

AGUTTES

AUTOWORLD

Auction & Motion



5 OCTOBRE 2024

AUTOWORLD

Auction & Motion

SAMEDI 5 OCTOBRE 2024, 15H • BRUXELLES
SATURDAY 5 OCTOBER 2024, 3PM • BRUSSELS

WHEN AUTOMOTIVE DESIGN BECOMES ART



MORE INFO



06.09.24
15.12.24

POP-UP EXHIBITION AT AUTOWORLD

Parc du Cinquantaire 11 Jubelpark, 1000 Brussels

AUTOWORLD.BE



AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

BY SÉBASTIEN DE BAERE
Directeur général du Musée Autoworld de Bruxelles

Chers amis collectionneurs,

Toute l'équipe du musée est heureuse et fière d'accueillir la prestigieuse vente aux enchères de la maison française Aguttes en octobre à Autoworld!

Saviez-vous que c'est dans ce magnifique bâtiment qu'a été organisé, en 1902, le premier salon de l'automobile de Belgique? Depuis quelques années, Autoworld joue un rôle de pionnier sur la scène nationale et internationale des voitures de collection en organisant plusieurs expositions scénographiques prestigieuses, attirant un grand nombre de visiteurs (235 000 l'année dernière) et plusieurs fois par an des expositions temporaires, toujours en rapport avec l'automobile, qui attirent un public toujours plus nombreux désireux de découvrir quelque chose de différent. Petit plus... en octobre, vous pourrez découvrir l'exposition thématique 'When automotive design becomes art'. Nous vous invitons à venir découvrir l'impressionnante sélection de voitures classiques destinées à la vente aux enchères dans notre musée rénové.

Nous croyons fermement au principe de la pollinisation culturelle, c'est pourquoi nous sommes convaincus qu'il n'y a pas de meilleur endroit à Bruxelles que notre musée pour accueillir cette vente aux enchères.

Nous nous réjouissons de vous accueillir!



BY SÉBASTIEN DE BAERE
General Director Autoworld Museum Brussels

Dear classic car enthusiasts,

The entire museum team is excited and proud to host this prestigious Aguttes Auction in October in Autoworld! Did you know that the first Belgian Motorshow was organized in this magnificent building back in 1902?

Since a couple of years Autoworld plays a pioneering role on both the national and international classic car scene by organizing several prestigious scenographic exhibitions, attracting a large number of visitors (last year 235.000), and several times per year temporary exhibitions, always automotive related, generating an ever-growing public of visitors keen to discover something different.

A little extra bonus... in October you will be able to discover the themed exhibition 'When automotive design becomes art'. We kindly invite you to come and discover the impressive selection of classic cars for the auction in a spruced-up museum. We strongly believe in the principle of cultural cross pollination, that is why we are convinced that there is no better place in Brussels than our museum to host this auction.

We look forward to welcoming you!

ÉDITO

EDITORIAL



PAR GAUTIER ROSSIGNOL
Directeur du département Automobiles de collection

Auction & Motion

Le 5 octobre 2024, toute l'équipe d'Aguttes on Wheels aura le plaisir d'organiser la première vente aux enchères de la maison Aguttes en Belgique. C'est avec un plaisir immense que nous vous invitons à nous rejoindre dans le cadre prestigieux du musée Autoworld à Bruxelles. Ce musée, véritable joyau de la capitale européenne, nous offre un écrin incomparable pour célébrer cette étape importante. Créé en 1974, Aguttes fête cette année ses 50 ans, et nous avons voulu que ce moment soit à la hauteur de notre engagement envers l'excellence.

Depuis l'implantation de nos bureaux à Bruxelles en 2019, nous avons eu le plaisir de tisser des liens solides avec la Belgique et le nord de l'Europe. Cette première vente aux enchères est l'occasion rêvée de vous rencontrer, de partager notre passion et de vous faire découvrir ce que nous avons à offrir.

Notre maison familiale et indépendante, fondée sur des valeurs de passion et d'intégrité, a toujours eu à cœur de promouvoir l'art sous toutes ses formes. Depuis sa création en 2016, notre branche Aguttes on Wheels s'est également imposée comme un acteur clé dans le monde de l'automobile de collection, en apportant son expertise à un marché en perpétuelle évolution. Aujourd'hui, nous sommes ravis de vous inviter à découvrir une sélection de voitures exceptionnelles, dont certaines n'ont pas été vues sur le marché depuis plusieurs décennies.

Le musée Autoworld, avec son histoire et son architecture unique, a été choisi pour son caractère emblématique, afin de mettre en valeur des trésors automobiles que nous avons eu la chance de recevoir grâce à la confiance de collectionneurs passionnés et avertis. C'est un honneur pour nous de défendre ces merveilles et de les présenter au monde avec toute la dévotion qu'elles méritent. Mon équipe et moi-même tenions

à remercier les collectionneurs nous ayant fait confiance pour cette vente tant attendue. Sans eux rien de tout cela n'aurait été possible... qu'ils en soient tous remerciés.

Auction & Motion : un jeu de mots qui sonne comme émotion. Et c'est justement cette émotion, sans cesse renouvelée, qui anime notre passion au quotidien. L'émotion de la traque et de la découverte d'un trésor, des histoires des autos et des hommes, de l'Histoire de l'automobile et du sport automobile, et les rencontres avec *nos* vendeurs, d'abord, puis vous, *nos* acheteurs. Nous ne sommes que les passeurs de témoins d'autos-mobiles faites de matières froides qui ne demandent qu'à prendre vie et s'exprimer. Vous le verrez en parcourant les pages qui suivent : les collections de Monsieur T. et de Monsieur E. transpirent l'émotion. Une multitude d'émotions avec des autos rêvées, chassées, achetées, démontées, restaurées, pilotées... Puis à nouveau contemplées, endormies, et aujourd'hui en attente d'un passionné chez qui ces autos inanimées déclencheront les mêmes émotions. Nous avons eu, au sein de l'équipe, beaucoup d'émotions avec la Bugatti Type 30 de Marco puis du Prince de Cystria, avec la Maserati de Fangio, avec la Bugatti Type 40 Grand Sport endormie (si les voitures pouvaient parler !), avec les différentes montures préparées par Monsieur E. pour affronter le terrible Pékin-Paris... Il est désormais temps de laisser parler les vôtres.

Nous vous invitons à nous rejoindre pour cette vente que nous espérons inoubliable, où l'art et l'automobile se conjuguent avec l'Histoire, la grande, et les histoires. Ensemble, célébrons le raffinement et l'excellence, le rêve et l'émotion, dans un cadre qui reflète toute la grandeur de ces trésors que nous sommes honorés de mettre en lumière.

BY GAUTIER ROSSIGNOL
Head of department Classic Cars

Auction & Motion

On 5 October 2024, the entire Aguttes on Wheels team will have the pleasure of organising the first Aguttes auction in Belgium. It is with great pleasure that we invite you to join us at the prestigious Autoworld Museum in Brussels. This museum, a veritable jewel in the crown of Europe's capital, offers us an incomparable setting in which to celebrate this important milestone. Founded in 1974, Aguttes is celebrating its 50th anniversary this year, and we wanted this moment to reflect our commitment to excellence.

Since establishing our offices in Brussels in 2019, we have had the pleasure of forging strong links with Belgium and Northern Europe. This first auction is the perfect opportunity to meet you, share our passion and show you what we have to offer.

Our independent, family-run business, founded on values of passion and integrity, has always been committed to promoting art in all its forms. Since its creation in 2016, our Aguttes on Wheels branch has also established itself as a key player in the world of classic cars, bringing its expertise to an ever-changing market. Today, we are delighted to invite you to discover a selection of exceptional cars, some of which have not been seen on the market for several decades.

The Autoworld museum, with its unique history and architecture, has been chosen for its iconic character, to showcase automotive treasures that we have been lucky enough to receive thanks to the trust of passionate and knowledgeable collectors. It is an honour for us to defend these marvels and present them to the world with all the devotion they deserve. My team and I would like to thank the collectors who placed their trust in us for this long-awaited sale. Without them, none of this would have been possible... We thank them all.

Auction & Motion: a play on words that sounds like emotion. And it is precisely this emotion, constantly renewed, that drives our passion on a daily basis. The thrill of tracking down and discovering a treasure, the stories of cars and people, the history of motoring and motor sport, and the encounters we have with our sellers, first of all, and then with you, our buyers. We are simply the people who pass on the witness to cars made of cold materials that are just waiting to come to life and express themselves. As you'll see from the following pages, the collections of Mr T. and Mr E. exude emotion. A multitude of emotions with cars dreamt of, hunted, bought, dismantled, restored, driven... Then contemplated again, put to sleep, and now waiting for an enthusiast who will trigger the same emotions in these inanimate cars. Within the team, we had a lot of emotions with Marco's and then the Prince of Cystria's Bugatti Type 30s, with Fangio's Maserati, with the sleeping Bugatti Type 40 Grand Sport (if cars could talk!), with the different mounts prepared by Mr E. to face the terrible Peking-Paris... Now it's time to let yours speak...

We invite you to join us for what we hope will be an unforgettable sale, where art and the automobile come together with great history and stories. Together, we will celebrate refinement and excellence, dreams and emotion, in a setting that reflects the grandeur of the treasures we are honoured to bring to light.

CONTACTS POUR CETTE VENTE

Automobiles de collection



Directeur du département

Gautier Rossignol
+33 (0)7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com



Spécialiste Responsable de la vente

Hugo Baldy
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com



Spécialiste Région Rhône-Alpes

Paul-Emile Coignet
+33 (0)6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Spécialiste junior

Augustin Delalande
+33 (0)7 64 36 18 21
delalande@aguttes.com



Spécialiste consultant

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



Spécialiste consultant

Jean-Philippe Majorel
+33 (0)6 08 46 46 20
majorel.consultant@aguttes.com



Responsable administratif

Armelle de Nanteuil
+33 (0)1 47 45 93 01
nanteuil@aguttes.com



Aguttes Bruxelles

Responsable du bureau Départements Art contemporain, Luxe et Art de vivre

Ernest van Zuylen
vanzuylen@aguttes.com



Départements Arts classiques

Thomas Unger
unger@aguttes.com

Directeur du pôle Luxe & Art de vivre
Philippine Dupré la Tour

AUTOWORLD

Auction & Motion

Vente aux enchères

Samedi 5 octobre 2024, 15h

Autoworld
Parc du Cinquantenaire
Bruxelles, Belgique

Exposition publique

Jeudi 3 et vendredi 4 octobre: 10h - 18h
Samedi 5 octobre: 9h - 12h

Auction

Saturday 5 October 2024, 3pm

Autoworld
Parc du Cinquantenaire
Brussels, Belgium

Public viewing

Thursday 3 to Friday 4 October: 10am - 6pm
Saturday 5 October: 9am - 12pm

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

Marie du Boucher
+33 (0)1 41 92 06 41
duboucher@aguttes.com

Délivrances & expéditions

Hugo Baldy
baldy@aguttes.com

Département Marketing & Communication

Clémence Lépine
lepine@aguttes.com

Relations Asie

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

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Directeur général Philippine Dupré la Tour

Associés

Directeur associé
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

**Aguttes
(SVV 2002 - 209)**

Commissaires-priseurs habilités

Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Pierre-Alban Vinquant,
Jessica Remy-Catanese

SEINE OUEST

Commissaires de justice



L'ensemble des lots est reproduit sur notre site.
Cliquez et enchérissez sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

All the lots are reproduced on our website.
Click and bid on [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

PRÉCISION IMPORTANTE À L'ATTENTION DES ENCHÉRISSEURS

Les conditions et termes régissant la vente des lots figurant dans le catalogue sont fixés dans les conditions générales de vente figurant en fin de catalogue dont chaque enchérisseur doit prendre connaissance. Ces CGV prévoient notamment que tous les lots sont vendus « en l'état », c'est-à-dire dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Une exposition publique préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours permettra aux acquéreurs d'examiner personnellement les lots et de s'assurer qu'ils en acceptent l'état avant d'enchérir. Les rapports de condition, ainsi que les documents afférents à chaque lot sont disponibles sur demande.

IMPORTANT NOTICE TO BUYERS

The terms and conditions governing the sale of the lots appearing in the catalogue are set out in the general terms and conditions of sale appearing at the end of the catalogue, which each bidder must read. These GTC provide in particular that all the lots are sold "as is", i.e. in the condition in which they are found at the time of sale with their imperfections and defects. A public display prior to the sale taking place over several days will allow buyers to personally examine the lots and ensure that they accept their condition before bidding. Condition reports, as well as documents relating to each lot, are available on request.



INDEX

AUTOMOBILIA

SATAM MÉLANGEUR	1	MERCEDES-BENZ 280 SL (R107) 1976	13
BUGATTI BABY REPLICA BY PUR SANG	2	MERCEDES-BENZ 280 SL (R107) 1983	14
BMW 328 JUNIOR PAR STIMULA - DE LA CHAPELLE	3	MERCEDES-BENZ 220 SE COUPÉ (W111) 1964	15
AVIA LOM PRAHA MOTEUR LETECKY M 462 RF	4	MERCEDES-BENZ 300 SE (W112) 1963	16

MOTO

MOTOBÉCANE S4C 350 SUPERCLASSE 1939	5	MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A (W187) 1955	17
BMW R69 1959	6	MERCEDES-BENZ 300 (W186) 1953	18
BMW K 1100 LT 1992	7	MERCEDES-BENZ 300 CABRIOLET D (W186) 1953	19
YAMAHA V-MAX 1998	8	MERCEDES-BENZ 300D (W189) 1959	20
MV AGUSTA F4 1000 2018	9	MERCEDES-BENZ 220 S (W180) 1959	21

AUTOMOBILES

ABARTH 750 SESTRIERE ZAGATO 1960	30	MERCEDES-BENZ 220 S COUPÉ (W180) 1957	22
AUDI RS2 1995	48	MERCEDES-BENZ 450 SEL (W116) 1977	23
AUSTIN MB MINI COOPER S ELECTRIQUE 1968	11	MERCEDES-BENZ 280 SE (W126) 1980	24
AUTO-UNION DKW MUNGA 1968	67	MERCEDES-BENZ S 600 (C140) 1995	25
BENZ PATENT-MOTORWAGEN REPLICA « 1886 »	63	MERCEDES-BENZ CL 600 (C215) 2000	26
BMW ISETTA 300 CIRCA. 1962	10	MERCEDES-BENZ SL 600 (R129) 1993	27
BMW M3 E30 1986	47	MERCEDES-BENZ 280 S (W108) 1968	49
BMW 501-6 1956	65	MERCEDES-BENZ 300 (W186) EX PEKIN-PARIS 1952	50
BMW 2600-L 1962	66	MERCEDES-BENZ 190 SL TOURENSPORTWAGEN 1956	51
BUGATTI TYPE 40A GRAND SPORT 1929	39	MERCEDES 28/95 PS SPORT « TARGA FLORIO » 1921	62
BUGATTI TYPE 30 GRAND PRIX USINE 1922	40	MG TC 1948	28
BUGATTI GRAND PRIX TYPE 51 (R) BY PUR SANG « 1931 »	55	MILLOT AUTO-SCIE CIRCA 1900	64
BUGATTI GRAND PRIX TYPE 37A (R) 1927	54	MORRIS MINI COOPER S « 1275 » 1966	12
CITROËN TRACTION 15 SIX CABRIOLET 1946	35	NACIONAL PESCARA 3 LITRES COMPÉTITION USINE 1929	42
DELAGE D6 « TOURER » 1928	36	OLDSMOBILE SERIES 66 SEDAN 1946	77
DELAGE D8 « ROADSTER » 1931	37	OPEL GT CIRCA 1972	74
DELAGE DM LIMOUSINE / SÉPARATION CHAUFFEUR 1928	38	PEUGEOT TYPE 99 1907	33
FERRARI 458 ITALIA 2010	43	PHILOS A-4-M TORPEDO 2-PLACES 1913	34
FERRARI 599 GTB FIORANO F1 2008	44	PORSCHE356 PRE-A (FIA) 1954	31
FORD T RUNABOUT 1924	52	RENAULT CLIO V6 PH. 2 2005	46
FORD A COUPÉ STANDARD 1930	53	ROLLS-ROYCE PHANTOM 1 BOAT-TAIL 1928	59
FORD GALAXIE FAIRLANE 1959	57	ROLLS-ROYCE PHANTOM I LANDAULETTE DE VILLE 1927	60
GAZ 69 M 1969	68	ROLLS-ROYCE PHANTOM I « TOURER » 1928	61
JAGUAR XK 150 FHC 1959	29	ROLLS-ROYCE PHANTOM 1 SEDANCA DE VILLE 1928	70
LA SALLE SERIES 50 CABRIOLET 1936	58	ROLLS-ROYCE PHANTOM 1 SALOON 1928	71
MASERATI A6 GCS 2000 MONOFARO USINE - EX JM FANGIO 1948	41	STUDEBAKER COUPÉ CHAMPION (FIA) 1954	32
MASERATI QUATTROPORTE 2005	45	STUDEBAKER CHAMPION 1950	56
		STUDEBAKER GOLDEN HAWK 1958	73
		STUDEBAKER CHAMPION 1955	76
		TALBOT-LAGO T15 BABY BERLINE 1952	72
		TRIUMPH SPITFIRE 1500 1974	75
		VOLKSWAGEN ILTIS 1979	69

AUTOMOBILIA

1

Mélangeur SATAM – 1955



Mélangeur de la marque française Satam Type DC92 aux couleurs du pétrolier Shell. Restauration ancienne de belle qualité

French Satam Type DC92 mixer in the Shell oil tanker colours.

High quality restoration

800 - 1 200 €

2

Bugatti Baby par Pur Sang – « 1927 »



Fidèle reproduction par Pur Sang Argentina des célèbres Bugatti Grand Prix produites par l'usine de Molsheim de 1925 à 1927. Elle est dotée d'un moteur électrique alimenté par une batterie en 12 Volts. La Baby pouvait atteindre une vitesse d'un peu plus de 15km/h.

Rare et très fidèle au plus célèbre Grand Prix d'avant-guerre, cette Baby Bugatti, souvent appelée à tort « Type 52 » suite à l'ouvrage de l'historien Hugh Conway, est une pièce de collection exceptionnelle. Complète avec son moteur et en très bel état général

A genuine Pur Sang Argentina reproduction of the famous Bugatti Grand Prix produced by the Molsheim factory between 1925 and 1927. The Baby could reach speeds of just over 15 km/h thanks to an electric motor powered by a 12-volt battery.

Rare and very representative of the most famous pre-war Grand Prix cars, this Bugatti Baby, often erroneously referred to as the 'Type 52' following the work of historian Hugh Conway, is an exceptional collector's item. Complete with its engine and in very good condition

4 000 - 6 000 €

3

BMW 328 Junior - De la Chapelle Stimula



Chassis n° 0020
Fabriquée par De La Chapelle Stimula à Brignais, dans le Rhône, cette réplique parfaite de la BMW 328 est équipée d'un moteur Honda G150 d'une cylindrée de 144 cm³ placé à l'arrière. Elle est vendue complète et se présente dans un état proche du neuf avec son pare-brise en deux éléments, ses sangles de capot, une sellerie beige foncé et son tableau de bord équipé de deux compteurs.

Manufactured by De La Chapelle Stimula in Brignais in the Rhône department, this perfect replica of the BMW 328 is powered by a 144 cc Honda G150 engine. It is sold complete and in near-new condition, with a two-piece windscreen, bonnet straps, dark beige upholstery and a dual-meter dashboard.

5 000 – 8 000 €

4

« AVIA » Lom praha Moteur Letecky M 462 RF



Moteur d'avion à 9 cylindres en étoile à refroidissement par air. Ce moteur de 10 litres de cylindrée développait entre 276 ch et 311 ch. Vendu sur son châssis d'exposition monté sur roulettes. Poids à sec : 218 kilos.

Aircraft engine with 9 air-cooled single star cylinders. This 10-litre engine developed between 276 bhp and 311 bhp. Sold on a tubular chassis mounted on wheels. Dry weight: 218 kg.

2 000 - 3 000 €

5

Motobécane S4C 350 Superculasse – 1939

Cadre n° 312344
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

4 000 – 8 000 €

« L'une des motos d'avant-guerre les plus mythiques »
“One of the most iconic pre-war motorbikes”



La marque phare de motos du début du XX^e siècle.

Modèle 350 S4C à Superculasse aux grandes qualités routières ; ligne parfaite, soutenue par le couvre culasse en aluminium signé Geo Ham !

Bel état général, jolie patine qui montre une restauration contemporaine de bonne qualité : peinture de bonne qualité, selle en cuir juste assez craquelée, bref, c'est la moto idéale à exposer !

Arrêtée depuis son arrivée dans la collection, une révision d'usage sera à prévoir avant de reprendre la route.

Belle opportunité pour un passionné souhaitant ajouter à son garage une belle moto d'avant-guerre dans un état plus que raisonnable !

The flagship motorbike brand of the early XX^e century.

350 S4C Superculasse model with great road-holding qualities; perfect lines, supported by the aluminium cylinder head cover signed by Geo Ham!

Nice overall condition, nice patina showing a good quality contemporary restoration: good quality paintwork, leather seat just cracked enough, in short, this is the ideal bike to display!

