTC au-delà de 1 000 001 €

AUTOMOBILIA :

- 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC

MENTIONS PARTICULIÈRES :

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC

° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.

* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

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

Les véhicules sont stockés soir de la vente dans l'enceinte de la Gare des Brotteaux. Ils pourront être retirés à partir du lundi suivant la date de la vente dès 14h et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

• A noter que l'acheteur présent à la vente et réglant son achat par CB pourra prendre possession immédiatement de son véhicule une fois les démarches administratives effectuées par nos soins.

• L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 200€ HT qui le fera bénéficier de 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 vidéo-surveillé 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 15^{ème} 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.

Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

Le montant de la TVA correspond aux taux en vigueur soit 20% et est incluse dans le prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français et est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000 € sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

GARANTIES DU BIEN MIS EN VENTE ET DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au

moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions 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'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs ...) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

4°/ Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique

français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

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

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès L'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

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.

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 de commerce, un bien adjugé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces :
- Jusqu'à 1 000 € (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
- Ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 10 000 €) <http://www.agutttes.com/paiement/index.jsp>
- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaire ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

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

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

DEFAUT DE PAIEMENT

La SAS CLAUDE AGUTTRES réclamera à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points et le remboursement des coûts supplémentaires engagés par sa défaillance, avec un minimum de 500€, incluant en cas de revente sur folle enchère : -la différence entre son prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu lors de la revente -les coûts générés par ces nouvelles enchères.

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

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

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différents annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) permet l'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 Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 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.

CONDITIONS OF SALE

It is stipulated that Claude Aguttes SAS acts as an agent and solely on behalf of the seller. The sales agreement for the goods presented for sale at public auction is entered into exclusively by the seller and the buyer. The relationship between Claude Aguttes SAS and the buyer is subject to the present general conditions. On no account may Claude Aguttes SAS be held responsible for any error made by either the seller or the buyer. The sale will be held strictly on a cash basis and conducted in Euros. In addition to the hammer price for the lot, the buyer will pay the following costs:

CARS

- 15% before tax + VAT at the current rate, i.e. 18% including tax up to €500,000
- 12% before tax + VAT at the current rate, i.e. 14.4% including tax over €500,001
- 10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax over €1,000,001

AUTOMOBILIA

- 20% before tax + VAT at the current rate, i.e. 24% including tax

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.4% including tax

° Lots in which the auction house or one of its partners has a financial interest

* Lots which have been temporarily imported and are subject to a buyer's fee of 5.5% in addition to the hammer price and sale fees.

Lots which may be viewed only by appointment

~ Lots made from materials of animal origin. Import restrictions are to be expected.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Contact to arrange collection: + 33 4 37 24 24 24.

Vehicles will be stored on the evening of the sale within the grounds of the Gare des Brotteaux. They may be collected from 2PM on the Monday following the sale, after the hammer price and all fees have been settled.

• It should be noted that buyers present at the sale who settle their purchases by credit card may take immediate delivery of their vehicle once the administrative formalities have been completed by our staff.

• Buyers who do not take immediate delivery of their vehicle at the end of the sale will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €200 before tax covering parking and handling charges for up to 15 days.

Any lot which has not been collected at 12 noon on the second Monday after the sale will be transferred either that day or on the following days to the QPark Lyon-Brotteaux car park (equipped with video monitoring), which is situated opposite Aguttes' offices in Lyon. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

• After the 15th day following the auction, the cost of parking will be €32 per day, each day started being due in full, to be paid direct to the QPark car park when the vehicle is collected. Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder.

The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/her and to whom he/she will have given an original written authorisation and a copy of his/her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. This tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS

French cars which are more than 75 years old at the time of the sale and with a value exceeding €50,000 require an 'export passport' ('passeport d'exportation') to leave French territory and an export licence to be taken out of Europe. These procedures will take an additional period of approximately three months for the 'export passports' and a further month for the export licences. The buyer will be personally responsible for insuring his/her purchases with immediate effect from the time the hammer falls.

GUARANTEES REGARDING THE GOODS FOR AUCTION AND SPECIFIC PROVISIONS PERTAINING TO CLASSIC CARS

1° The sale will follow the order in the catalogue.

2° In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility

of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/her representative.

3°/ Since the condition of a car may change between the time at which it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale, right until it is taken over by the successful bidder, all vehicles are sold 'as is'. As a viewing of the goods for auction is held over several days prior to the sale, allowing buyers to assess their condition, no claims will be accepted once the lot has been sold. Buyers are recommended to take a professional from the automotive sector with them to the viewing and to examine the documents relating to each vehicle (registration papers, roadworthiness inspection certificates etc.) made available to them by Claude Aguttes SAS. Details given for each vehicle (condition, mileage covered on the basis of the odometer reading etc.) and noted in the catalogue are provided for information purposes only; it should be pointed out that the condition of a car may change between the time when it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale.