It has been out of service since it joined the collection, and will need to be serviced before being put back on the road.

A great opportunity for an enthusiast looking to add a beautiful pre-war motorbike in more than reasonable condition to their garage!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

6

BMW R69 – 1959

Cadre n° 654076
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

8 000 – 12 000 €

« Une élégante moto aux qualités routières inégalables ! »

“An elegant motorbike with unrivalled road-holding qualities!”



Au Salon de Bruxelles 1955, BMW présente sa nouvelle née, la R69, qui porte une innovation exceptionnelle tirée de la compétition : le système de suspension Earle.

Le succès de la R69 et son 594 cm³ de 35 ch est retentissant, et le modèle restera sur le marché pendant 14 ans.

Notre exemplaire est acheté par le propriétaire actuel en 2011 alors qu'il était en Allemagne.

La moto était alors restaurée, mais n'a depuis que rarement roulé : une révision générale est donc à prévoir.

En très bel état général et à prix aujourd'hui raisonnable, ne ratez pas l'opportunité d'acheter la première moto BMW véritablement agréable !

At the 1955 Brussels Motor Show, BMW presented its latest model, the R69, featuring an exceptional innovation derived from racing: the Earle suspension system.

The success of the R69 and its 594 cc, 35 hp engine was resounding, so the model remained on the market for 14 years.

Our example was bought by the current owner in 2011 while he was in Germany.

The bike was restored at the time, but has rarely been ridden since: a general overhaul is therefore to be expected.

In very good condition and at a reasonable price today, don't miss the opportunity to buy the first truly enjoyable BMW motorbike!

7

BMW K 1100 LT – 1992

Cadre n° 6457749K1100LT
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

4 000 – 7 000 €

« La routière BMW par excellence, ici dans un état proche du neuf ! »

“The BMW tourer par excellence, here in near-new condition!”



Au début des années 1990, BMW rencontre un franc succès sur sa gamme moto, mais vise encore 10 000 exemplaires vendus par ans aux US : une solution est trouvée dans le renouvellement de la gamme des Tourers.

BMW innove en 1991 avec cette moto, la K 1100 LT, modèle le plus cher de la gamme à l'époque, aux qualités routières exceptionnelles.

Très bel état de conservation, moto utilisée avec soin, affichant moins de 60 000 km à son compteur.

Exposée depuis 2014, une révision générale sera à envisager avant de reprendre la route.

Estimation très attractive pour un aussi bel exemplaire !

At the beginning of the 1990s, BMW had great success with its motorbike range, but was still aiming to sell 10,000 units a year in the US: a solution was found in the renewal of the Tourer range.

In 1991, they presented this motorbike, the K 1100 LT, the most expensive model in the range at the time, with exceptional road-holding qualities.

This example is in very good condition and has been used with great care, with less than 60,000 km on the clock.

Exhibited since 2014, a general overhaul should be considered before taking it back out on the road.

Very attractive estimate for such a fine example!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

8

Yamaha V-Max – 1998

Cadre n° JYA2WEE00WA067824
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

5 000 – 8 000 €

« Le dragster fou de Yamaha »

“Yamaha’s crazy dragster”



Pour répondre aux goûts du marché américain, Yamaha se lance dans le projet fou de créer *The Ultimate Custom Bike*.

Nait donc celle qui entrera au panthéon de la moto avec son V4 de voyou développant 145 ch (avant les régulations européennes) ; grâce à l'impulsion du célèbre Jean-Claude Olivier, la V-Max sera également distribuée en Europe dès 1986.

Notre exemplaire a été physiquement modifié, avec une peinture spéciale, ainsi qu'un changement des jantes et des feux avant. Immobilisée depuis 2017, une révision générale est à prévoir.

Voici l'opportunité d'acheter la moto mythique, à un prix plus que raisonnable !

To meet the demands of the American market, Yamaha embarked on a crazy project to create 'The Ultimate Custom Bike'.

The result was the bike that would go on to become a motorbike hall of fame, with its rogue V4 developing 145 hp (before European regulations); thanks to the impetus of the great Jean-Claude Olivier, the V-Max would also be distributed in Europe from 1986.

Our example has been physically modified, with a special paint job and new front wheels and lights.

Immobilised since 2017, a general overhaul is planned.

Here's your chance to buy this legendary bike, at a more than reasonable price!

9

MV Agusta F4 1 000 – 2018

Cadre n° ZCGF630BBHV006647
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

15 000 – 25 000 €

« Le mythe italien dans un strict état neuf,
et pour un prix défiant toute concurrence ! »
“The Italian myth in mint condition, and at an unbeatable price!”



L'histoire de la firme MV Agusta fait partie des hitsoires les plus passionnantes de la course mécanique italienne, et prend racine dans des succès retentissants dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, avec en point d'orgue les titres remportés par John Surtees, Mike Hailwood, ou encore Giacomo Agostini !

En 1992, MV Agusta est en faillite, et les frères Castiglione décident de reprendre le flambeau ; en 1997, après 5 années de recherches et d'échecs (dont un moteur développé par Ferrari mais inutilisable) est présenté le modèle F4, qui restera probablement le plus gros succès de la marque...

Commandé par le propriétaire actuel auprès d'un distributeur français, notre exemplaire sort des chaînes de production en fin d'année 2018, équipé du 4-cylindres de 998 cm³ de cylindrée développant la bagatelle de 166 ch.

Aujourd'hui, cette moto est tout simplement dans son strict état neuf, et ne semble jamais même avoir été démarrée depuis son arrivée dans la collection (protège toujours présent sur les clés !) : une révision complète sera donc à prévoir pour utiliser cette moto comme il se doit.

Collectionneurs, voici peut-être la dernière occasion d'acheter une MV Agusta F4 1 000 dans un état neuf !

The history of MV Agusta is one of the most symbolic stories in Italian motor racing, rooted in resounding successes from the end of the Second World War, culminating in titles won by John Surtees, Mike Hailwood and Giacomo Agostini!

In 1992, MV Agusta went bankrupt, and the Castiglione brothers decided to take over the business. In 1997, after 5 years of research and failures (including an engine developed by Ferrari but unusable), the F4 model was presented, which will probably remain the brand's biggest success...

Ordered by the current owner from a French distributor, our example rolled off the production line at the end of 2018, equipped with a 998cc 4-cylinder engine developing a whopping 166bhp. Today, this bike is simply in as-new condition, and never seems to have been started since it entered the collection (the key protection is still there!): a complete overhaul will therefore be required before it can be ridden again.

Collectors, this could be your last chance to buy an MV Agusta F4 1000 in mint condition!

10

BMW Isetta – c. 1962

Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique

Sold without registration title
Sold without contrôle technique

8 000 – 12 000 €
SANS RÉSERVE

« La citadine la plus amusante de toutes »
“The funniest city car ever”



La fin des années 1940 voit la naissance d'un nouveau style automobile, à contre-courant total des innovations habituelles : plus petit, moins puissant et plus... pratique ! Rivolta, un constructeur de réfrigérateur récemment entré dans le monde de la mécanique avec la conception de scooters, se met en tête de suivre la nouvelle mode des micro-cars...

C'est au Salon de Turin 1953 que l'Isetta est annoncée par Iso, la marque de Rivolta (qui deviendra le créateur de certaines des plus belles autos au monde). Le succès médiatique de cette petite auto est immédiat, tant son look intrigue le public ! Malheureusement, le côté commercial ne suit pas, et dès 1955,

Iso est obligé de revendre la licence de l'Isetta : BMW, alors au bord de la faillite, rachète cette licence.

Notre exemplaire fait partie du fond de garage de l'importateur BMW belge (Ets Moorkens) depuis le début des années 1960, époque à laquelle la voiture est reprise lors de l'achat d'une auto neuve.

Projet de restauration, la voiture est aujourd'hui dans un état de conservation assez sain. La patine est belle, mais la sellerie a été remplacée avant son arrivée dans le garage.

Nous voici devant un projet de restauration très excitant pour quelqu'un souhaitant rouler différent !

The end of the 1940s saw the birth of a new style of car, completely at odds with the usual innovations: smaller, less powerful and more... practical! Rivolta, a refrigerator manufacturer who had recently entered the world of mechanical engineering with the design of scooters, set out to attack the new micro-car craze...

It was at the Turin Motor Show in 1953 that the Isetta was announced by Iso, Rivolta's brand (which would go on to create some of the most beautiful cars in the world). The little car was an immediate media success, as its looks were so intriguing! Unfortunately, the commercial side did not follow, and in 1955, Iso was forced to sell the Isetta licence: BMW, then on the edge of bankruptcy, bought the licence.

Our example has been part of the garage of the Belgian BMW importer (Ets Moorkens) since the early 1960s, when the car was traded in when a new car was purchased.

A restoration project, the car is now in a fairly sound state of preservation. The patina is beautiful, but the upholstery was replaced before it arrived in the garage.

This is a very exciting restoration project for someone who wants to drive something different!

Austin MB Mini Cooper S Électrique – 1968

Châssis n° 1178930
Carte grise française d'origine
Véhicule vendu sans contrôle technique
*Original French registration title
Sold without contrôle technique*

25 000 – 35 000€

« Unique, modifiée en période en version électrique,
par un ingénieur automobile français déjà « père »
de la 2 CV Sahara! »

*“Unique, modified in period into an electric version,
by a French automotive engineer who was already
the ‘father’ of the 2 CV Sahara!”*



Incroyable et unique Mini transformée en électrique et homologuée par l'ingénieur Maurice Bonafous, l'inventeur de la Citroën 2 CV Sahara bimoteur 4x4 ; 4 moteurs électriques Leroy-Sommer, transmission par chaînes!

La voiture, modifiée à partir d'une authentique Austin Mini Cooper S de 1968, sous la supervision de Varta (pour les batteries) et en accord avec British Leyland France, est dument passée aux Mines en juillet 1981, et bénéficie donc d'une homologation à titre isolée, et d'une carte grise conforme à son nouveau mode d'énergie.

Incredible and unique Mini transformed into an electric car and homologated by engineer Maurice Bonafous, the inventor of the Citroën 2 CV Sahara twin-engined 4x4; 4 Leroy-Sommer electric motors, chain drive!

The car, modified from a genuine 1968 Austin Mini Cooper S, under the supervision of Varta (for the batteries) and with the agreement of British Leyland France, was duly approved by the French Mines Services in July 1981, and therefore benefits from an isolated homologation, and a French registration title in accordance with its new energy mode.



Performances encore d'actualité : 80 km/h en pointe, 1h d'autonomie, 10h de charge ! Voiture utilisée au quotidien entre 1980 et 1987 !

Voiture à l'histoire unique, à l'historique connu et très documenté : gros dossier technique issu des archives de Maurice Bonafous, carte grise d'origine (barrée lors d'une ancienne cession) au nom de Maurice Bonafous, plans divers, échanges de courriers avec le Service des Mines, British Leyland France, Varta, etc.

Une voiture unique, fonctionnelle (vidéo sur demande, à réviser), à l'histoire étonnante, et parfaitement en phase avec les modes d'aujourd'hui : une auto idéale pour la ville, ou pour un musée...

Its performance is still as good as ever: 80 km/h top speed, 1h range, 10h charge! A car in daily use between 1980 and 1987!

A car with a unique history, with a well-documented history: a large technical file from Maurice Bonafous's archives, original registration title in Maurice Bonafous's name, various plans, correspondence with the French Service des Mines, British Leyland France, Varta, and so on.

A unique, functional car (video on request, to be serviced), with an astonishing history, and perfectly in tune with today's fashions: an ideal car for the city, or for a museum...



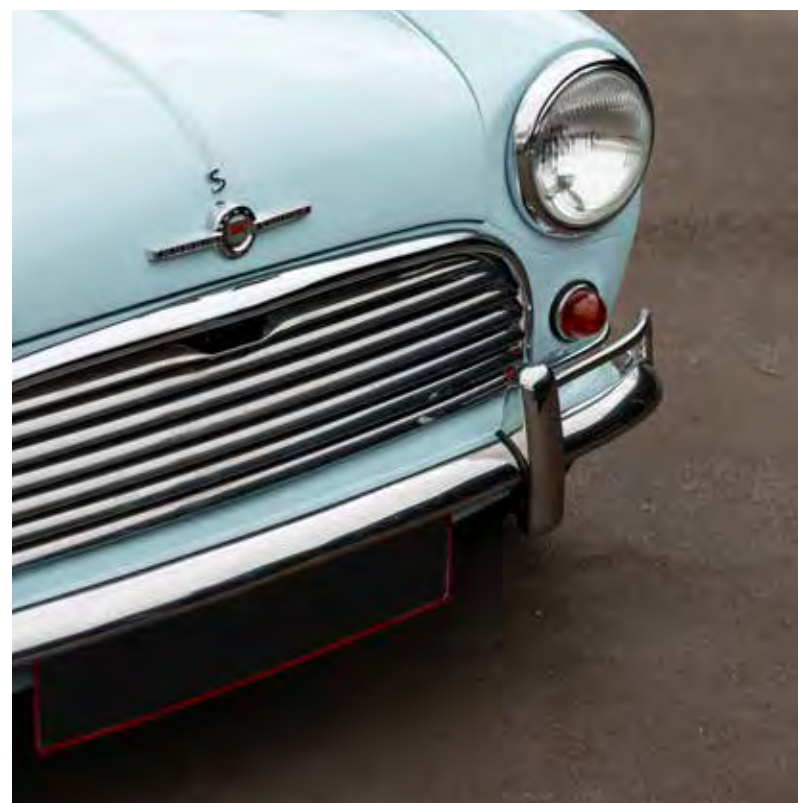
Morris Mini Cooper S « 1275 » – 1966

Châssis n° K-A2S4L 851414
Titre de circulation belge
Véhicule vendu sans contrôle technique
Belge registration title
Sold without contrôle technique

40 000 – 60 000 €

« De George Harrison à Brigitte Bardot, la Mini deviendra un accessoire de mode en même temps qu'une arme fatale en compétition. »

“From George Harrison to Brigitte Bardot, the Mini became a fashion accessory as well as a competitive lethal weapon.”



Véritable coup de génie, l'Austin Mini présentée en 1959 tirera sa révérence 40 ans plus tard après être devenue une véritable icône transgénérationnelle ; l'exemplaire que nous présentons est la plus désirable mais aussi l'une des plus rares parmi les innombrables versions produites jusqu'en 2000.

La Mini doit son succès à ses grandes qualités en termes de tenue de route, d'agilité mais aussi de sobriété ; le Célèbre préparateur John Cooper en perçoit alors le potentiel et propose à son créateur Alec Issigonis d'en produire une version plus affûtée, c'est ainsi que naît la Cooper avant de devenir la Cooper S à partir de 1964 avec son moteur de 1 275 cm³.

Son succès ne se fera pas attendre tant en course, que dans les beaux quartiers !

Mise en circulation en octobre 1966, notre exemplaire est une rare MK1 produite de 1964 à 1967 à seulement 7 824 exemplaires ; superbe dans sa livrée Surf Blue (BU35) avec son toit Old English White (WT3), elle était conservée jusque-là dans l'une des plus belles collections de Belgique.

Restaurée à grand frais il y a quelques années, sa carrosserie a été mise intégralement à nu et tous les éléments oxydés furent remplacés selon les exigences de son propriétaire actuel, tous les joints de carrosserie et les chromes ont été remplacés >

A true masterpiece, the Austin Mini presented in 1959 would bow out 40 years later having become a true cross-generational icon; the example we are presenting here is the most desirable, but also one of the rarest, of the countless versions produced up until 2000.

The Mini owes its success to its great qualities in terms of roadholding, agility and sobriety, the famous John Cooper saw its potential and suggested to its creator Alec Issigonis that he produce a sharper version and this is how the Cooper was born, before becoming the Cooper S from 1964 with its 1,275cc engine; it didn't take long for it to become a success, both in racing and on the high street!

Launched in October 1966, our example is a rare MK1, of which only 7,824 were produced between 1964 and 1967; superb in its Surf Blue (BU35) livery with Old English White (WT3) roof, it was previously kept in one of Belgium's finest collections

Extensively restored a few years ago, the bodywork was stripped down to bare metal and all oxidised parts were replaced in accordance with the requirements of its current owner; all the bodywork gaskets and chromes were replaced or redone, the same applies to the interior, with Powder Blue/Gold Brocade Grey upholstery and its period correct Les Leston steering wheel. >



ou refaits ; il en est de même dans l'habitacle avec une sellerie Powder Blue/Gold Brocade Grey conforme à l'origine et son volant Les Leston d'origine en parfait état.

Côté mécanique, le moteur a été révisé en profondeur, la culasse a été rectifiée, et montée avec des grosses soupapes, la pompe à eau, pompe à essence et l'embrayage ont été remplacés ; les freins quant à eux sont entièrement neufs ainsi que les pneus Yokohama Advan HF Type D. Ne cherchez pas plus loin, elle est celle à avoir !

Mechanically, the engine has been extensively overhauled, the cylinder head rectified and fitted with large valves, and the water pump, fuel pump and clutch replaced; the brakes are brand new, as are the Yokohama Advan HF Type D tyres. Look no further, she's the Mini for you.



UNE COLLECTION LUXEMBOURGEOISE

A LUXEMBOURG COLLECTION



Depuis son plus jeune âge, l'homme qui se cache derrière cette collection a rêvé de voitures anciennes. À force de travail, lui et son épouse ont bâti une affaire prospère au milieu des années 1970 leur permettant de vivre leur passion avec vigueur et osons le dire, une certaine boulimie. Combien de rallyes à bord d'une authentique Bugatti? Combien de périples à travers le monde au volant de ses Rolls-Royce ou de ses Mercedes-Benz favorites? Des dizaines...

Dans son propre atelier, les restaurations furent poussées à l'extrême, avec goût, discernement et des moyens, permettez-moi de le dire, considérables! Amoureusement, elles ont été remises à neuf depuis le châssis, en mécanique et en carrosserie avec un soin tout particulier apporté aux détails. Certaines sont plus rares que d'autres, certaines ont demandé des années de travail, pour les plus récentes, elles sont des premières mains ou très

faiblement kilométrées... elles revêtent toutes quelques choses d'exceptionnels. Stockées dans un lieu qui ferait rêver n'importe quel collectionneur aimant vivre entouré de ses joyaux, elles n'ont jamais été vues sur le marché... À tous les enchérisseurs qui se présenteront, soyez assurés de l'extrême qualité des voitures qui sont aujourd'hui offertes à vos enchères.

Aguttes on Wheels

Note aux acheteurs: Nous informons les acheteurs que l'ensemble des véhicules de cette collection ont été rarement utilisés ces dernières années. S'ils furent restaurés à grand frais et sont dans un très bel état de présentation, ils sont donc vendus en l'état, sans contrôle technique et devront bénéficier à minima d'une révision avant de reprendre la route.

Lots 13 à 29 / Lots 33 et 34 / Lots 36 à 38 / Lots 43 à 45 / Lots 49 à 77.

From an early age, the man behind this collection dreamt of classic cars. By dint of hard work, he and his wife built up a prosperous business in the mid-1970s, enabling them to pursue their passion with vigour and, dare we say it, a certain bulimia. How many rallies aboard an authentic Bugatti? How many family trips around the world at the wheel of his favourite Rolls-Royce or Mercedes-Benz? Dozens...

In his own workshop, the restorations were taken to the extreme, with taste, discernment and, if I may say so, considerable resources! They were lovingly refurbished from the chassis upwards, both mechanically and in terms of bodywork, with particular attention to detail. Some are rarer than others, some have taken years to complete, and some of the more recent cars are first-hand or have very low mileage... they all have something exceptional about them. Stored in a location that would be the

stuff of dreams for any collector who likes to live surrounded by his jewels, they have never been seen on the market... To all the bidders who come forward, rest assured of the extreme quality of the cars that are being offered for auction today.

Aguttes on Wheels

Note to buyers: We inform buyers that all the vehicles in this collection have rarely been used in recent years. Although they have been extensively restored and are in very good condition, they are being sold as is, without a road-worthiness test, and should at least be serviced before being driven again.

Lots 13 to 29 / Lots 33 and 34 / Lots 36 to 38 / Lots 43 to 45 / Lots 49 to 77.

13

Mercedes-Benz 280 SL (R107) – 1976

Châssis n° 107042.12.002064
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

20 000 – 30 000 €

« L'un des premiers 280 SL de ce millésime, restauration exceptionnelle »

“One of the first 280 SLs of this vintage, exceptionally restored”



En 1971, Mercedes-Benz annonce le remplacement de la gamme des SL Pagode: l'évolution portera comme numéro d'identité « R107 », et associera l'aspect de confort ultime aux notions de sécurité désormais incontournables.

La version 280 SL annonce le retour du 6-cylindres, et est présentée au public à la mi-1974 pour répondre aux exigences d'une clientèle en proie aux sujets pétroliers; notre exemplaire est l'un des premiers produits, sur une production totale de plus de 25 000 unités rien que dans cette motorisation.

Son état actuel est rendu possible grâce à une restauration ancienne de grande qualité et un stockage dans d'excellentes conditions: la peinture de teinte Light Ivory (originale d'après

sa plaque constructeur) est bien étendue, les cuirs sont de très bonne qualité, et son hard-top est présent et en bel état.

Ajoutée en 2011 à cette collection, notre auto n'aurait depuis parcouru qu'un peu plus de 1 300 km; lors de notre essai, la voiture a bien fonctionné, mais une révision générale de l'ensemble de la mécanique est conseillée afin de reprendre la route sereinement.

Collectionneurs, voici un SL à boîte de vitesses automatique qui saura combler vos balades...

In 1971, Mercedes-Benz unveiled the replacement of the SL Pagoda range: the new model was to bear the 'R107' identity number, and combine the ultimate in comfort with the safety features that were becoming essential.

The 280 SL version heralded the return of the 6-cylinder engine, and was presented to the public in mid-1974 to meet the demands of a clientele prey to oil-related issues; our example was one of the first to be produced, out of a total production of more than 25,000 units with this engine alone.

Its current condition is the result of a high-quality restoration and storage in excellent conditions: the Light Ivory paintwork (original according to the manufacturer's plate) is well extended,

the leathers are of very good quality, and the hard top is present and in good condition.

Added to this collection in 2011, our car would have covered just over 1,300 km since then; at the time of our test drive, the car ran well, but a general overhaul of all the mechanical parts would certainly be desirable in order to get back on the road with complete serenity.

Collectors, here's an SL with an automatic gearbox that's sure to be a delight to cruise around in...

Mercedes-Benz 280 SL (R107) – 1983

Châssis n° WDB10704212017610
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

18 000 – 24 000€

« Nombreuses options d'usine, ex-Around Australia
Overlander 2001 »

*“Numerous factory options, ex-Around Australia
Overlander 2001 tour”*



La génération R107 des SL sera constamment renouvelée, avec, en parallèle à la présence des versions à 8-cylindres, une attention régulière aux problématiques économiques pétrolières, et aux normes de sécurités qui, à compter de cette époque, deviendront toujours plus importantes.

Notre exemplaire fait partie de la seconde version de cette génération, physiquement difficile à différencier des premières, mais qui introduira entre autres l'ABS (en option jusqu'en 1984), un capot en aluminium, et de nouvelles options pour plus de confort...

Livré neuf en Allemagne avec la boîte de vitesses automatique, l'ABS, et dans cette teinte de Signal Red, cet exemplaire intègre la collection en 2001, dans le but de prendre part cette même-année au rallye « Around Australia Overlander » ; au retour de cette aventure, une importante remise à niveau cosmétique semble avoir été faite avant son remisage.

La voiture est tournante, mais n'aurait parcouru qu'un peu moins de 2 000 km depuis 2002 : une révision générale de l'ensemble de la mécanique est donc conseillée avant de reprendre la route.

Avec une estimation aussi raisonnable, ne ratez surtout pas l'occasion de rouler avec ce somptueux SL d'origine européenne !

The R107 generation of SLs was constantly renewed, and along with the presence of 8-cylinder versions, regular attention was paid to oil-related economic issues and to safety standards, which became increasingly important from that time onwards.

Our example is part of the second version of this generation, physically difficult to differentiate from the first, but which introduced, among other things, ABS (optional until 1984), an aluminium bonnet, and new options for greater comfort...

Delivered new in Germany with automatic gearbox and ABS, and in this colour of Signal Red, this example joined the collection in 2001, with the aim of taking part in the 'Around Australia

Overlander' rally that same year; on its return from this adventure, a major cosmetic overhaul seems to have been carried out before it was stored.

The car is running, but has covered just under 2,000 km since 2002: a general overhaul of all the mechanics is therefore recommended before taking to the road again.

With such a reasonable estimate, don't miss the chance to take this sumptuous European SL for a spin!

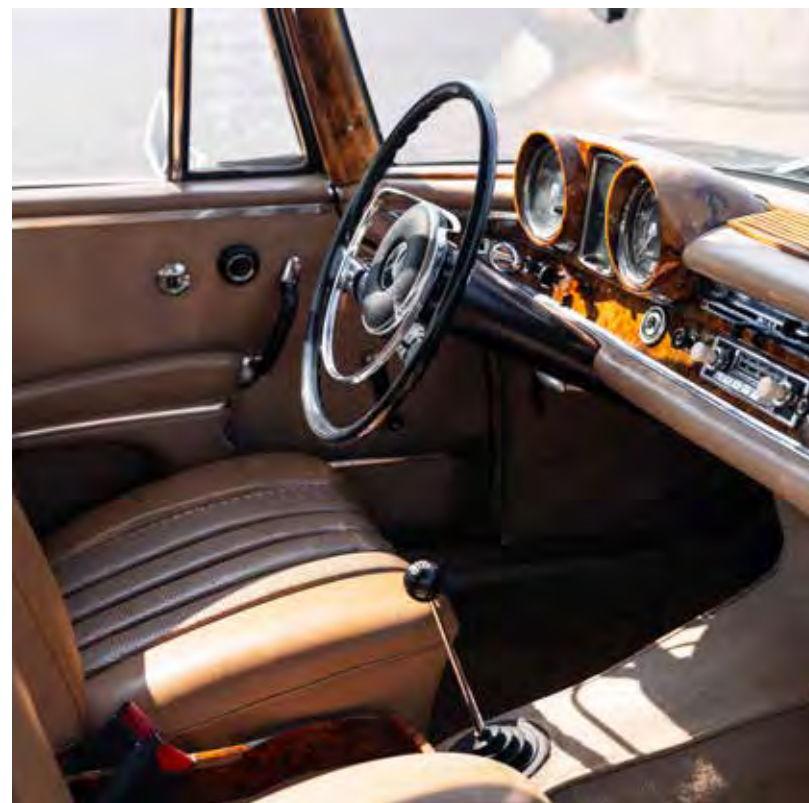
15

Mercedes-Benz 220 SE Coupé (W111) – 1964

Châssis n° 11102110066917
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

30 000 – 50 000 €

« Superbe ligne dessinée par Paul Bracq »
“Superb lines designed by Paul Bracq”



Le Coupé 220 SE est présenté au salon de Genève 1961, modèle haut de gamme particulièrement élégant, il mêle à la perfection classicisme et modernité ; remplacé en 1965 par les 250 SE, il fut fabriqué à 14 173 exemplaires.

Acquis en 2005 par M. E., notre exemplaire a été restauré il y a quelques années ; sa carrosserie présente une belle teinte noire laissant ressortir ses chromes étincelants, les pare-chocs sont en bon état, seules quelques traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et des soubassements.

Son habitacle confortable est en très bon état, les boiseries présentent un bel éclat, la sellerie en cuir beige a été en partie

restaurée afin de conserver un maximum d'authenticité ; on notera la présence d'un autoradio Blaupunkt d'époque.

Sous le capot, on retrouve le 6-cylindres en ligne injection de 2,2 l développant 120 ch, réputé fiable et robuste, il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports ; cette auto a peu roulé ces dernières années, une simple remise en route ainsi qu'un check-up seront nécessaires avant de prendre la route.

Ce superbe coupé permet d'emmener à allure soutenue quatre passagers et leurs bagages dans un confort de premier rang ; son pare-brise panoramique et ses vitres latérales sans montants offrent un champ de vision dégagé à ses occupants, une véritable invitation au voyage.

The 220 SE Coupé was presented at the 1961 Geneva Motor Show, a particularly elegant top-of-the-range model, it blends classicism and modernity to perfection; replaced in 1965 by the 250 SE, 14,173 examples were built.

Acquired in 2005 by Mr. E., our example was restored a few years ago; the bodywork is a beautiful shade of black, with gleaming chrome, and the bumpers are in good condition, with only a few traces of corrosion on the bodywork and underframes.

The comfortable interior is in very good condition, with shiny woodwork and beige leather upholstery that has been partially restored to retain maximum authenticity, and a vintage Blaupunkt radio.

Under the hood is a 2.2-liter in-line 6-cylinder injection engine producing 120 hp, renowned for its reliability and sturdiness, and mated to a 4-speed manual gearbox; this car has not been driven much in recent years, so a simple tune-up and check-up will be necessary before taking to the road.

This superb coupé can carry four passengers and their luggage in first-rate comfort; its panoramic windscreen and pillarless side windows offer occupants an unobstructed field of vision, a true invitation to travel.

16

Mercedes-Benz 300 SE (W112) – 1963

Châssis n° A.112.014-12-001689
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

25 000 – 35 000€

« La première version de la désormais mythique Classe S! »
“The first version of the now legendary S-Class!”



En 1961, Mercedes-Benz présente la remplaçante de la désormais démodée figure de proue de la marque à l'étoile, la 300 Adenauer, avec la 300 SE; la ligne est plus moderne, grâce à l'abandon de la formule Ponton au profit de la nouvelle Heckflosse, et ses ailes inspirées de la production américaine. D'après le carnet de garantie d'origine, notre exemplaire est livré en Graphite Grey le 5 octobre 1962 en Nouvelle-Écosse, province du Canada qu'elle ne quittera pas avant 2002.

Aujourd'hui, la voiture est dans un état proche du neuf, rendu possible grâce à une restauration exceptionnelle de grande

qualité : la peinture est très belle, la sellerie de bonne qualité, et la teinte Pearl Green mêlée aux cuirs bordeaux est du meilleur effet!

Arrêtée depuis la fin de sa restauration, cette auto nécessitera une révision complète avant de reprendre la route; le système de suspension pneumatique est néanmoins fonctionnel, et le 6-cylindres 3 l dérivé de la mythique 300 SL est tournant.

Amateurs du genre, voici l'occasion d'acheter une auto méconnue pourtant d'une importance capitale pour l'histoire de Mercedes-Benz, à une estimation plus que raisonnable!

In 1961, Mercedes-Benz presented the replacement for the now obsolete figurehead of their luxury car range, the 300 Adenauer, with the 300 SE; the lines were more modern, thanks to the abandonment of the Ponton formula in favour of the new Heckflosse, and its wings inspired by American production.

According to the original warranty booklet, our example was delivered in Graphite Grey on 5 October 1962 in Nova Scotia, a province of Canada that it would not leave until 2002.

Today, the car is in near-new condition, made possible by an exceptional, high-quality restoration: the paintwork is beautiful,

the upholstery is of good quality, and the Pearl Green tint combined with the burgundy leather is a real eye-catcher!

Stopped since the end of its restoration, this car will need a complete overhaul before taking to the road again; the air suspension system is nonetheless functional, and the 3-litre 6-cylinder derived from the legendary 300 SL is running well.

This is an opportunity for enthusiasts to buy a little-known car of vital importance to the history of Mercedes-Benz, at a very reasonable estimate!

Mercedes-Benz 220 Cabriolet A (W187) – 1955

Châssis n° 1870125500108
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

60 000 – 80 000 €

« Magnifique cabriolet symbole du renouveau de Mercedes après-guerre »

“Magnificent convertible symbolizing Mercedes’ post-war revival”



La 220 (W187), présentée en avril 1951 lors du premier Salon de Francfort aux côtés de la 300 (W186) bénéficie comme elle d'un 6-cylindres en ligne avec arbre à cames en tête, et symbolise le renouveau de Mercedes après-guerre ; à l'exception de son moteur moderne de 2.2 l développant 80 ch, le modèle 220 est basé sur la 170 S (elle-même descendante de la 170 V d'avant-guerre), dont elle se distingue notamment grâce à ses phares intégrés aux ailes avant.

Disponible en berline, cabriolet A, cabriolet B puis coupé à partir de 1953, 18 514 exemplaires ont été fabriqués, dont seulement 1 278 cabriolets A ; la W187 sera remplacée par la

Ponton type 220 dès 1954 ; immatriculé dans le Finistère depuis 1980, notre exemplaire, acquis à Nancy, entre dans la collection de M. E. en 2007.

Se présentant à l'époque comme une base de restauration, il a depuis été entièrement démonté pour bénéficier d'une restauration complète de qualité, et se trouve aujourd'hui dans un état magnifique, proposant une élégante combinaison de couleur ; sa peinture noire est très bien tendue, ses chromes sont éclatants et sa superbe capote en toile beige se marie à merveille avec l'ensemble. >

The 220 (W 187) was presented alongside the 300 (W186) at the first Frankfurt Motor Show in April 1951, powered like this one by in-line six-cylinder engines with overhead camshafts, they symbolized Mercedes' post-war revival; with the exception of its modern 2.2 l, 80 hp engine, the 220 model is based on the 170 S (itself a descendant of the pre-war 170 V), its distinguishing feature is the headlights integrated into the front fenders.

Available as sedan, cabriolet A, cabriolet B and coupé from 1953, 18,514 examples were built, of which only 1,278 were cabriolets A; the W187 was replaced by the Ponton type 220 in 1954; registered in Finistère since 1980, our example, acquired in Nancy, entered Mr. E.'s collection in 2007.

Presented at the time as a restoration base, it has since been entirely dismantled to benefit from a complete, high-quality restoration; today, our cabriolet is in magnificent condition, with an elegant color combination, well-stretched black paint, dazzling chrome and a superb beige canvas soft top.

The interior is equally tasteful, with elegant brown skai upholstery combined with beige carpets with chocolate piping; the woodwork on the dashboard, door panels and windscreen surround is superb, while the chrome trim on the various controls adds a final touch of luxury to a simply magnificent package. >



L'habitacle est également de très bon goût, l'élégante sellerie en skaï marron est associée à de beaux tapis beiges à passepoils chocolats ; les boiseries présentes sur le tableau de bord, les contreportes ou le pourtour du pare-brise sont superbes, les chromes des différentes commandes ajoutent une ultime touche de luxe à l'ensemble qui est simplement magnifique.

Plus fine et élégante que le cabriolet B dont les vitres arrière perturbent le dessin, la cabriolet A est plus recherchée, capable d'atteindre 145 km/h, la 220 est très moderne pour l'époque et relativement performante face à ses concurrentes ; une simple remise en route de la mécanique sera nécessaire avant de profiter du ronronnements de son 6-cylindres cheveux au vent.

Slimmer and more elegant than the cabriolet B, whose rear windows disrupt the design, the cabriolet A is more sought-after, capable of reaching 145 km/h, the 220 is very modern for its time and relatively powerful compared to its competitors; a simple mechanical restart is all that's needed before you can enjoy the purr of its 6-cylinder engine with its hair blowing in the wind.



18

Mercedes-Benz 300 (W186) – 1953

Châssis n° 300186.0110136453
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

25 000 – 35 000€

« Restauration complète exceptionnelle,
estimation ultra attractive ! »

“Exceptional complete restoration, very attractive estimate !”



En 1951, Mercedes-Benz présente au Salon de Francfort son premier nouveau modèle depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la luxueuse et novatrice 300 : elle devient immédiatement la voiture allemande de production la plus rapide de son temps (face aux Porsche 356!), et rencontrera un succès tel qu'elle restera au catalogue pendant 11 ans.

Notre exemplaire a été livré en 1953 en Suisse chez un amateur qui la conservera jusqu'en 1970, date à laquelle elle est rachetée par Erich Kaeppler, pilote amateur Suisse ; en 1997, le propriétaire actuel ajoute la voiture à sa collection, et la restaurera intégralement. >

In 1951, Mercedes-Benz presented its first new model since the end of the Second World War at the Frankfurt Motor Show, the luxurious and innovative 300: it immediately became the fastest German production car of its time (up against the Porsche 356!), and was successful enough to remain in the catalogue for 11 years.

Our example was delivered in 1953 in Switzerland to an enthusiast who kept it until 1970, at which time it was bought by Erich Kaeppler, a Swiss amateur driver ; in 1997, the current owner added the car to his collection and restored it completely. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Aujourd'hui, la voiture est en parfait état : les travaux effectués au début des années 2000 sont de grandes qualités, que ce soit du point de vue de la peinture ou de la sellerie !

Immobilisée depuis plusieurs années dans le musée personnel du propriétaire actuel, une importante révision générale sera à prévoir pour la remettre sur nos routes ; une fuite au niveau de l'arrivée d'essence est notamment à noter.

Voici l'un des fleurons de la gamme Mercedes-Benz d'après-guerre, aujourd'hui présenté avec une estimation défiant toute concurrence pour un exemplaire dans cet état !

Today, the car is in perfect condition: the work carried out in the early 2000s was of the highest quality, both as regards the paintwork and the upholstery!

Immobilised for several years in the current owner's personal museum, it will need a major overhaul to get it back on the road; a leak in the fuel inlet is also worth noting.

Here is one of the flagships of the post-war Mercedes-Benz range, now presented at an unbeatable price for an example in this condition!

Mercedes-Benz 300 Cabriolet D (W186) – 1953

Châssis n° 300186.01401390
 Titre de circulation luxembourgeois
 Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

120 000 – 160 000 €

« Rarissime exemplaire de la version ultime du mythe 300 ! »
“A very rare copy from the ultimate version of the 300 myth!”



Ajouté à la collection du propriétaire actuel en fin d'année 2018, cet exceptionnel exemplaire avait reçu une restauration intégrale 20 ans auparavant ; le résumé de ces travaux est absent, mais une inspection plus en détail de la voiture permet de se rendre compte de la qualité et l'étendue du travail.

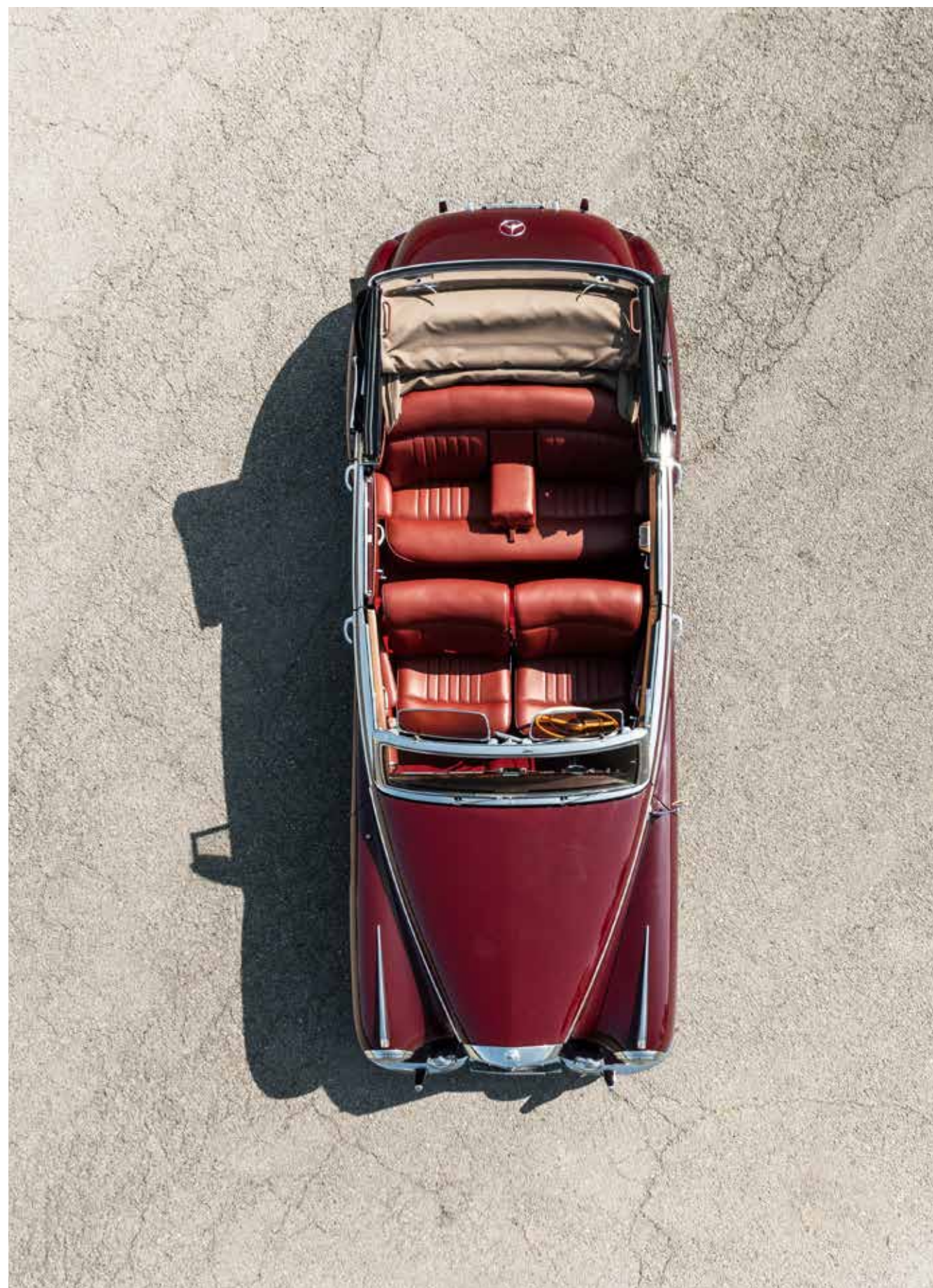
Encore aujourd'hui, cette auto est dans un état proche de la perfection : la qualité de la carrosserie est exceptionnelle, tant au niveau de la peinture que des alignements, et les cuirs, de très bonne qualité, ne présentent pas de défauts notables, tout comme la capote qui est elle aussi très belle. >

Added to the current owner's collection at the end of 2018, this exceptional example had received a complete restoration 20 years earlier; a resume of this work is missing, but a closer inspection of the car reveals the quality and extent of the work.