4°/ The French-language text is the official text which will be referred to in the event of any dispute. The descriptions in English and any measurements in inches are given solely for information purposes and may not be used as the basis of any claim. Any facts presented in the catalogue are provided for information purposes only. The goods for auction are reproduced in the catalogue as faithfully as possible, but a difference of colour or tone is nonetheless possible. Dimensions are given for information purposes only.

5°/ For administrative reasons, the vehicle designations used (model, type, year etc.) correspond, save for some exceptions, to the information given in the vehicle registration papers.

6°/ Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available to them by the

auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire about this during the viewing and auction.

7°/ Buyers are solely responsible for changing the vehicle registration, and in particular for doing so within the time stipulated in law.

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back to a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.).

Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.

Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.

In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer.

In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.

Means of payment accepted by our accounts department:

- Cash:
- Up to €1000 (French Monetary and Financial Code: articles L.112-6, L.112-8 and L.112-8 para. 2)
- Or up to €15,000 for private individuals who are resident outside France for tax purposes (on presentation of their passport)
- Payment online (up to €10,000) at: <http://www.agutttes.com/paiement/index.jsp>
- Bank transfer: For the exact amount shown on the invoice (no bank fees should be charged to the auction house), sent from the purchaser's account and indicating the invoice number.

Banque de Neuflyze, 3 avenue Hoche, 75008 Paris, France
Account holder: Claude AGUTTRES SAS
Bank code 30788 - Sort code 00900
Account number 02058690002 - RIB key 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX

- Credit card (except American Express and remote payment)
- Cheque: (if no other means of payment is possible)
- On presentation of two ID documents
- No extension will be allowed to the time in which payments made by cheque will be encashed
- Goods will only be delivered 20 days after payment has been made
- Foreign cheques are not accepted

NON-PAYMENT

CLAUDE AGUTTRES SAS will claim from buyers who fail to pay interest levied at the legal rate plus 5 percentage points and the reimbursement of any additional costs resulting from their failure to pay, with a minimum fee of €500, including in the case of false bidding ('vente sur folle enchère') the difference between the price at which the lot was originally auctioned and the price obtained at its re-sale, together with the costs incurred in holding this new sale.

LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is stipulated that any public liability actions instituted on the occasion of valuations or voluntary and court-ordered public auctions will lapse five years after the date of the valuation or auction. These terms and conditions of sale are governed exclusively by French law. Any dispute relating to their existence, their validity, the right to challenge them and their binding effect on any bidder or purchaser shall fall within the jurisdiction of the courts of Paris (France).

FURTHER INFORMATION

French law imposes strict rules applying to the commercial use of endangered species of animals. The different appendices to the international regulations of 3 March 1973 (CITES) require that a link be established between the specimen and the document proving its lawful origin. This ruling - 338/97 dated 9/12/1996 - which has been re-transcribed in European Community law (Appendices A/B/C) allows the commercial use of regulated species (CITES) subject to the presentation of documents proving their lawful origin. The documents in this instance are the following:

- For Appendix A: a detailed history of the specimen (for recent specimens)
 - For Appendix B: birds must be fitted with either identification bands or electronic tags and must have documentation proving their lawful origin. The auction sale record must be kept as it provides a complete history of each specimen. Recent specimens from species protected in the French Environmental Code, born and raised in captivity, enjoy an exemption under the ministerial decree of 14/07/2006. As such, they may be used commercially, given the traceability between the specimen and the documentation proving its lawful origin. Other specimens which pre-date the application of these rules (ministerial decree of 21/07/2015) may be used commercially.
- Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.
- So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.



LES GRANDES HEURES
AUTOMOBILES
LA VENTE OFFICIELLE

Vente en préparation
30 septembre 2018
Autodrome de Linas-Montlhéry



Nous recherchons des lots pour cette vente
Expertises gratuites sur photos ou sur rendez-vous

Contact
06 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com
voitures@aguttes.com

2003 - Maserati 4200 Trofeo Light «Spirit of Houston»
Ex 24h de Daytona 2004 - Maserati Classiche
Adjugée 274 680 €^{TTC}

BIJOUX

Ventes en préparation
Octobre 2018
Neuilly-sur-Seine
Lyon-Brotteaux

Suzanne BELPERRON
Grande broche « papillon »
vers 1940

Nous recherchons
des lots pour ces ventes
Expertises gratuites sur photos
ou sur rendez-vous

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

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



ART CONTEMPORAIN SPÉCIAL FIAC

Vente en préparation
22 octobre 2018

Nous recherchons des lots pour cette vente
Expertises gratuites sur photos ou sur rendez-vous

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

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





GRANDS VINS & SPIRITUEUX

Ventes en préparation
Octobre et décembre 2018
Neuilly-sur-Seine
Lyon-Brotteaux

Nous recherchons
des lots pour ces ventes
Expertises gratuites sur photos
ou sur rendez-vous

Contact Neuilly
Pierre-Luc Nourry
01 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

Contact Lyon
Valérie Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com





AGUTTES

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