Even today, this car is in near-perfect condition: the quality of the bodywork is exceptional, both in terms of the paintwork and the alignments, and the leather is of very good quality with no notable defects, as is the soft top, which is also very beautiful.

Treated as a genuine museum piece by the current owner, it has seen very little use in recent years: a general overhaul of the entire mechanical system is therefore required before it can be driven again. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.





Traitée comme une véritable pièce de musée par le propriétaire actuel, elle n'a été que très peu utilisée ces dernières années : une révision générale de l'ensemble de la mécanique est donc à prévoir en vue de reprendre la route.

La version la plus rare et la plus exceptionnelle de la gamme 300 est le Cabriolet 4-portes, produit à seulement 591 exemplaires ! Voici l'opportunité d'acheter une pièce rarissime de l'histoire de Mercedes-Benz, dans un état lui permettant d'intégrer les plus beaux concours du calendrier : avis aux collectionneurs les plus fins, ne laissez pas passer cette pièce de musée !

The rarest and most exceptional version of the 300 range is the 4-door Cabriolet, produced in just 591 examples! This is your chance to buy a rare piece of Mercedes-Benz history, in a condition that will allow it to take part in the finest competitions on the calendar: for the most discerning collectors, don't let this museum piece pass you by!

20

Mercedes-Benz 300d (W189) – 1959

Châssis n° 189.01010001820
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

30 000 – 50 000 €

« Le vaisseau amiral de la fin des années 1950,
restauré selon les plus grands standards »
“The flagship of the late 1950s, restored to the highest standards”



Le point culminant de la gamme des 300 avant le passage aux mythiques 300 S vient certainement dans la 300d, un vaisseau amiral de plus de 5m de long et près de 2 tonnes ; le style est revu grandement, avec l'adoption d'un toit unique qui le transformait en phaéton sans montants, mais l'aspect le plus important réside certainement dans la mécanique, avec l'intégration du moteur M189.

Notre exemplaire intègre la collection de son propriétaire actuel en novembre 1996 depuis la Suisse : en 2001, une restauration complète sera effectuée, documentée par quelques photos présentes au dossier. >

The culmination of the 300 range before the transition to the mythical 300 S certainly came in the form of the 300d, a flagship over 5 m long and weighing almost 2 tonnes; the styling was greatly revised, with the adoption of a unique roof that transformed it into a phaeton without pillars, but the most important aspect was certainly the powertrain, with the integration of the M189 engine.

Our example joined the collection of its current owner in November 1996 when it left Switzerland: in 2001, a complete restoration was carried out, documented by a number of photos in the file.

The overall condition of the car meets the expectations of the most prestigious competitions, as the quality of the work is >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



L'état général de la voiture correspond aux attentes des plus grands concours tant la qualité des travaux est élevée ; la peinture est très belle, et la qualité de l'habitacle est absolument bluffante.

Le bloc de 3l de cylindrée à injection Bosch et culasse en aluminium directement dérivé de la 300 SL, qui développe ici plus de 160 ch, sera à remettre en route puisque la voiture n'a parcouru que quelques kilomètres depuis la fin de sa restauration, au début des années 2000.

Voici très probablement la plus belle 300d disponible sur le marché, qui plus est avec une rarissime séparation chauffeur ! À ne surtout pas laisser passer !

so high; the paintwork is very beautiful, and the quality of the interior is absolutely stunning.

The Bosch-injected 3-litre block with aluminium cylinder head, directly derived from the 300 SL, develops more than 160 hp and will have to be restarted as the car has only covered a few kilometres since its restoration in the early 2000s.

This is probably the most beautiful 300d available on the market, and what's more, it comes with an extremely rare driver separation! Not to be missed!

Mercedes-Benz 220 S (W180) – 1959

Châssis n° 180010-11-9507898
Titre de circulation américain
Véhicule vendu sans contrôle technique
US registration title
Sold without contrôle technique

10 000 – 15 000€

« Une intéressante berline Mercedes-Benz
pour un prix très raisonnable »

*“An interesting Mercedes-Benz saloon at a very reasonable
price”*



Le début des années 1950 est marqué chez Mercedes-Benz par l'arrivée de la ligne « Ponton », qui restera son ADN pendant encore quelques années et verra surtout la création de certains des modèles les plus importants de l'histoire de la firme !

En 1954, Daimler-Benz comble le vide existant entre ses modèles 4-cylindres et les molosses que sont les 300 avec l'introduction de la 220, une berline 6-cylindres destinée à une clientèle de classe moyenne ; le succès est immédiat tant la qualité de la voiture est élevée face à ses concurrentes de l'époque.

Notre exemplaire fut a priori neuf aux États-Unis, qu'il quittera au début des années 2000, et fait partie de la seconde phase de

la 220 « W180 », baptisée 220 S, qui bénéficiait d'une augmentation de la puissance du moteur, culminant désormais à 100 ch

Aujourd'hui, cette auto se présente à nous avec une carrosserie saine, et une sellerie joliment patinée ; immobilisée depuis quelques années, la mécanique sera à réviser avant de reprendre la route.

Avec une estimation aussi attractive, cette très belle base de remise en route est le ticket d'entrée idéal pour un collectionneur souhaitant faire ses premiers pas dans le monde Mercedes !

The early 1950s at Mercedes-Benz saw the arrival of the 'Pontoon' line, which would remain their DNA for several more years and would see the creation of some of the most important models in the firm's history!

In 1954, Daimler-Benz filled the gap between their 4-cylinder models and the 300 moguls with the introduction of the 220, a 6-cylinder saloon aimed at a middle-class clientele; the car was an immediate success due to its high quality compared with its competitors of the time.

Our example was apparently delivered new to the United States, which it left in the early 2000s, and was part of the second phase

of the 220 'W180', called the 220 S, which included an increase in engine power to 100 hp.

Today, this car presents itself to us with a sound body and nicely patinated upholstery; immobilised for a few years, the mechanics will need to be overhauled before taking to the road again.

With such an appealing valuation, this very attractive base vehicle is the ideal entry ticket for a collector wishing to take his first steps into the world of Mercedes!

22

Mercedes-Benz 220 S Coupé – 1957

Châssis n° 220S 180.037Z.75.13009
Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
Sold without registration title
Sold without contrôle technique

25 000 – 35 000€

« Beau projet de restauration à terminer,
pour un prix abordable! »
“A great restoration project to complete, at an affordable price!”



La gamme Ponton annonce chez Mercedes-Benz le passage à l'ère moderne, avec une carrosserie inédite avec ailes intégrées ; la version 220 S correspondait au modèle le plus onéreux, avec son 6-cylindres en ligne en lieu et place des 4-cylindres des gammes inférieures.

Deux versions supplémentaires se sont rapidement ajoutées au catalogue : un Cabriolet, puis un Coupé sur la même base, raccourcie par rapport à la berline ; ces deux versions ne resteront que 3 ans au catalogue, et ne seront produites qu'à 1 251 exemplaires pour le Coupé, et 2 178 pour le Cabriolet.

La restauration de notre exemplaire s'est arrêtée dans la phase quasi finale, puisque seul le remontage reste à faire ; la qualité

des travaux est très impressionnante : la peinture est bien faite, la sellerie de bonne qualité, les boiseries neuves...

Mécaniquement parlant, la voiture semble avoir bénéficié là aussi d'importants travaux, mais est arrêtée depuis de nombreuses années : une vérification générale et une révision complète sont donc à envisager.

Les exemplaires de 220 S Coupé complètement restaurés s'échangent autour des 60 000€... Avec une telle estimation, voici le jouet idéal pour travailler cet hiver !

The Ponton range heralded Mercedes-Benz's move into the modern era, with a new body design featuring integrated wings; the 220 S version was the most expensive model, with its in-line 6-cylinder engine replacing the 4-cylinder engines of the lower ranges.

Two additional versions were quickly added to the catalogue: a Cabriolet, then a Coupé on the same base, shorter than the saloon; these two versions only remained in the catalogue for 3 years, and only 1,251 examples of the Coupé and 2,178 of the Cabriolet were produced.

The quality of the work is very impressive: the paintwork is well done, the upholstery is of good quality, the woodwork is new...

Mechanically speaking, the car also appears to have benefited from extensive work, but has been out of service for many years: a general check and a complete overhaul are therefore to be envisaged.

Completely restored examples of the 220 S Coupé are selling for around €60,000... With an estimate like that, this is the ideal toy to work with this winter!

23

Mercedes-Benz 450 SEL (W116) – 1977

Châssis n° 116033.12.071173
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

20 000 – 30 000 €

« L'opulence de la fin des années 1970, avec une estimation extrêmement attractive ! »

“The opulence of the late 1970s, now for an extremely attractive price!”



En 1972, Mercedes renouvelle sa Classe S avec la version W116, depuis les années 1960 à l'étude en vue de produire la voiture offrant le plus de sécurité sur le marché; la ligne, rallongée, modernisée, est le dernier coup de crayon de Friedrich Geiger, le génie derrière les plus gros succès de la firme comme la 300 SL... Plusieurs motorisations sont proposées, avec en haut de la gamme la 450 au V8 de 4,5 l développant 225 ch; en plus de la plus importante motorisation, notre exemplaire bénéficie de l'empattement long (SEL), ainsi que d'une rarissime séparation chauffeur d'origine!

Livré neuf en France dans cette configuration unique mêlant une carrosserie sobre à un intérieur en cuir et velours bleu,

cet exemplaire a un historique connu depuis 1979 qui semble prendre en grande partie racine dans les rues du 8^e arrondissement parisien...

Aujourd'hui, la voiture profite d'une belle patine tant au niveau de la carrosserie que de l'habitacle, qui semble avoir été refait par endroits (tableau de bord); arrêté depuis quelques années, le moteur est tournant mais nécessitera une révision avant de reprendre la route.

Amateurs du kitsch de la fin des années 1970, ne manquez pas cette opportunité unique sur le marché...

In 1972, Mercedes renewed its S-Class with the W116 version, which had been studied since the 1960s with a view to producing the safest car on the market; the lengthened, modernised lines were the final stroke of the pencil of Friedrich Geiger, the genius behind the firm's biggest successes such as the 300 SL...

Several engine options were available, with the top of the range being the 450 with a 4.5-litre V8 producing 225 hp; in addition to the most important engine, our example was equipped with the long wheelbase (SEL), as well as a very rare original driver's separation!

Delivered new in France in this unique configuration, combining a sober body with a leather and blue velvet interior, this car has

a history dating back to 1979, which seems to be largely rooted in the streets of the 8th arrondissement of Paris...

Today, the car benefits from a beautiful patina on both the body and the interior, which seems to have been redone in places (dashboard); stopped for a few years, the engine is running but will need a service before taking to the road again

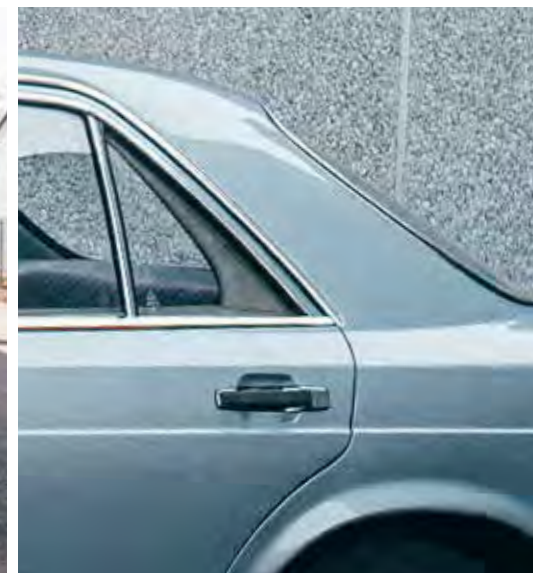
If you're a fan of the kitsch of the late 1970s, don't miss this unique opportunity on the market...

Mercedes-Benz 280 SE (W126) – 1980

Châssis n° WDB12602212013900
 Titre de circulation luxembourgeois
 Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

6 000 – 10 000 €

« La berline allemande emblématique des années 1980 »
“The iconic German sedan of the 1980s”



Présentée au salon de Francfort en 1979, la W126 marque un nouveau style et introduit de nombreuses innovations de sécurité ; produite de 1979 à 1991, elle incarne la plus longue génération de Classe S et bénéficiera de dix motorisations disponibles sur des carrosseries à empattement courts ou longs.

Vendu neuf en Allemagne, notre exemplaire appartient à la phase 1, il sera conservé par son premier propriétaire jusqu'au début des années 2000 ; il entre ensuite dans la collection de M. E. en 2008.

Affichant aujourd'hui moins de 124 000 km au compteur, il se présente dans un très bon état, sa carrosserie argent bleu métallisé possède un bel éclat et ses pare-chocs sont bien conservés.

L'habitacle est lui aussi très bien préservé, la sellerie en tissus gris et les moquettes sont en bon état, les boiseries possèdent un bel éclat ; on notera la présence d'un toit ouvrant électrique.

Sous le capot, on retrouve un 6-cylindres en ligne de 185 ch associé à une boîte de vitesses automatique ; fleuron de la marque à l'étoile pendant toute une décennie, il est encore temps de collectionner les W126 avant que la côte ne grimpe.

Presented at the 1979 Frankfurt Motor Show, the W126 marked a new style and introduced numerous safety innovations; produced from 1979 to 1991, it embodied the longest generation of S-Class sedans, with ten engine options available on short- and long-wheelbase bodies.

Sold new in Germany, our example belongs to phase 1, and was kept by its first owner until the early 2000s; it then entered Mr. E.'s collection in 2008.

Today, with less than 124,000 km on the clock, it is in very good condition, with its silver-blue metallic bodywork and well-preserved bumpers.

The interior is also very well preserved, with gray fabric upholstery and carpets in good condition, woodwork in good condition and an electric sunroof.

Under the hood is a 185hp 6-cylinder engine with automatic gearbox; the flagship of the star brand for a whole decade, there's still time to collect W126s before the price goes up.



*THE STUTTGART V 12
COLLECTION*

25

Mercedes-Benz S 600 (C140) – 1995

Châssis n° WDB1400761A275061
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

12 000 – 18 000€

« Le vaisseau amiral de Mercedes-Benz au milieu
des années 1990 »

“The Mercedes-Benz flagship in the mid-1990s”



Fleuron de la marque à l'étoile, la Classe S synonyme d'opulence et de démesure propose aujourd'hui encore des caractéristiques impressionnantes, déclinée en versions berline, limousine ou coupé, elle propose tout ce que Mercedes sait faire de mieux.

Présenté ici dans sa version coupé en phase 2, notre exemplaire est animé par le premier V12 de la marque, baptisé M120, ce bloc de 6 l développe ici 394 ch; il est associé à une boîte de vitesses automatique à 5 rapports.

Vendu neuf en Belgique, notre S 600 a ensuite transité par la France avant d'arriver au Luxembourg il y a quelques années; affichant moins de 131 000 km, ce magnifique coupé a été très

bien conservé, il témoigne de l'excellente qualité de fabrication allemande

Son large habitacle richement orné de boiseries et de cuir est lui aussi en superbe état, on notera la présence d'un toit ouvrant électrique, atout de charme pour vos sorties ensoleillées.

Outre son fabuleux V12 qui lui offre à l'époque des performances de supersportive, la S 600 demeure le meilleur coupé pour traverser un pays à vive allure et le seul à accueillir quatre adultes dans d'excellentes conditions; cet exemplaire remarquable constitue ainsi une superbe opportunité!

Masterpiece of the Star brand, the S-Class is synonymous with opulence and excess, and still boasts impressive features today; available as a sedan, limousine or coupé, it offers everything Mercedes can do best.

Presented here in its Phase 2 coupé version, our model is powered by the brand's first V12 engine, the M120, a 6-liter unit developing 394 hp; it is mated to a 5-speed automatic gearbox.

Sold new in Belgium, our S 600 then passed through France before arriving in Luxembourg a few years ago; with less than 131,000 km, this magnificent coupé has been very well preserved, testifying to the excellent quality of German manufacturing.

Its large interior, richly adorned with woodwork and leather, is also in superb condition, and features an electric sunroof, a charming asset for your sunny outings.

In addition to its fabulous V12, which at the time gave it outstanding performance, the S 600 remains the best coupé for speeding across a country, and the only one to accommodate four adults in excellent conditions; this remarkable example therefore represents a superb opportunity!

26

Mercedes-Benz CL 600 (C215) – 2000

Châssis n° WDB2153781A012242
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

12 000 – 18 000€

« Un coupé sobre et confortable au tempérament survolté »
“A sober, comfortable coupé with a fiery temperament”



Remplaçante de la C140, la C215 est un long coupé grand tourisme basé sur le châssis de la Classe S, disponible en V8 ou en V12, elle se veut confortable, raffinée, et performante.

Notre exemplaire est équipé du V12 atmosphérique de 5,8l développant 367 ch, associé à une boîte automatique à 5 rapports douce et confortable; cette version fut produite à 6 348 exemplaires de 1999 à 2002.

Vendu neuf en Suisse, notre CL 600 se présente dans un superbe état de conservation, affichant moins de 44 000 km au compteur; sa carrosserie argent adamantine métallisé est exempte de tout défaut.

L'habitacle est entièrement recouvert d'un cuir exclusif noir / anthracite, la sellerie est associée à d'étincelantes boiseries en loupe de noyer, l'ensemble se présente dans un magnifique état de conservation; on notera la présence d'un toit ouvrant vitré qui apporte un agrément non négligeable.

Partenaire idéal de vos longs trajets, ce superbe coupé très bien optionné vous transportera à destination dans un confort royal; la douceur de ses suspensions pneumatiques ou la fougue de son V12 feront de chaque voyage un moment inoubliable.

Replacing the C140, the C215 is a long grand touring coupé based on the S-Class chassis; available with V8 or V12 engines, it is designed for comfort, refinement and performance.

Our example is equipped with a 5.8-liter naturally-aspirated V12 developing 367 hp, mated to a smooth, comfortable 5-speed automatic gearbox; 6.348 units were produced between 1999 and 2002.

Sold new in Switzerland, our CL 600 is in superb condition, with less than 44,000 km on the odometer and flawless adamantine silver metallic bodywork.

The interior is entirely upholstered in exclusive black/anthracite leather, combined with gleaming burr walnut woodwork, and is in a magnificent state of preservation.

The ideal partner for long-distance journeys, this superb coupé, with all its options, will take you to your destination in royal comfort; the smoothness of its air suspension and the power of its V12 engine will make every journey an unforgettable experience.

Mercedes-Benz SL 600 (R129) – 1993

Châssis n° WDB1290761F088457
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

20 000 – 30 000 €

« Roadster mythique présenté ici dans sa version V12
de près de 400 ch »

*“Outstanding roadster presented here in its V12 version
with nearly 400 hp”*



Produite de 1989 à 2001, la R129 succède à la R107 ; véritable réussite stylistique, elle se distingue par son équipement technologique moderne, alimentée par une multitude de moteurs allant du 6-cylindres au V12 et se veut confortable et performante.

Notre exemplaire d'origine luxembourgeoise n'a connu qu'un seul propriétaire, affichant moins de 52 500 km au compteur, il est accompagné de sa facture d'achat, de son carnet d'entretien, de ses notices d'utilisation ou encore de son hard-top et de son filet anti-remous. >

Produced from 1989 to 2001, the R129 is the successor to the R107; a true stylistic success, it is distinguished by its modern technological equipment, powered by a multitude of engines ranging from 6-cylinder to V12, it is both comfortable and high-performance.

Our Luxembourg-built model has only had one owner from new, with less than 52,500 km on the clock, and comes with its purchase invoice, service booklet, user manuals, hard top and anti-dirt net. >





Il se présente dans un superbe état de conservation, sa carrosserie argent adamantin métallisée est associée à des pare-chocs et bas de caisse gris foncé, à l'instar de sa carrosserie, ses jantes en aluminium sont exemptes de tout défaut; on notera que la capote en toile noire est également en très bon état.

Dans l'habitacle, la sellerie en cuir noir à surpiques blanches est remarquable, elle a conservé toute sa souplesse et sa douceur, les boiseries sont superbes et le vernis aussi éclatant qu'à l'origine, enfin, les moquettes et tapis sont également dans un état proche du neuf.

Véritable collector en puissance, il s'agit du cabriolet Mercedes le plus recherché actuellement, présenté ici dans sa version V12, c'est un modèle emblématique à acheter de toute urgence avant que les prix ne s'envolent !

The car is in superb condition, with adamantine silver metallic bodywork, dark gray bumpers and rocker panels, flawless aluminum wheels and a black canvas soft top in excellent condition.

Inside, the black leather upholstery with white stitching is remarkable, retaining all its softness and suppleness, the woodwork is superb and the varnish as bright as original, and the carpets and rugs are also in near-new condition.

A potential future collector's item, this is the most sought-after Mercedes cabriolet today, and presented here in its V12 version, it's an emblematic model to be snapped up as a matter of urgency before prices soar!

28

MG TC – 1948

Châssis n° TC4539
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

18 000 – 22 000 €

« L'archétype du roadster anglais ! »
“The archetypal British roadster!”



Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement anglais décide pour relancer l'économie d'aider les constructeurs automobiles exportant plus de 75 % de leur production en leur attribuant l'acier ; MG saisit l'opportunité en présentant dès la fin 1945 sa nouvelle née, la TC, destinée en grande partie au marché américain

Dérivée de la TB, la TC reçoit en peu de temps un important nombre d'améliorations : voie plus large, nouvelles suspensions, batterie 12 Volts, nouveaux équipements dans l'habitacle ; le succès fut immédiat outre-mer puisque la voiture offrait une véritable alternative aux paquebots alors présentés presque en exclusivité sur leur marché !

Notre exemplaire fait partie des dernières acquisitions de notre collectionneur, qui la trouve déjà restaurée en Allemagne ; aujourd'hui, on constate une restauration ancienne de qualité, la peinture est très belle, tout comme l'intérieur, et la capote ainsi que les side-screens sont toujours présents

Immobilisée depuis quelques années, dans un lieu de stockage sec et chauffé, notre exemplaire nécessitera une révision générale d'usage avant de reprendre la route en toute sécurité

Avec une estimation aussi attractive, ce Roadster anglais au look avant-guerre est un parfait ticket d'entrée dans le monde de la collection !

In the aftermath of the Second World War, the British government decided to help car manufacturers exporting more than 75% of their production by allocating steel to them ; MG seized the opportunity and, at the end of 1945, presented its new model, the TC, largely destined for the American market

Rooted in the TB, the TC received a number of improvements in a short space of time: wider track, new suspension, 12-volt battery, new equipment in the cockpit, and it was an immediate success overseas, offering a real alternative to the liners that were then presented almost exclusively on their market!

Our example is one of the latest acquisitions of our collector, who found it already restored in Germany; today, the traces of a good quality restoration are still visible, the paintwork is very beautiful, as is the interior, and the soft top and side-screens are still present

Immobilised for several years in a dry, heated storage area, our car will need a general service before it can be driven again in complete safety

With such an attractive valuation, this British Roadster with its pre-war look is the perfect entry ticket into the world of collecting!

29

Jaguar XK 150 FHC – 1959

Châssis n° S835057BW
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

50 000 – 70 000 €

« Les Porsche 911 ont Singer, les Jaguar XK ont cette auto ! »
“The Porsche 911s have Singers, the Jaguar XKs have this car!”



La gamme XK fait entrer Jaguar dans l'ère « moderne » des années 1950 : d'abord l'avant-gardiste XK 120, puis la XK 140, et son américanisation forcée, avant d'arriver sur la XK 150 en 1957, qui restera comme le chant du cygne de cette fabuleuse gamme.

Les XK 150 sont mues par le 6-cylindre éponyme de 3,4 l de cylindrée, puis 3,8 l, avant que ce moteur ne cube 4,2 l peu après le passage de la Type E ; le moteur de notre exemplaire a été changé au moment de la restauration pour un 4,2 l plus moderne et plus puissant que celui qui l'équipait avant. >

The XK range brought Jaguar into the 'modern' era of the 1950s: first the avant-garde XK 120, then the XK 140 and its forced Americanisation, before arriving at the XK 150 in 1957, which would go down in history as the swan song of this fabulous range.

XK 150s were powered by the eponymous 6-cylinder engine with a displacement of 3.4 litres, then 3.8 litres, before becoming 4.2 litres shortly after the introduction of the E-Type; the engine in our example was changed at the time of restoration to a more modern and more powerful 4.2-litre unit. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.





Livrée neuve avec la boîte automatique Borgwarner, notre auto a bénéficié d'une restauration complète assez récemment : les travaux sont de très bonne facture, la peinture est très belle, la sellerie aussi, mais quelques éléments de détails resteront à régler par le prochain propriétaire, comme l'ajout de rétroviseurs par exemple.

De nombreuses améliorations ont également été faites au moment de cette restauration pour mettre la voiture en version « Fast-Road » : en plus du 6-cylindres de 4,2 l, une boîte 5-vitesses mécanique, des freins Coopercraft, un radiateur d'huile et un collecteur d'échappement « sport » sont présents !

Amateurs de belles anglaises, voici la compagne idéale pour vos balades hivernales sportives...

Delivered new with the Borgwarner automatic gearbox, our car underwent a complete restoration fairly recently: the work carried out is very good, the paintwork is beautiful, as is the upholstery, but a few details will have to be sorted out by the next owner, such as the addition of rear-view mirrors, for example.

Numerous improvements were also made at the time of this restoration to put the car in 'Fast-Road' specification: in addition to the 4.2-litre 6-cylinder, a 5-speed gearbox, coopercraft brakes, an oil cooler and a 'sport' exhaust manifold are fitted!

If you're a fan of beautiful British cars, this is the ideal companion for your sporty winter outings...

30

Abarth 750 Sestriere Zagato – 1960

Chassis n° 100 758 169
Titre de circulation espagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

60 000 – 80 000 €

« Produite à seulement 25 exemplaires et éligible aux plus belles épreuves dont le Tour Auto. »
“Only 25 cars produced and eligible for the most prestigious events, including the Tour Auto.”



En avril 1956, à l'occasion du Salone dell'automobile de Torino, Carlo Abarth présente une petite et élégante berlinette Zagato reprenant la plateforme de la Fiat 600 et sa célèbre préparation 750. Cette première version, baptisée 750 GT, qui se singularise par la célèbre double-bulle de toit chère à Zagato, apporte ses lettres de noblesse au modèle, avec un triplé en classe 750 aux Mille Miglia 1957.

Avec 535 kg sur la balance, le petit scorpion propulse ses occupants à 160 km/h compteur. En 1959 et 1960, pour clôturer la série, vingt-cinq voitures sortent encore des ateliers Abarth et Zagato avec des caisses acier et des ouvrants aluminium.

Baptisées Sestriere (en référence au très sélectif rallye de Sestriere où les 750 Zagato se sont imposées en 1958 et 1959) elles se caractérisent par un toit « plat » et deux énormes écopes sur le capot arrière, ce sont les plus rares de la lignée.

Sous les couleurs de la Escuderia Barcelona, cette Sestriere a été modifiée en vue de participer aux plus belles épreuves du calendrier historique. Dans le cadre du Historic Endurance, elle prit part au Algarve Classic Festival, à l'Espíritu Jarama en 2017, mais aussi au Grand Prix de Pau Historique la même année en remportant l'indice de performance et dans bien d'autres épreuves encore. >

In April 1956, at the Salone dell'Automobile in Turin, Carlo Abarth presented a small, elegant Zagato saloon based on the Fiat 600 platform and its famous 750 preparation. This first version, called the 750 GT and featuring Zagato's famous double bubble roof, gave the model its letters of nobility, with a hat-trick in the 750 class at the 1957 Mille Miglia.

Weighing in at 535 kg, the little scorpion propelled its occupants to 160 km/h on the clock. In 1959 and 1960, to complete the series, twenty-five more cars were produced by Abarth and Zagato with steel bodies and aluminium doors. Called Sestriere (in reference

to the highly selective Sestriere rally, where the Zagato 750s won in 1958 and 1959), they featured a 'flat' roof and two enormous scoops on the rear bonnet, making them the rarest of the line.

Under the colours of Escuderia Barcelona, this Sestriere has been modified to take part in the finest events on the historic calendar. As part of Historic Endurance, it took part in the Algarve Classic Festival and the Espiritu Jarama in 2017, as well as the Grand Prix de Pau Historique in the same year, winning the performance index and many other events. >



Maintenue à son meilleur niveau par Nou Onze Team à Barcelone, cette voiture n'a jamais cessé de courir, s'offrant un joli palmarès. Aujourd'hui encore ses performances lui permettront de se présenter au départ du Tour Auto voir même du Gentlemen Challenge by Peter Auto sur des circuits aussi renommés que le Mugello, Spa-Francorchamps, Dijon-Prenois, Le Paul-Ricard ou encore Estoril.

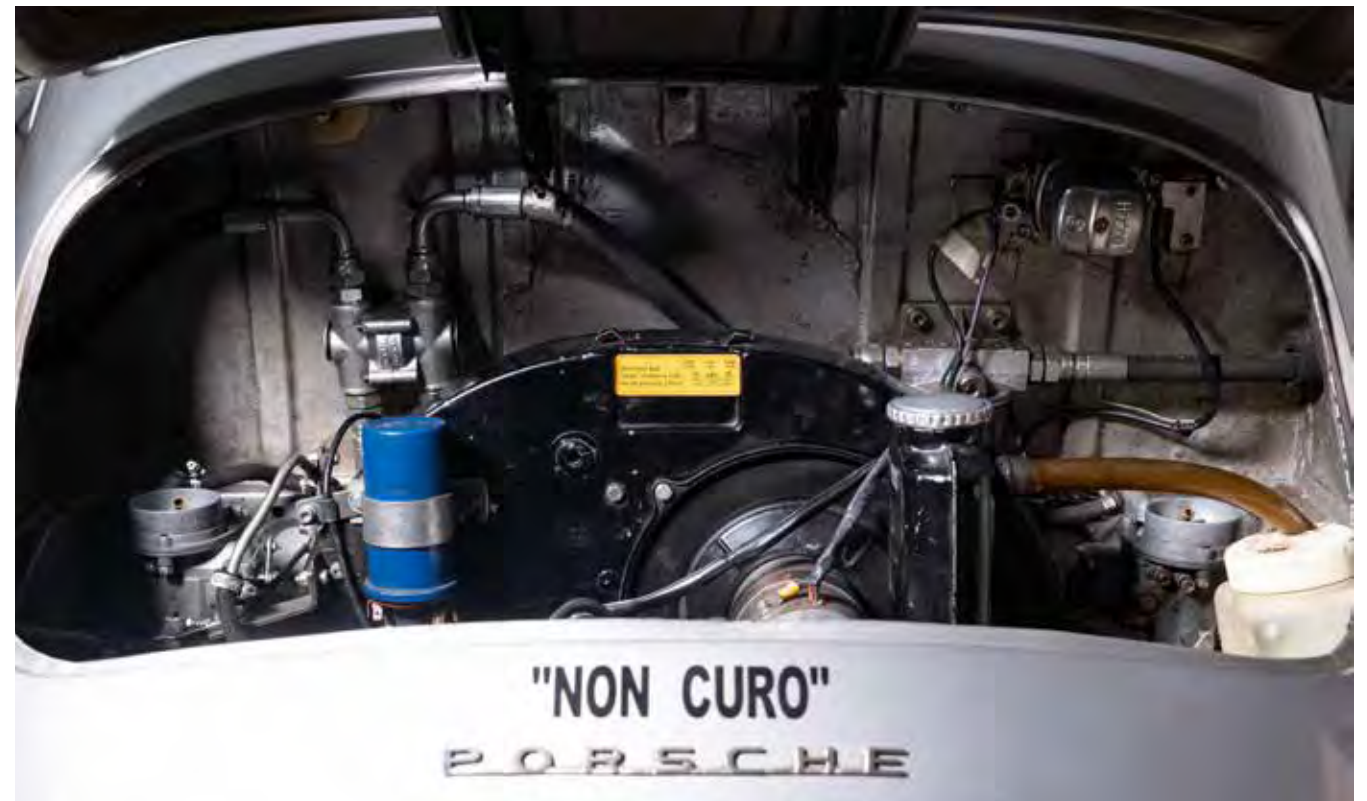
Even today, its performance means it can take part in the Tour Auto and even the Gentlemen's Challenge by Peter Auto on circuits as famous as Mugello, Spa-Francorchamps, Dijon-Prenois, Le Paul-Ricard and Estoril.

Porsche 356 Pré A 1500 FIA – 1954

Châssis n° 52907
Titre de circulation esagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

150 000 – 200 000 €

« Deux participations au Mans Classic en 2010
et 2012 en plateau 2 ! »
“Two entries in the Le Mans Classic in 2010
and 2012 in Grid 2!”



Modèle iconique, et jalon essentiel de l'Histoire Porsche, la 356, lancée en 1948, est rapidement devenue la définition même de l'auto de sport ; elle sera fabriquée à plus de 75 000 exemplaires jusqu'en avril 1965, ensuite remplacée par la non moins légendaire 911.

Déclinée en séries A, B et C, avec à chaque étape des évolutions de performances et de style, la 356 a perdu peu à peu l'élégance et la finesse qui caractérisait les premiers millésimes, aujourd'hui baptisés « pré-A » ; l'exemplaire qui illustre ces pages et justement l'un d'eux.

L'année 1955 est la dernière année de production/commercialisation des pré-A, et c'est donc un millésime particulièrement intéressant, puisqu'il bénéficie de toutes les évolutions de cette première génération, tout en conservant le style le plus pur, avec notamment la pare-brise bombé...

La 356 a acquis ses lettres de noblesse dans les plus belles et les plus sélectives épreuves du monde, notamment aux 24 heures du Mans, aux Mille Miglia, au Tour de France Automobile et à la Carrera Panamericana où elle brilla par sa fiabilité et ses performances. >

An iconic model and an essential milestone in Porsche's history, the 356, launched in 1948, quickly became the very definition of a sports car. More than 75,000 examples were produced until April 1965, when it was replaced by the no less legendary 911.

Declined into A, B and C series, with performance and styling evolutions at each stage, the 356 gradually lost the elegance and finesse that characterised the first vintages, now known as 'pre-A'; the example that illustrates these pages is precisely one of them.

1955 was the last year in which pre-A cars were produced and marketed, and it is therefore a particularly interesting vintage, since it benefits from all the developments of this first generation, while retaining the purest styling, in particular the curved windscreen...

The 356 earned its spurs in the world's finest and most selective events, including the 24 Hours of Le Mans, the Mille Miglia, the Tour de France Automobile and the Carrera Panamericana, where it shone through in terms of reliability and performance.

This pre-A 356, in a 'race' configuration to FIA GTS specifications (PTH to be renewed), is ready for the major historic events, including the Tour Auto, The Gentlemen Challenge by Peter Auto and Le Mans Classic, which it has already competed in successfully twice (2012 and 2014 editions) with its very favourable performance index.



Cette 356 pré-A, dans une configuration « course » aux spécifications FIA GTS (PTH à renouveler), est prête pour les grands événements historiques, dont le Tour Auto, le The Gentlemen Challenge by Peter Auto et Le Mans Classic, qu'elle a déjà disputé deux fois avec succès (éditions 2012 et 2014) avec son indice de performance très favorable.



Studebaker Coupé Champion (FIA) – 1954

Châssis n° GI309247
Carte grise française de collection
French historic registration title

60 000 – 80 000€

« Une voiture unique pour participer avec brio
aux prochaines éditions du Tour Auto ! »

“A unique car to take part in the next editions of the Tour Auto!”



Véritable pilier de la production automobile américaine, la firme Studebaker reste cependant assez méconnue en Europe ; leur best-seller se prénomme « Champion » et connaîtra 5 versions différentes, propulsées par un 6-cylindres en ligne puis par un V8 de 4,7 l à la fin de sa carrière.

Certains exemplaires s'illustreront en compétition comme au Tour de France Automobile 1954 avec un équipage Turc, ou plus significativement à quelques reprises à la Carrera Panamericana qu'elle remportera plus d'une fois !

Notre exemplaire fait partie des rares unités vendues neuves en France, et fut livrée dans l'Hérault, chez un amateur qui ne

s'en séparera pas avant 2013 ; son second propriétaire prend un virage bien différent puisqu'il entreprend dès son achat une restauration et préparation complète dans le but de participer au Tour Auto, qu'il fera en 2014, 2017 et 2019.

Près de 135 000€ de factures plus tard, notre auto devient une bête de course absolue muée par un V8 Chevrolet de près de 500 ch, tout en restant adaptée à la conduite sur route ouverte pour pouvoir prendre part, une fois encore, au Tour Auto.

Amateurs et pilotes, voici l'auto exotique idéale pour rouler en compétition historique, avec une estimation très raisonnable face aux montants investis !

A true pillar of American car production, the Studebaker firm remains relatively unknown in Europe; their best-seller is called 'Champion' and will be produced in 5 different versions, powered by an in-line 6-cylinder then by a 4.7-litre V8 at the end of its career.

Some of these cars went on to perform well in competition, such as the 1954 Tour de France Automobile with a Turkish crew, or, more significantly, a few times in the Carrera Panamericana, which they won several times!

Our example is one of the few to be sold new in France, and was delivered in the Hérault region of France to an enthusiast

who didn't part with it until 2013 ; its second owner took a very different path, undertaking a complete restoration and preparation as soon as he bought it, with the aim of taking part in the Tour Auto, which he did in 2014, 2017 and 2019.

Nearly €135,000 worth of costs later, our car has become an absolute racing beast powered by a Chevrolet V8 with almost 500 bhp, while remaining suitable for open road driving so that it can once again take part in the Tour Auto.

Enthusiasts and racing drivers will find this exotic car ideal for historic racing, and at a very reasonable price for the money involved!

33

Peugeot Type 99 – 1907

Châssis n° 6897
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

15 000 – 25 000 €

« Un monocylindre de la firme au Lion, idéal pour débiter avec un ancêtre »

“A single-cylinder engine from the Lion brand, ideal for getting started with an antique”



Voiture achetée en France en 1998 par M. E., se présentant aujourd'hui à nous en très bel état apparent.

Cet exemplaire fut auparavant la propriété d'un collectionneur girondin, qui participa à son volant à de nombreux rallyes et concours d'élégance ; exemplaire joliment équipé avec cuivres de marque et mascotte Peugeot signée Granet.

Le Type 99 est un jalon important dans l'histoire de Peugeot ; il se caractérise par son élégance et son moteur monocylindre de 1 039 cm³ et 9 CV.

This car was purchased in France in 1998 by Mr E. and is now presented to us in very good condition.

Previously owned by a collector from the Gironde region of France, this car has taken part in numerous rallies and concours d'élégance; beautifully equipped with branded brass and a Peugeot mascot signed by Granet.

The Type 99 is an important milestone in Peugeot's history, characterised by its elegance and its single-cylinder 1,039 cc, 9 HP engine.





Ce rare survivant de la série des 324 exemplaires saura séduire un amateur de la marque, ou de la période des avant 1914.

Voiture à l'état concours, témoin d'une restauration de très grande qualité (photos jointes au dossier); remise en route (facile) à prévoir, merci de noter que le titre de circulation luxembourgeois indique 1902 comme année de mise en circulation.

This rare survivor from the series of 324 examples will appeal to enthusiasts of the marque, or of the pre-1914 period.

The car is in concours condition, the result of a very high quality restoration (photos included in the file); (easy) service and restart to be expected. Please note that the Luxembourg registration document indicates 1902 as the year of registration.



Philos A-4-M Torpédo 2-places – 1913

Châssis n° 951
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

15 000 – 25 000 €

« Une avant-1914 élégante et performante, idéale pour débuter »
“An elegant and easy to drive pre-1914 car, ideal for beginners”



Voiture achetée en France en 1998 par M. E., dans un état correct, et entièrement restaurée en 2000, avec des standards de très haut niveau sur ce genre d'automobile.

Cet exemplaire fut la propriété d'un collectionneur girondin entre 1977 et 1998 ; celui-ci avait auparavant acheté cette voiture dans le département de l'Hérault.

Torpédo typique de la Belle Epoque, très élégant avec son radiateur caractéristique en coupe-vent, et ses jolies jantes à pneus à talons ; performances tout à fait honorables, grâce à son moteur Ballot 4-cylindres 8 HP de 1 131 cm³ et à sa boîte 3-vitesses.

Voiture à l'état concours, témoin d'une restauration de très grande qualité, documentée par quelques photos jointes au dossier ; remise en route (facile) à prévoir.

Une voiture d'avant 1914, élégante et facile d'utilisation, idéale pour débuter dans le monde passionnant des antiques.

Purchased in France in 1998 by Mr E., in fair condition, and fully restored in 2000 to the very highest standards for this type of car. This car was owned by a collector in Gironde area (France) between 1977 and 1998, who had previously purchased it in the Hérault department (France)

Typical Belle Epoque torpédo, very elegant with its characteristic windshape radiator and attractive wheels with bead-edged tyres; very respectable performance, thanks to its 1,131 cc 8 HP ballot 4-cylinder engine and 3-speed gearbox

The car is in concours condition, and bears witness to a very high quality restoration, documented by a number of photos attached to the file; (easy) service to be expected

A pre-1914 car, elegant and easy to use, ideal for a start in the exciting world of antiques

35

Citroën Traction 15 Six Cabriolet – 1946

Châssis n° 1846075
Carte grise française de collection
French historic registration title
300 000 – 500 000 €

« La plus légendaire des Traction, avec la fameuse 22 CV ;
un monument majeur de l'histoire automobile mondiale... »
“The most legendary of all Tractions, with the famous 22 CV;
a major monument to the history of the world car...”



L'une des voitures françaises les plus importantes de l'histoire de la locomotion

L'un des trois exemplaires authentifiés par les experts du modèle
Histoire passionnante, ex-Famille Michelin puis Denys Joannon
Très bel état général, fonctionnement optimal, près de 80 000 € de factures depuis 2015

Un morceau de l'histoire Citroën à ne pas laisser passer !

One of the most important French cars in the automotive history

One of only three examples authenticated by model experts

Fascinating history, ex-Michelin Family and then Denys Joannon

Very good general condition, optimal working order, nearly €80,000 in invoices since 2015

A piece of Citroën history not to be missed!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



The genesis of the Traction 15 Six Cabriolet is one of the great mysteries of French motoring, and has been the subject of a great deal of ink over the years... Brand historian Olivier de Serres has devoted 5 fascinating pages to the subject in his book Citroën Traction, Au Panthéon de l'Automobile, and acknowledges that only three 15 Cabriolet models survived out of the handful produced.

Citroën's line-up logic from the beginning of the Traction meant that a Cabriolet would be added to the catalogue after the announcement of the Saloon and 6-seater versions of the new 15 Six, dubbed the Queen of the Road thanks to the performance offered by the new 2.8 litre in-line 6-cylinder engine and its exceptional road-holding qualities. André Louis, who was in charge of Citroën's special orders at the time, testifies that three prototypes were assembled by the research department in 1939 for testing on the Montlhéry circuit. According to the same source, a total of 7 bodies were produced at the instigation of the Michelin family, 3 of which were actually delivered just before the war: one for Madame Michelin, one for the Countess de Portes (lost), and a third for the French ambassador to the United States (also missing). Technical problems arose during the assembly of

these cars, and it was decided to shelve the project, especially as France entered the war... According to André Louis, the 4 remaining "ferrées" bodies were stored in the basement of the Quai de Javel factory in Paris, awaiting better days...

Our car is one of this series of bodies, found at the Liberation. It was assembled and registered by the Service des Mines in 1946, as can be seen from its identification plate, which can still be seen on the body. The authenticity of the body has been certified by the brand's historians, and it is likely that it was assembled on the 18th of May 1939, as indicated by a stamp on the windscreen frame; this date is important as it can be reconciled with the delivery date of Madame Michelin's Cabriolet, the 20th of May 1939. Its early life is not known, and we trace it back to 1964 when this exceptional Cabriolet arrived at the home of Raoul Wander, head of Ovaltine, the famous chocolate powder, who claimed to have bought the car from a member of the Michelin family. At that time, the car already bore the registration number 8400 KD 75, dated around August 1960, which it would keep until 2015. It remained in his garage for two years, before Denys Joannon bought it in February 1966: the car was then fitted with a 15 Six D engine from the 1950s, and painted >

La genèse de la Traction 15 Six Cabriolet fait partie des plus grands mystères de l'automobile française et a, au fil des années, fait couler beaucoup d'encre... L'historien de la marque, Olivier de Serres, y a ainsi consacré 5 pages passionnantes dans son ouvrage *Citroën Traction, Au Panthéon de l'Automobile*, et reconnaît seulement trois Cabriolet 15 survivants, sur la poignée d'exemplaires produits.

La logique de gamme suivie par Citroën depuis le début de la Traction voulait qu'un Cabriolet soit ajouté au catalogue après l'annonce de la version Berline et 6-places de la nouvelle 15 Six, surnommée Reine de la Route grâce aux performances offertes par le nouveau 6-cylindres en ligne de 2,8 l de cylindrée, et à ses qualités routières exceptionnelles. Une logique suivie d'effet, et d'un projet concret, comme en témoigne André Louis, chargé des commandes spéciales de Citroën à l'époque, qui parle de trois prototypes assemblés par le bureau d'études en 1939 pour des essais sur le circuit de Montlhéry. Selon cette même source, ce seront au total 7 coques qui seront produites sous l'impulsion de la famille Michelin, dont 3 seront effectivement livrées juste avant la guerre : une pour Madame Michelin, une pour la comtesse de Portes (perdue), puis une troisième pour

l'ambassadeur de France aux États-Unis (disparue également). Des soucis techniques apparaissent au moment de l'assemblage de ces autos, et il est alors décidé de mettre ce projet de côté, d'autant plus avec l'entrée en guerre de la France... Toujours selon André Louis, les 4 coques « ferrées » restantes sont stockées dans les sous-sols de l'Usine du Quai de Javel, à Paris, en attendant des jours meilleurs...

Notre auto fait partie de cette série de coques, retrouvées à la Libération. Elle sera assemblée immatriculée (réception à titre isolé) par le Service des Mines en 1946, comme l'indique sa plaque d'identification, toujours présente sur la caisse. L'authenticité de la coque est certifiée par les historiens de la marque, et il est vraisemblable que cette carrosserie fut assemblée le 18 mai 1939, comme l'indique une frappe sur le cadre de pare-brise ; cette date est importante puisqu'elle peut être rapprochée de la date de livraison du Cabriolet de Madame Michelin, le 20 mai 1939. Son début de vie n'est pas connu, et nous retrouvons sa trace en 1964 lorsque cet exceptionnel Cabriolet arrive chez Raoul Wander, patron d'Ovomaltine, la célèbre poudre chocolatée, qui affirmait avoir acheté cette auto à un membre de la famille Michelin. La voiture porte déjà >





à cette époque l'immatriculation 8400 KD 75, datée d'environ août 1960, qu'elle conservera jusqu'en 2015. Elle restera dans son garage pendant deux ans, avant que Denys Joannon ne la rachète en février 1966 : la voiture est alors équipée d'une mécanique de 15 Six D des années 1950, et est peinte dans la même teinte de rouge qu'aujourd'hui. À cette époque, on distingue sous cette teinte quelques traces de gris ; un détail de très grande valeur pour l'authentification de cette auto, puisqu'elle corrobore les témoignages de proches de la famille Michelin, qui attestent avoir roulé dans les années 1950 avec un Cabriolet 15 Six de couleur gris. Un récent témoignage d'un membre de la famille Michelin vient une fois de plus confirmer ces informations, en ajoutant que la voiture fut très vite repeinte en rouge, et vendue pour être remplacée par une Lancia Flaminia.

Denys Joannon, célèbre concessionnaire Citroën mais aussi et surtout grand collectionneur de la marque aux Chevrons (il posséda l'une des cinq SM Chapron Mylord, des DS Cabriolet...),

utilisera son Cabriolet 15 très régulièrement pendant presque 50 ans avant de s'en séparer en 2015, lors d'une précédente vente publique : après une très belle bataille d'enchères, la voiture changera de main pour plus de 600 000 €, devenant ainsi la Citroën de route la plus chère au monde !

Le propriétaire actuel, fin collectionneur et connaisseur d'autos françaises, prend possession de son Traction Cabriolet rêvé dans un état qu'il juge insuffisant : il réalisera près de 70 000 € de travaux entre 2016 et 2018. Rien n'est laissé au hasard : restauration du moteur, des trains roulants, réfection intégrale de la sellerie et de la capote, et peinture complète. Courant de l'année 2024, juste avant la vente, une très importante révision a été effectuée (pour près de 10 000 €) au garage Tilly & Fils, expert du modèle, dans l'unique but de proposer une voiture en état qu'il concourt et en parfait état mécanique au prochain propriétaire (facture sur demande). >

in the same shade of red as today. At that time, traces of grey were visible underneath the red paintwork, a detail of great value for the authentication of this car, since it corroborates the testimonies of relatives of the Michelin family, who attest having used a grey 15 Six Cabriolet in the 1950s. A recent testimony from a member of the Michelin family further confirms this information, adding that the car was very quickly repainted red and sold to be replaced by a Lancia Flaminia.

Denys Joannon, a famous Citroën dealer but also and above all a great collector of the marque aux Chevrons (he owned one of the five SM Chapron Mylord, DS Cabriolet, etc.), used his Cabriolet 15 very regularly for almost 50 years before selling it in 2015 at a previous public auction: after a very fine bidding battle, the car changed hands for more than €600,000, becoming the most expensive Citroën road car in the world!

The current owner, a keen collector and connoisseur of French cars, took possession of his dream Traction Cabriolet in what he considered to be an inadequate state of repair: he carried out almost €70,000 worth of work between 2016 and 2018. Nothing was left to chance: restoration of the engine and running gear, complete overhaul of the upholstery and soft top, and a full paint job. In 2024, just before the sale, a major overhaul was carried out (at a cost of nearly €10,000) at the garage Tilly & Fils, experts in the model, with the sole aim of offering the next owner a car in concours dockside condition and in perfect mechanical condition (invoice on request).

The car we are offering for auction today is one of the most important and rare French cars, and is sure to be the centrepiece of the future collection it will form part of. A once in a lifetime opportunity, as our English friends say...



L'auto que nous proposons à vos enchères aujourd'hui fait partie des voitures françaises les plus importantes et les plus rares, et sera assurément la pièce maîtresse de la future collection qu'elle intégrera. *A once in a lifetime opportunity* (une occasion unique dans une vie), comme disent nos amis anglais...



36

Delage D6 « Tourer » – 1928

Châssis n° 33894
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

50 000 – 70 000 €

« Une incroyable carrosserie tourer d'inspiration britannique, sur un châssis Delage 6-cylindres : le meilleur des deux mondes ! »
“An incredible British-inspired tourer body on a Delage 6-cylinder chassis: the best of both worlds!”



Châssis complet acheté en Gironde par M. E. à la fin des années 1990, restauré et carrossé en Angleterre à la façon d'un tourer ; travaux effectués sans limite de coût, pour plus de 150 000€...

« Rapide et silencieuse, elle passe, c'est une Delage » : le slogan de la marque pourrait parfaitement définir l'auto qui illustre ces pages.

La Delage D6, ici en châssis long (D6L de 3,249 m d'empattement) était en 1930 l'une des plus belles autos françaises disponibles sur le marché, bénéficiant d'un superbe moteur 6-cylindres en ligne culbuté de 3 l de cylindrée offrant 75 ch. >

A complete chassis purchased in Gironde by Mr E. at the end of the 1990s, restored and bodied in England in the style of a tourer; work carried out with no cost limit, for more than €150,000...

“Fast and silent, it passes, it's a Delage”: the brand's slogan could perfectly define the car that illustrates these pages.

The Delage D6, shown here in long form (D6L with a wheelbase of 3.249 m), was one of the finest French cars on the market in 1930, powered by a superb 3-litre in-line 6-cylinder engine delivering 75 hp. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



La superbe carrosserie qui équipe aujourd'hui le châssis #33894 fut réalisée en 1999, par le célèbre restaurateur anglais Boyle, d'après un dessin personnel validé par M. E. ; ce tourer s'inspire sans aucun doute des plus belles réalisations anglaises des années 1920/1930, Lagonda et Bentley notamment.

Voiture à l'état concours, témoin d'une reconstruction de très grande qualité, documentée par une grande série de photos, factures et courriers joints au dossier ; remise en route (facile) à prévoir.

The superb bodywork which today equips chassis #33894 was created in 1999 by the famous English restorer Boyle, based on a personal drawing approved by M. E.; this tourer was undoubtedly inspired by the most beautiful English cars of the 1920s/1930s, Lagonda and Bentley in particular.

The car is in concours condition, and bears witness to a very high quality rebuild, documented by a large series of photos, invoices and correspondence attached to the file; (easy) return to road service to be expected.



37

Delage D8 « Roadster » – 1931

Châssis n° 32866
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

100 000 – 150 000 €

« Un roadster carrossé selon les canons des Années Folles, sur une base extraordinaire de Delage 8-cylindres »
“A roadster built in the style of the Roaring Twenties, on an extraordinary Delage 8-cylinder base”



Voiture achetée par M. E. et début des années 2000, démontée, restaurée et recarrossée à la façon des carrossiers de l'époque ; travaux effectués sans limite de coût, la carrosserie faite chez le renommé David Royle en Angleterre ayant coûté plus de 70 000€. Dessin de roadster, inspiré des standards de la fin des années 1930, parfaitement exécutée à partir d'une ossature bois neuve sur mesure, sur un châssis restauré selon les standards les plus exigeants.

Purchased by Mr E. in the early 2000s, the car was dismantled, restored and rebodied in the style of the coachbuilders of the period; the work was carried out at no extra cost, with the bodywork done by the renowned David Royle in England costing in excess of €70,000.

Roadster design, inspired by the standards of the late 1930s, perfectly executed from a new wood frame, on a chassis restored to the most exacting standards.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



La Delage D8 se situe au sommet du prestigieux catalogue du très sérieux constructeur français ; il s'agit ici de la première version de D8, sur un châssis non surbaissé, bénéficiant de l'incroyable moteur 8-cylindres culbuté de 4 l de cylindrée, dérivé du moteur de course 15S8.

M. E. a ici réalisé ce que beaucoup de riches clients de la marque faisaient déjà dans les années 1930 : faire carrosser selon ses désirs, à la demande et sur mesure, un châssis nu.

Le résultat est à la hauteur de la qualité de construction des Delage, et du haut degré de reconstruction de l'auto : bluffant ; la mascotte d'inspiration Lalique (en plexiglas) qui orne la calandre confère à l'ensemble un look unique, qui saura séduire l'amateur à la recherche d'une auto d'avant-guerre exclusive.

The Delage D8 is at the very top of the serious French manufacturer's prestigious catalogue; this is the first version of the D8, on a non-lowered chassis, powered by the incredible 4-litre 8-cylinder engine derived from the 15S8 racing car.

In this case, Mr E. did what many of the marque's wealthy customers were already doing in the 1930s: he had a bare chassis custom-built to his own specifications.

The Lalique-inspired mascot (in Plexiglas) that adorns the radiator grille gives the car a unique look that will appeal to enthusiasts looking for an exclusive pre-war car.



38

Delage DM Limousine Séparation-Chauffeur – 1928

Châssis n° 29437
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

20 000 – 30 000 €

« Une Delage à moteur 6-cylindres, avec une superbe carrosserie Limousine à séparation-chauffeur »
“A Delage with a 6-cylinder engine and superb Limousine bodywork with séparation-chauffeur”



La Delage DM, fabriquée entre 1926 et 1929, bénéficie d'un très beau moteur 6-cylindres culbuté de 3,180 l de cylindrée et 62 ch. Voiture restaurée avec un degré d'exigence rarement vu sur une caisse fermée ; état très proche de ce que la voiture devait être à sa sortie d'usine.

La carrosserie Limousine Séparation-Chauffeur qui habille ce très beau « grand châssis 7-places 17 CV » n'est pas signée et semble être une caisse d'usine que l'on retrouve sur les publicités de l'année 1928.

« Rapide et silencieuse, elle passe, c'est une Delage » : le slogan de la marque pourrait parfaitement définir l'auto qui illustre ces pages, dont on appréciera également la grande habitabilité et les strapontins escamotables.

Voiture à l'état concours, témoin d'une restauration de très grande qualité, documentée par une grande série de photos ; remise en route à prévoir.

The Delage DM, built between 1926 and 1929, is powered by a very attractive 3.180 litre, 62 hp, 6-cylinder engine.

The car has been restored to a degree rarely seen on a closed body; its condition is very close to what it must have been when it left the factory.

The Limousine Séparation-Chauffeur bodywork on this very handsome 'grand châssis 7-places 17 CV' is unsigned and appears to be a factory body as we can find in 1928 advertisements.

"Fast and silent, it passes, it's a Delage": the brand's slogan could perfectly define the car that illustrates these pages, whose spaciousness and retractable folding seats are also to be appreciated. The car is in concours condition, the result of a very high quality restoration, documented by a large series of photos; the car needs to be restarted.



COLLECTION DE MONSIEUR T.

Monsieur T. a eu la chance d'avoir une mère qui aimait les automobiles, et qui le conduisait au collège en Jaguar XK 150 Coupé au début des années 1960. Elle lui permit également d'acheter très jeune des voitures anciennes, et c'est ainsi qu'il fit l'acquisition à l'âge de 13 ans, d'un rarissime Cabriolet GMF de 1939, n'ayant parcouru que quelques centaines de kilomètres, et qui fait toujours partie de sa collection... Précocité, notre amateur déjà avisé, eut la chance de rouler en sportives à ses 18 ans, quelques Fiat Osca, Facel Vega HK 500 et Iso Rivolta se succédant, avant qu'il ne tombe sous le charme du Cheval Cabré. Sa passion s'orienta rapidement vers des autos plus anciennes, avec des cyclecars, et en 1981, une première Bugatti, et pas des moindres, la Type 30 Grand Prix de notre catalogue... Dans les années 1980/1990, la mode était aux avant-1914, et il commença à acheter de très belles antiques, dont la valeur était bien plus importante qu'aujourd'hui. Dans son garage, les autos de course n'étaient pas en reste, de la Stanguellini Formule Junior à la Rondeau M379, en passant par une barquette Panhard du Mans 1954 et la Maserati A6 GCS Monofaro qui ouvre ce catalogue. Sans parler des Hispano-Suiza, Delahaye et Bugatti de tourisme. Monsieur T. s'est constitué au fil des ans une collection d'une cinquantaine de voitures, au volant desquelles lui et son épouse ont pris part aux plus grands événements européens, parcourant des milliers de kilomètres en rallye, écumant des centaines de salons, et prenant le départ de nombreuses courses historiques. Aujourd'hui, Monsieur T. a décidé de recentrer cette collection vers les antiques en état d'origine, et les sportives modernes, les deux dernières arrivées étant une Decauville de 1899 et une Ferrari 550 Maranello. À vos enchères !

Les trois voitures de la collection de Monsieur T. sont tournantes mais nécessiteront une révision d'usage avant de reprendre la route.

Mr T. was lucky enough to have a mother who loved cars, and who drove him to school in a Jaguar XK 150 Coupé in the early 1960s. At the age of 13, he bought a rare 1939 GMF Cabriolet, which had only covered a few hundred kilometres and is still in his collection... A precocious and well-informed enthusiast, he was lucky enough to start driving sports cars at the age of 18, with a succession of Fiat Osca, Facel Vega HK 500 and Iso Rivolta, before falling under the spell of the Prancing Horse. His passion quickly turned to older cars, with cyclecars, and in 1981, his first Bugatti, and not the least, the Type 30 Grand Prix in our catalogue... In the 1980s/1990s, pre-1914 cars were in fashion, and he began to buy some very fine antiques, which were worth much more than they are today. The racing cars in his garage were not to be outdone, from the Stanguellini Formule Junior to the Rondeau M379, not forgetting a Panhard Le Mans racer from 1954 and the Maserati A6 GCS Monofaro that opens this catalogue. Not to mention Hispano-Suiza, Delahaye and Bugatti touring cars. Over the years, Mr T. has built up a collection of some fifty cars, behind the wheel of which he and his wife have taken part in some of Europe's greatest events, covering thousands of kilometres in rallies, scouring hundreds of kilometres of the world's most prestigious motor racing circuits and competing in some of the world's most prestigious events. Today, Mr T. has decided to refocus his collection on antiques in original condition, and modern sports cars, the two latest arrivals being an 1899 Decauville and a Ferrari 550 Maranello. Let's get bidding!

The three cars of Mister T.'s collection are running, but will need to be serviced before being driven again.

39

Bugatti Type 40A Grand Sport – 1929

Châssis n° 40776
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

400 000 – 600 000 €

« Peut-être la dernière Bugatti découverte en état d'origine... »
"Maybe the last Bugatti to be discovered in its original condition..."



État d'origine incroyable et émouvant

Sublime carrosserie Grand Sport d'origine: une auto de Sport en tenue de soirée

Version 40A performante et rarissime

Voiture connue de quelques initiés, jamais vue depuis les années 1950

Une candidate sérieuse pour gagner la Preservation Class des plus grands événements...

Incredible and moving original condition

Sublime original Grand Sport bodywork: a sports car in formal wear

High-performance and extremely rare 40A version

A car known only to insiders, not seen since the 1950s

A serious contender to win the Preservation Class of the greatest events...







After the advent of the legendary Grand Prix Type 35 Grand Prix, Ettore Bugatti decided, as was his wont, to turn his thoroughbred racing car into a host of promising colts. This was done with the Type 35 A (or 'Course Imitation Tecla') and its 8-cylinder engine with 3-bearing crankshaft derived from the Type 30, and the Type 37, with its 4-cylinder 1500 engine. The Brescia had outlived its usefulness, so the Touring version was replaced by the Type 40, which borrowed the engine from the 37 (with a modified lower casing to match the curvature of the Touring chassis), and other elements from the Type 38 (8-cylinder Touring), including a radiator, gearbox, rear axle - narrower and with a shorter ratio - and Type 44 brakes, with a new front axle.

The Type 40 was a great success, particularly with its factory Grand Sport 3-seater body (and-a-half, according to Hugh Conway!), derived from the bodies already seen on the Type 38 and - above all - the Type 43. Capable of a speed of 125 km/h in Grand Sport bodywork (the lightest version), it offered remarkable performance compared to its rivals, and more than 830 examples (in all body styles) were produced by 1933, a remarkable figure in the history of the marque. In 1929, Ettore and Jean Bugatti

succumbed to the temptation of the American market and developed the Type 40 into the Type 40 A, which featured Jean Bugatti's Roadster bodywork. To compensate for the excess weight of this bodywork, the Type 40 A benefited from a more powerful engine, borrowing a Type 49 block and now offering a displacement of almost 1,650 cc, fuelled by an electric Autoflux pump and powered by dual ignition. It is now well known that a handful of chassis and Grand Sports cars benefited from this Type 40 A engine.

Hugh Conway, in his 1963 reference book, lists what appears to be one of the earliest Type 40 A's under chassis number #40748, so it is entirely consistent that our car, chassis #40776, should have had this 'A' finish. The Type 49 block, dual ignition, two-coil assembly, 'auto-régulatrice' Purflux fuel pump under the bonnet, and the extremely rare Marchal et Vaucansson 'Double Ignition' switch for feeding one or two coils on the dashboard: all these details suggest that this Grand Sport was a special order, and it is presented to us in exceptional original condition. The paintwork, woodwork and leathers tell the story of almost 100 years of what was certainly a rich and fantastic history, >

Louis Chiron avec un torpédo Grand Sport similaire.



Après l'avènement des mythiques Grand Prix Type 35 Grand Prix, Ettore Bugatti décide, conformément à ses habitudes, de décliner son Pur Sang de course, en une multitude de poulains prometteurs. C'est chose faite avec la Type 35 A (ou « Course Imitation Tecla ») et son moteur 8-cylindres à vilebrequin 3-paliers lisses issu de la Type 30, et la Type 37, à moteur 4-cylindres 1500. La Brescia a fait son temps et la version Tourisme est donc remplacée par la Type 40, qui emprunte le moteur de la 37 (avec un bas carter modifié pour épouser le galbe du châssis tourisme), et d'autres éléments à la Type 38 (8-cylindres de Tourisme), dont radiateur, boîte de vitesses, pont arrière – plus étroit et au rapport plus court -, et des freins de Type 44, avec un train avant typique.

La Type 40 rencontra un grand succès, notamment avec sa carrosserie usine Grand Sport à 3-places « et demi » (selon Hugh Conway!), dérivée des carrosseries déjà vues sur les Type 38 et – surtout – Type 43. Capable de 125 km/h carrossée en Grand Sport (la plus légère), elle offrait des performances tout à fait remarquables face à ses concurrentes, et sera fabriquée à plus de 830 exemplaires (toutes carrosseries confondues) jusqu'en 1933,

un chiffre remarquable dans l'histoire de la marque. Au cours de l'année 1929, Ettore et Jean Bugatti cèdent aux sirènes américaines et déclinent la Type 40 en Type 40 A, qui se singularise par sa carrosserie Roadster signée Jean Bugatti. Pour pallier l'excès de poids de cette carrosserie, cette Type 40 A bénéficie d'un moteur plus puissant, empruntant un bloc de Type 49, offrant donc désormais une cylindrée de près de 1 650 cm³, gavé par une pompe Autoflux électrique et alimenté par un double allumage. Il est aujourd'hui admis et connu qu'une poignée de châssis et de Grand Sport bénéficièrent de ce moteur Type 40 A. Hugh Conway, dans son ouvrage de référence de 1963 recense ce qui semble être l'une des plus anciennes Type 40 A sous le numéro de châssis #40748, et il est donc tout à fait cohérent que notre voiture, châssis #40776, ait pu bénéficier de cette finition « A ». Bloc Type 49, allumeur double allumage, montage de deux bobines, pompe « auto-régulatrice » Purflux sous le capot, et rarissime contacteur Marchal et Vaucansson « Double Allumage » pour alimenter une ou deux bobines au tableau de bord : autant de détails qui font penser à une commande spéciale pour cette Grand Sport, qui s'offre en plus à nous dans un état >





d'origine exceptionnel. Peinture, boiserie et cuirs nous racontent près de 100 ans d'une histoire qui fut certainement riche et fantastique, sous le regard de deux minuscules Saint-Christophe incrustés au centre du volant. Si les voitures pouvaient parler!

L'histoire de notre voiture n'est pas connue avant les années 1950. Elle fut immatriculée en effet en mars 1955, sous le numéro 1603 DU 75, au nom d'un certain J. V. Richard, domicilié 7 rue Bapts, à Asnières-sur-Seine, alors dans le département de la Seine (75). La voiture a par la suite longtemps été entreposée dans l'arrière-salle d'un bistrot de Levallois, toujours dans le département de la Seine, à quelques encablures d'Asnières-sur-Seine, où quelques bugattistes parisiens ont longtemps essayé de l'acheter, après d'âpres discussions bien arrosées avec Monsieur Richard, sans succès. La voiture sera finalement acquise par un agent Renault de la Sarthe, qui la stockera des dizaines d'années, sans y toucher, jusqu'à son décès, au début des années 2000. Monsieur T. s'en portera ensuite acquéreur, faisant vérifier et réviser le moteur par un spécialiste Bugatti reconnu, qui se contentera de changer le pignon de pompe à huile et les segments, constatant un très bon état mécanique de l'ensemble, et prenant soin de conserver la patine de l'ensemble.

Combien existe-t-il encore en 2024 de Bugatti en état d'origine, pas touchée depuis près de 100 ans, et pas ou peu vue depuis plus de 60 ans? Nous vous offrons ici l'opportunité d'un voyage dans le temps à nul autre pareil, au volant d'une auto capable de briller dans la *Preservation Class* des plus grands événements du genre. Avis aux amateurs.

with two tiny Saint-Christophe statues inlaid in the centre of the steering wheel. If cars could talk!

The history of our car is not known until the 1950s. It was registered in March 1955, under number 1603 DU 75, in the name of a certain J. V. Richard, residing at 7 rue Bapts, in Asnières-sur-Seine, then in the Seine département (75). The car was then stored for a long time in the back room of a bistro in Levallois, still in the Seine department, a stone's throw from Asnières-sur-Seine, where a number of Parisian bugattists tried for a long time to buy it, after bitter discussions with Mr Richard, but to no avail. The car was finally acquired by a Renault agent in the Sarthe region, who stored it for decades, without touching it, until his death in the early 2000s. Mr T. then bought the car and had the engine checked and overhauled by a recognised Bugatti specialist, who merely changed the oil pump pinion and piston rings, noting that the car was in very good mechanical condition and taking care to preserve its patina.

In 2024, how many Bugatti cars are still in their original condition, untouched for almost 100 years and little or not seen for over 60 years? We're offering you the chance to take a trip back in time like no other, at the wheel of a car capable of shining in the Preservation Class of the biggest events of its kind. Attention enthusiasts.

40

Bugatti Type 30 Grand Prix Usine – 1922

Châssis n° 4002/4466 (voir texte)
Carte grise française de collection
French historic registration title

800 000 – 1 200 000 €

« La plus ancienne Bugatti de course 8-cylindres
encore en existence »

“The oldest Bugatti 8-cylinder racing car still in existence”



Une des premières 8-cylindres Bugatti

Très rare châssis court compétition Type 22, 2,40 m d'empattement, une des toutes premières fabriquées

Incontestablement le châssis usine #4002, voiture engagée au Grand Prix de l'ACF 1922 (3^e) puis aux 500 Miles d'Indianapolis 1923 (9^e)

Voiture retrouvée et restaurée au milieu des années 1960 par le pionnier Pierre Dellière, et très peu vue depuis

Authenticité indiscutable, voiture très performante, élément majeur de l'histoire Bugatti

One of the first Bugatti 8-cylinder cars

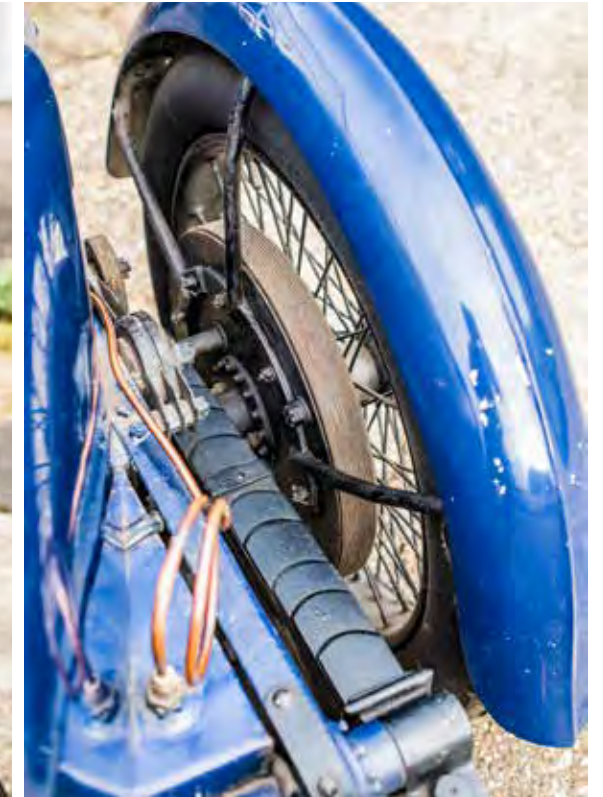
Very rare Type 22 Works short chassis, 2.40 m wheelbase, one of the very first built

Unquestionably works car #4002, entered in the 1922 ACF Grand Prix (3rd) and the 1923 Indianapolis 500 (9th)

This car was found and restored in the mid-1960s by pioneer Pierre Dellière, and has been rarely seen since

Unquestionably authentic, a high-performance car, a major part of Bugatti history





La Bugatti Type 30 est un modèle particulièrement important dans l'histoire de la marque puisqu'elle est connue pour être la première 8-cylindres « de série », après la construction de quelques prototypes (Type 14 qui utilisait 2 moteurs de Brescia mis bout à bout notamment, et éphémère Type 28 3 litres), préfigurant la légendaire Grand Prix Type 35. La nouvelle Type 30 fait son apparition au Grand Prix de l'ACF 1922, couru cette année-là à Strasbourg, le 16 juillet. Ettore a en effet décidé d'aligner quatre voitures (#4001, #4002, #4003 et #4004), qui ont la particularité d'utiliser des châssis courts (2,40 m d'empattement contre 2,55 m et ensuite 2,85 m pour les voitures de série), de Type 22, pour étrenner ce nouveau moteur 8-cylindres 2 litres. Avec leur carrosserie spécifique en forme de cigare, avec radiateur caréné et échappement sortant dans la pointe arrière, elles connurent des fortunes diverses, celles pilotées par De Vizcaya et Marco terminant respectivement 2^e et 3^e, derrière la Fiat de Nazzaro, tandis que le marquis de Casa Maury... complétait la liste des quatre finishers (sur dix-huit partants), Friedrich, sur la dernière Bugatti engagée ayant été contraint à l'abandon. L'une de ces autos est engagée en septembre au Grand Prix d'Italie, avec Friderich, qui termine 3^e et c'est certainement la même qui est exposée en octobre au Salon de Paris, sous la verrière du Grand Palais. Tandis que les deux premières voitures « civiles » sont livrées en Angleterre en janvier, 3 nouveaux châssis court (#4014, #4015 et #4016 commandés par l'argentin de Algaza) et 2 voitures vues à Strasbourg, traversent l'Atlantique pour prendre le départ des mythiques 500 Miles d'Indianapolis qui se courent le 30 mai. Ces 5 autos, qui ont la particularité d'être, pour l'occasion, carrossées en monoplace profilée par Lavocat & Marsaud sur un dessin de l'ingénieur aéronautique

Louis Béchereau (père des mythiques avions Spad), brillent par leur abandon, dus à des problèmes de lubrification, sur cet ovale, qui tourne – à l'inverse des circuits européens – dans le sens anti-horaire... Une seule auto termine, le châssis #4002, aux mains de son propriétaire, le « Prince de Cystria », Bertrand de Faucigny-Lucinge à l'état civil, gentleman driver confirmé, qui étrenne ici l'une de ses premières Bugatti, qu'il vient d'acheter à l'usine, dont il sera un client fidèle. >



The Bugatti Type 30 is a particularly important model in the history of the marque, as it is known to be the first 'production' 8-cylinder, after the construction of several prototypes (Type 14, which used 2 Brescia engines placed end to end, and the short-lived Type 28 3-litre), foreshadowing the legendary Grand Prix Type 35. The new Type 30 made its debut at the 1922 ACF Grand Prix, held that year in Strasbourg on 16 July. Ettore decided to field four cars (#4001, #4002, #4003 and #4004), which had the particularity of using short Type 22 chassis (2.40 m wheelbase compared with 2.55 m and then 2.85 m for production cars), to debut the new 2-litre 8-cylinder engine. With their specific cigar-shaped bodywork, streamlined radiator and exhaust coming out of the rear tip, they met with varying fortunes, those driven by De Vizcaya and Marco finishing 2nd and 3rd respectively, behind Nazzaro's Fiat, while the Marquis of Casa Maury completed the list of four finishers (out of eighteen starters), Friedrich, in the last Bugatti entered, having been forced to retire. One of these cars was entered in the Italian Grand Prix in September, with Friderich, who finished 3rd, and it was certainly the same car that was exhibited at the Paris Motor Show in October, under the glass roof of the Grand Palais. While the first two 'civilian' cars were delivered to England in January, 3 new short chassis (#4014, #4015 and #4016, ordered by the Argentinian de Algaza) and 2 cars seen in Strasbourg, crossed the Atlantic to take part in the legendary Indianapolis 500 on 30 May. These 5 cars, which had the particularity of being, for the occasion, bodied as single-seaters profiled by Lavocat & Marsaud to a design by aeronautical engineer Louis Béchereau (father of the legendary Spad planes), were conspicuous by their abandonment, due to lubrication problems, on this oval, which turned - unlike the European circuits - anticlockwise...

Only one car finished, chassis #4002, in the hands of its owner, the 'Prince of Cystria', Bertrand de Faucigny-Lucinge by name, a confirmed gentleman driver, who was here debuting one of his first Bugattis, which he had just bought from the factory, of which he would be a loyal customer.

Factory racing cars were very specific (especially the first ones produced), and were characterised by a whole host of visible or invisible details, such as their short chassis, with side members >





made of 5 mm thick sheet steel, their dual ignition, their large rear brake drums (operated by cables, via an external lever) and their small front drums (hydraulic and foot-operated), their steel apron, their rear support for front spring leaves, for example, or even their Brescia gearbox, with two specific reinforcements... A whole host of subtleties specific to the so-called 'Strasbourg' cars, which quickly disappeared on the production cars, which had a 2.85 m wheelbase chassis made of 6 mm thick steel, cable brakes on all 4 wheels, small drums, ignition by simple magneto and then Delco, and a windscreen/dashboard/floor cast in a single piece of aluminium...

While more than 500 Type 30s were produced for civilian use, competition versions, including factory versions, can be counted on the fingers of two hands. Our example is one of these. It was discovered in the south-east of France, near Istres, in the mid-1960s by Pierre Dellière, a pioneer collector and well-known Bugatti enthusiast. At the time, this Bugatti was complete:

chassis, running gear, gearbox, steering, axles, radiator, canopy, firewall and a few body parts, including windcreens and wings. The engine was missing, so Pierre Dellière bought a Type 30 engine that he found on a boat sailing on Lake Geneva! Once restored, he registered the car with the chassis number stamped on the engine (#4466) and took part in a large number of rallies. It was then sold to a certain Cavalière from Toulon, who also owned a Bugatti Type 43, and who some time later sold it to Monsieur Zobel, a well-known collector from the Agen region in the south-west of France. It was from Mr Zobel that Mr T. bought the car in 1981, in the configuration it still has today. He in turn took part in a host of events, including the Bugatti centenary in 1981, during which he took part in the Turckheim-3 épis hill-climb, where the valiant Type 30 was clocked at an average speed of more than 88 km/h (!), as well as the Maurice Trintignant Jubilé and the Circuit des Remparts d'Angoulême. >

Les voitures de course usine sont très spécifiques (surtout les premières fabriquées), et se caractérisent par tout un tas de détails visibles ou invisibles, comme leur châssis court, avec longerons en tôle d'acier de 5 mm d'épaisseur, leur double allumage, leur grands tambours de frein arrière (actionnés par câbles, via un levier extérieur) et leurs petits tambours avant (hydraulique et à pied), leur tablier en acier, leur support arrière de lames de ressort avant par exemple ou encore leur boîte de vitesses de Brescia, disposant de deux renforts spécifiques... Tout un tas de subtilités propres aux voitures dites « de Strasbourg » et qui disparaissent rapidement sur les voitures de série qui disposent d'un châssis de 2.85 m d'empattement en acier de 6 mm d'épaisseur, de freins à câbles sur les 4 roues, de petits tambours, d'un allumage par magnéto simple puis Delco ou encore d'un auvent/tablier/planche de bord/planchers coulé en une seule pièce en aluminium...

Si les Type 30 civiles furent fabriquées à plus de 500 exemplaires, les versions compétition, qui plus est usine, se comptent sur les doigts des deux mains. Notre exemplaire est l'une de celles-ci. Il fut découvert dans le Sud-Est de la France, vers Istres,

au milieu des années 1960 par Pierre Dellière, pionnier de la collection et bugattiste bien connu. Cette Bugatti était alors complète : châssis, trains roulants, boîte de vitesses, direction, pont, radiateur, auvent, cloison pare-feu, avec quelques éléments de carrosserie, dont les saute-vent et les ailes. Le moteur étant manquant, Pierre Dellière se porta acquéreur d'un moteur de Type 30 qu'il trouva sur un bateau qui naviguait sur le Lac Léman ! Une fois restaurée, il fit immatriculer la voiture avec le numéro de châssis frappé sur le moteur (#4466) et participa à son volant à un grand nombre de rallyes. Elle fut ensuite vendue à un certain Cavalière, de Toulon, qui possédait également une Bugatti Type 43, et qui la céda quelques temps plus tard à Monsieur Zobel, collectionneur reconnu de la région d'Agen, dans le Sud-Ouest. C'est à ce dernier que Monsieur T. l'acheta en 1981, dans la configuration qui est toujours la sienne aujourd'hui. Il participa à son tour à de très nombreuses manifestations, dont le centenaire Bugatti, en 1981, au cours duquel il prit part à la course de côte de Turckheim-3 épis, où la valeureuse Type 30 fut chronométrée à plus de 88 km/h... de moyenne (!), puis au Jubilé Maurice Trintignant et au Circuit des Remparts d'Angoulême notamment. >





La voiture qui illustre ces pages, et qui est aujourd'hui immatriculée sous l'identité #4466, dispose de caractéristiques particulières, propres aux voitures dites « de Strasbourg ». On notera ainsi un châssis court de Type 22 de 2,40 m d'empattement réalisé en acier de 5 mm d'épaisseur, des grands tambours de freins arrière, un auvent en acier avec le logement du maître-cylindre de frein avant, percé sur sa partie horizontale pour recevoir deux magnétos (et un volant de direction d'origine, percé sur les deux branches inférieures pour les commandes d'avance idoines), une cloison pare-feu présentant les percages des emplacements de compteurs si caractéristiques des châssis #4001 à #4004, identique à ce que montre la photo de la voiture de Bunny Phillips (photo prise aux USA en 1931, voiture détruite depuis). Un autre détail qui n'en est pas un attirera l'œil des amateurs les plus avertis : la présence d'un passage de manivelle sur la traverse avant, présentant un palier forgé en deux parties, et fixé par deux boulons. Une caractéristique très particulière et unique, qui ne se retrouve que sur la Bugatti Type 30 #4002, pilotée par Marco au Grand Prix de Strasbourg 1922 (3^e), puis achetée et pilotée par le « Prince de Cystria »

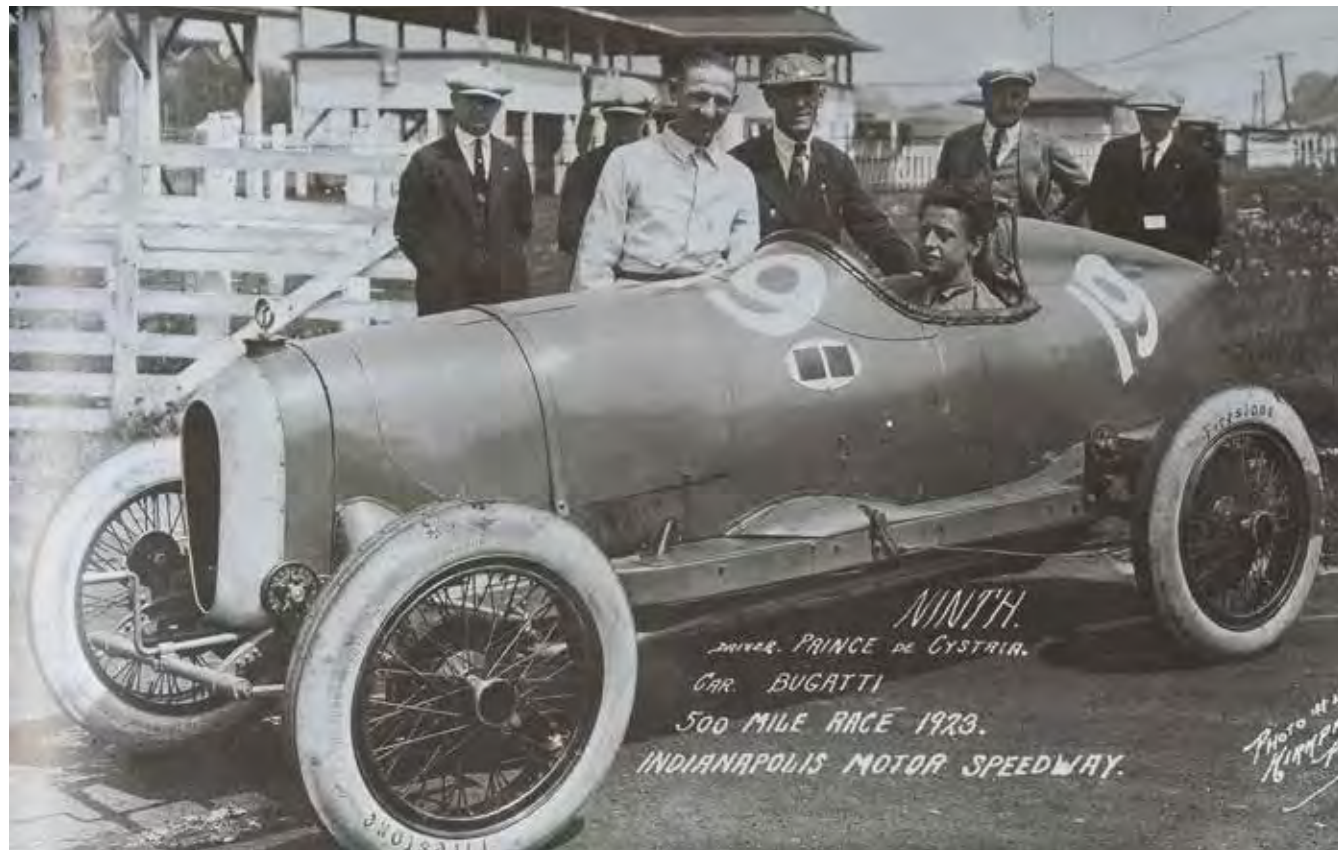
à Indianapolis en 1923 (seule Bugatti à terminer l'épreuve). Dans les petites annonces du journal L'Auto. En septembre et octobre 1923, un certain Clément, domicilié à Passy, propose 5 voitures à vendre, dont une « Peugeot neuve, de course, 3 lit., Indianapolis » et une « Bugatti 2 litres 8 cyl., de course, Indianapolis ». Très certainement la « Bugatti Indianapolis » que l'on retrouve pilotée par Jean Célerier à la course de Cote de Gaillon le 7 octobre 1923, transformée en biplace mais très caractéristique avec son radiateur caréné « Béchereau ». On retrouve ensuite la trace d'une 8-cylindres « Type 22 » au Grand Prix de Provence 1925, couru à Miramas, dans une forme proche de la voiture que nous vendons. Tous ces éléments sont confirmés par l'incontournable expert Bugatti, le suisse Hans Matti à qui nous laissons la parole : « J'ai trouvé, il y a 60 ans, en Suisse, une Bugatti démontée Type 22 8-cylindres châssis #4065, moteur n° 55. Je l'ai restaurée et, ce faisant, j'ai étudié tous les dessins et documents d'usine que j'ai pu me procurer concernant le Type 22 8-cylindres. Je connais donc particulièrement bien ce type de Bugatti. Les documents (photos, extraits de presse, etc.) qui m'ont été présentés me permettent >



This very special and unique feature is only found on the Bugatti Type 30 #4002, driven by Marco at the 1922 Strasbourg Grand Prix (3rd), then bought and driven by the 'Prince of Cystria' at Indianapolis in 1923 (the only Bugatti to finish the race). In the classified ads of the newspaper L'Auto. In September and October 1923, a certain Clément, who lived in Passy, offered 5 cars for sale, including a 'Peugeot neuve, de course, 3 lit., Indianapolis' and a 'Bugatti 2 litres 8 cyl. de course, Indianapolis'. This was almost certainly the 'Bugatti Indianapolis' that Jean Célerier raced at the Gaillon Hillclimb on 7 October 1923, transformed into a two-seater but very characteristic with its streamlined 'Béchereau' radiator. There is also evidence of a Type 22 8-cylinder at the 1925 Grand Prix de Provence at Miramas, in a form similar to the car we are selling. All these facts are confirmed by the undisputed Bugatti expert, the Swiss Hans Matti: '60 years ago, in Switzerland, I found a dismantled Bugatti Type 22 8-cylinder chassis #4065, engine #55. I restored it and, in the process, studied all the drawings and factory documents I could get my hands on concerning the Type 22 8-cylinder. I am therefore particularly familiar with this type of

Bugatti. The documents (photos, press clippings, etc.) presented to me allow me to confirm that the car illustrating these pages is indeed the oldest Bugatti 8-cylinder racing car in existence in 2024, chassis #4002. Apart from the bodywork modified in 1924/1925, and the engine replaced by Pierre Dellière around 1965, the car is completely original and as it left the factory in 1922. I should add that I personally examined the car at Pierre Dellière's home in 1965'. As far back as 1981, during the Bugatti Centenary, the indispensable Hugh Conway told Mr T. that this was a car 'from Strasbourg', a statement immediately confirmed by Mrs Elisabeth Junek (also present), a famous Czech driver and bugattist, who had bought #4001 directly from the factory at the beginning of 1923.

Aguttes is offering you the unique opportunity to acquire an authentic factory Bugatti, the oldest 8-cylinder racing car (#4001 no longer in existence) and the only Bugatti with a record of success in an international Grand Prix and in the United States. A monument to the automobile and an essential link in the brand's history... A once in a lifetime opportunity not to be missed.



de confirmer que la voiture qui illustre ces pages est bien la plus ancienne Bugatti de course 8-cylindres en existence en 2024, châssis #4002. A part la carrosserie modifiée en 1924/1925, et le moteur remplacé par Pierre Dellière vers 1965, la voiture est totalement d'origine et conforme à sa sortie d'usine en 1922. J'ajoute que j'ai examiné personnellement la voiture chez Pierre Dellière en 1965. » Déjà, en 1981, lors du Centenaire Bugatti, l'incontournable Hugh Conway indiquait à Monsieur T. qu'il s'agissait d'une voiture « de Strasbourg », des propos immédiatement confirmés par Madame Elisabeth Junek (également présente), célèbre pilote et bugattiste tchèque, qui avait acheté au début de l'année 1923 #4001 directement à l'usine.

Aguttes vous offre donc ici l'opportunité unique d'acquérir une authentique Bugatti de course usine, la plus ancienne 8-cylindres de compétition (#4001 ayant disparu), la seule Bugatti ayant un palmarès dans un Grand Prix international et aux Etats-Unis. Un monument de l'automobile et un maillon essentiel de l'histoire de la marque... Ne laissez pas passer votre chance.



Maserati A6 GCS 2000 *Monofaro* Usine ex Fangio – 1948

Châssis n° 2007/2010 (voir texte)
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

800 000 – 1 200 000 €

« La plus authentique des Maserati A6 GCS *Monofaro*, jamais vue sur le marché, et pilotée en période par Juan-Manuel Fangio »

“The most authentic Maserati A6 GCS Monofaro ever seen on the market, and driven period by Juan-Manuel Fangio”



Rare survivante de la série des 14 *Monofaro* construites, l'une des 4 voitures usine construites.

La dernière vraie Maserati avant l'ère Orsi, moteur 6-cylindres 2-litres très performant, châssis léger et incisif.

L'une des autos de course des années 1950 les plus polyvalentes, éligible aux plus grandes épreuves historiques, dont les Mille Miglia, Goodwood ou Monaco.

Voiture pilotée par Juan-Manuel Fangio au Grand Prix de Rome 1949.

Historique continu et documenté, histoire argentine très dense, jamais vue sur le marché.

A rare survivor from the series of 14 Monofaros built, one of only 4 works cars.

The last true Maserati before the Orsi era, with a high-performance 2-litre 6-cylinder engine and a light, incisive chassis.

One of the most versatile racing cars of the 1950s, eligible for the greatest historic events, including the Mille Miglia, Goodwood and Monaco.

Car driven by Juan-Manuel Fangio at the 1949 Rome Grand Prix.

Continuous, well-documented history, very dense Argentinean history, never seen before on the market.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



En 1945, dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'officine Maserati est en mesure de produire et vendre la sublime A6-1500, une petite auto de sport développée depuis la légendaire et très performante 6CM de Grand Prix, qui avait brillé dès la deuxième moitié des années 1930. Avec ses très élégantes carrosseries coupé Extra Lusso et spyder (2 exemplaires seulement) signées Pinin Farina, elle permet à « l'autre constructeur de Modène » de se faire une place parmi les usines italiennes en vue, et préfigure la première voiture de compétition de la marque au Trident. L'A6 GCS (CS désignant une voiture à double usage Corsa et Sport) peaufinée en 1947, s'en distingue néanmoins nettement par un nouveau châssis tubulaire, des suspensions améliorées et une carrosserie inédite ainsi qu'un moteur revu et corrigé. Pour la carrosserie, c'est le talentueux et efficace Medardo Fantuzzi qui est choisi, et qui va dessiner une superbe carrosserie biplace de type siluro, basique mais élégante, avec ailes séparées, pour pouvoir s'aligner en compétition en F2 (sans ailes) et en Sport (avec ailes), et dont l'unique phare central intégré dans la calandre va distinguer cette A6 GCS première du nom : *Monofaro*.

Sous le capot, la mécanique, particulièrement accessible, se distingue de la précédente A6 par une cylindrée augmentée à 2 l, une lubrification par carter sec et une batterie de 3 carburateurs spécifiques, des Weber 36DO4. Développant 130 ch à 6 000 tr/min, il propulse l'ensemble qui ne pèse que 672 kg à sec (580 kg en version F2 !) à plus de 200 km/h, avec une facilité déconcertante... La *Monofaro* ne sera produite qu'à 14 exemplaires, dont seulement 8 survivants ont été recensés. Elle est aujourd'hui l'une des Maserati les plus prisées, de par sa rareté, ses performances, son positionnement dans l'histoire de la marque (dernière voiture développée par les frères Maserati avant le contrôle de la famille Orsi, et jalon essentiel dans la genèse des 6-cylindres de course – A6GCS/53, A6G/54, 300S notamment – et de route - 3500 GT) et sa polyvalence à nulle autre pareil. De par son très riche palmarès, l'A6 GCS 2000 est en effet éligible aux plus grandes épreuves historiques, dont les Mille Miglia et Goodwood ou Monaco, où elle peut courir en catégorie monoplace et en sport, comme à l'époque... >

In 1945, at the end of the Second World War, Maserati was in a position to produce and sell the sublime A6-1500, a small sports car developed from the legendary, high-performance 6CM Grand Prix car, which had already shone in the second half of the 1930s. With its very elegant Extra Lusso coupé and spyder bodywork (only 2 examples) designed by Pinin Farina, it enabled the 'other Modena manufacturer' to establish itself among the leading Italian factories, and foreshadowed the first competition car from the Trident brand. The A6 GCS (CS designating a dual-purpose Corsa and Sport car), refined in 1947, nevertheless differed markedly in terms of a new tubular chassis, improved suspension, new bodywork and a revised engine. For the bodywork, the talented and efficient Medardo Fantuzzi was chosen, who designed a superb two-seater siluro body, basic but elegant, with separate wings, so that it could compete in F2 (without wings) and in Sport (with wings), and whose single central headlamp integrated into the radiator grille would distinguish this first A6 GCS: *Monofaro*.

Under the bonnet, the particularly accessible powertrain differs from that of the previous A6 in that it has an increased displacement of 2 litres, dry sump lubrication and a set of 3 special Weber 36DO4 carburetors. Producing 130 hp at 6,000 rpm, it propelled the car, which weighed just 672 kg dry (580 kg in the F2 version!), to speeds of over 200 km/h with disconcerting ease... Only 14 examples of the *Monofaro* were produced, of which only 8 survived. Today, it is one of the most sought-after Maseratis, thanks to its rarity, its performance, its place in the history of the brand (the last car developed by the Maserati brothers before the Orsi family took control, and an essential milestone in the genesis of 6-cylinder racing cars - A6GCS/53, A6G/54, 300S in particular - and road cars - 3500 GT) and its unrivalled versatility. Thanks to its extensive track record, the 2000 A6 GCS is eligible to take part in the greatest historic events, including the Mille Miglia, Goodwood and Monaco, where it can compete in both single-seater and sports categories, just as it did back in the day... >





Fig. 2



Fig. 1



Fig. 3



Fig. 5



Fig. 4

La voiture qui illustre ces pages est la septième A6 GCS produite, châssis #2007, officiellement renseignée dans les registres d'usine le 7 juin 1948 comme voiture usine, ce qui ne concerne que trois autres châssis (#2001, #2002 – né en coupé – et #2003 – détruit en période) sur les 14 exemplaires construits. Il est vraisemblable que la voiture ait servi pour quelques courses, des essais et du développement, avant d'être renumérotée #2010 à l'usine, et vendue à l'homme d'affaires italien Giuseppe Vianini le 4 avril 1949 (registres usine). 1949 est une année importante en sport automobile, puisque c'est l'année où Juan Perón, le dictateur argentin, missionne deux pilotes chevronnés, pour venir courir en Europe, et promouvoir leur pays. Pour l'occasion, cette *Equipo Argentina* bénéficie de Gordini et de Maserati... de location. Les noms de ces pilotes? Juan-Manuel Fangio et Benedicto Campos, des inconnus sur le Vieux Continent... Fangio va rapidement se faire un nom, en remportant les Grands Prix de F1 de San Remo, de Pau, de Perpignan, de Marseille, de Monza et d'Albi. Il court également en Sport et en F2, et prend ainsi le départ du X^e Grand Prix de Rome, couru sur le circuit éphémère des Thermes de Caracalla, le 2 juin au volant de la Maserati #2007/2010 (numéro 2, voir fig. 1 et 2) confiée par Vianini, qui a également des affaires en Argentine et la double nationalité. Si l'équipage est contraint à l'abandon au 21^e tour, il est probable que la voiture qui illustre ces pages ait

à nouveau été engagée le 26 juin au Grand Prix de F2 de Monza (4 A6 GCS au départ) et le 10 juillet au 9^e Circuit del Garda (3 A6 GCS au départ) et également dans les Grand Prix de F2 Italiens de la saison 1950.

À la fin de la saison 1950, Vianini exporte l'A6 GCS #2007/2010 en Argentine où il la vend à Carlos Lostaló (fig. 3 et 4), un pilote confirmé de la région de Buenos Aires, que l'on retrouve dès le 17 décembre 1950 engagé en course au circuit Parque Sarmiento de Cordoba, où il termine 4^e. Pays à la culture automobile très riche, l'Argentine récupérera un très grand nombre de voitures de courses européennes, neuves ou d'occasion, et notre Maserati, remotorisée mi 1953 avec un V8 Ford suite à la casse de son moteur, continuera à écumer les circuits locaux jusqu'en 1959, se battant avec succès contre, pêle-mêle, des Alfa Romeo 8C, des Delahaye 135 S, des Ferrari 166, 212, 225, 375 ou 625, des Cisitalia 202, des BMW 328, des Jaguar XK 120, des Gordini T15, des Allard J2, des Porsche 550 ou des Bugatti 35 et 51 (fig. 5) ! Elle participera ainsi aux renommées 1000 km de Buenos Aires, avec Carlos Guimarey et Carming, alias Eduardo « Buby » Salzman, une épreuve comptant pour le Championnat du Monde Sport cette année-là ! Cette voiture bénéficie d'un historique limpide et est listée dans tous les ouvrages de référence et connue des plus grands spécialistes de la marque.

The car that illustrates these pages is the seventh A6 GCS produced, chassis #2007, officially entered in the factory registers on 7 June 1948 as a factory car, which only concerns three other chassis (#2001, #2002 - born as a coupé - and #2003 - destroyed in period) out of the 14 built. It is likely that the car was used for some racing, testing and development, before being renumbered #2010 at the factory, and sold to Italian businessman Giuseppe Vianini on 4 April 1949 (factory registers). 1949 was an important year in motor sport, as it was the year in which Juan Perón, the Argentine dictator, commissioned two experienced drivers to come and race in Europe to promote their country. For the occasion, this Equipo Argentina was given Gordinis and Maseratis... for hire. The names of these drivers? Juan-Manuel Fangio and Benedicto Campos, unknowns on the Old Continent... Fangio quickly made a name for himself, winning the F1 Grands Prix at San Remo, Pau, Perpignan, Marseille, Monza and Albi. He also raced in Sport and F2, and took the start of the Xth Grand Prix of Rome, run on the temporary circuit of the Baths of Caracalla, on 2 June at the wheel of the Maserati #2007/2010 entrusted to Vianini, who also had business in Argentina and dual nationality. Although the crew was forced to retire on lap 21, it is likely that the car that illustrates these pages was again entered on 26 June at

the Monza F2 Grand Prix (4 A6 GCS on the grid) and on 10 July at the 9th Circuit del Garda (3 A6 GCS on the grid) and also in the Italian F2 Grand Prix of the 1950 season.

At the end of the 1950 season, Vianini exported the A6 GCS #2007/2010 to Argentina, where he sold it to Carlos Lostaló, an experienced driver from the Buenos Aires region, who raced it on 17 December 1950 at the Parque Sarmiento circuit in Cordoba, where he finished 4th. A country with a rich motoring culture, Argentina recovered a large number of European racing cars, both new and second-hand, and our Maserati, re-engined in mid-1953 with a Ford V8 following the breakage of its engine, continued to scour the local circuits until 1959, successfully battling against, in no particular order, Alfa Romeo 8Cs, Delahaye 135 Ss, Ferrari 166s, 212s, 225s, 375s and 625s, Cisitalia 202s, BMW 328s, Jaguar XK 120s, Gordini T15s, Allard J2s, Porsche 550s and Bugatti 35s and 51s! She took part in the famous 1000 km of Buenos Aires (fig. 6, DNF), with Carlos Guimarey and Carming, alias Eduardo 'Buby' Salzman, an event counting towards the World Sport Championship that year! This car has a crystal-clear history and is listed in all the reference books and known to the greatest marque specialists.



L'historien Pierre Abeillon confirmait déjà en 2001 : « Il est écrit dans tous les livres sérieux sur la marque Maserati (le Crump anglais, p. 113, de la 3^e édition, et le Orsini-Zagari italien, p. 430) que la Maserati A6 GCS #2007, sortie neuve pour la saison 1948 à l'usage de l'écurie officielle, a été vendue renumérotée 2010 en 1949 à l'italien Vianini (il s'agit donc d'une seule et même voiture). Elle a bien été prêtée à Fangio pour une course de F2 à Rome en juin 1949 et vendue à Lostalo en Argentine en 1950. » Des propos confirmés et complétés par l'historien argentin Cristiàn Bertschi, notamment auteur du livre de référence Club Automoviles Sport, story of passion and racing in Argentina avec Estanislao lacona : « Le 14 février 2017, j'ai été invité par [Monsieur T.] dans son garage pour examiner sa Maserati A6 GCS #2007/2010. J'ai trouvé exactement ce que j'attendais. La voiture semble très honnête et originale, à l'exception de la carrosserie. Le châssis montre des signes d'utilisation intensive à l'époque. Le moteur d'origine (#2010) a été cassé en 1953 ; les restes de ce moteur inutilisable, très abîmé et incomplet, ont servi à construire une réplique faite par Pur Sang en Argentine et exportée il y a quelques années. Le moteur qui équipe aujourd'hui #2007/2010 est un moteur de rechange qui a été envoyé au Brésil pour l'une des deux voitures achetées en période par l'Autoclub do Brazil, châssis #2012 et #2019. Le châssis est estampillé #2010 sur les jambes de force de la suspension avant droite. Le numéro a l'air vieux, abîmé et beau. De mémoire, et je peux me tromper, je pense que nous avons discuté de quelques modifications à l'avant du châssis, mais je ne me souviens pas de quoi il s'agissait. Je n'ai pas comparé le châssis à d'autres A6 GCS en profondeur. La carrosserie n'est pas celle d'origine, et fut refaite lors de sa restauration par les frères Dellepiane. Je peux dire que j'aime beaucoup cette voiture en raison de sa rareté, de sa patine et de son histoire ! Je n'ai jamais pris le temps de faire des recherches sur sa période usine, mais il semblerait que ce soit la voiture conduite par Fangio à Caracalla. ». Un autre expert Maserati incontournable, Richard Crump, écrivait à Monsieur T. à la fin de l'année 1986 : « La dernière fois que j'ai vu la voiture, elle était en état de marche et semblait complète dans sa configuration d'origine. Vous noterez que ces Maserati à ailes moto n'ont pas un taux de survie élevé, mais il est certain que la #2007 était une voiture de compétition d'origine et devrait être considérée comme un monument dans l'histoire de la marque. » On pourrait encore ajouter que la voiture possède encore son volant Maserati 4-branches, une particularité unique, puisque les autres Monofaro disposent d'un volant 3-branches. Il est à noter que le moteur actuel, tel qu'il est décrit par Cristiàn Bertschi, et qui est aujourd'hui en configuration carter humide, fut retrouvé par le célèbre Colin Crabbe à Sao Paulo.

Historian Pierre Abeillon confirmed this back in 2001: 'It is written in all the serious books on the Maserati marque (the English Crump, p. 113, of the 3rd edition, and the Italian Orsini-Zagari, p. 430) that the Maserati A6 GCS #2007, which was produced new for the 1948 season for use by the official team, was sold renumbered 2010 in 1949 to the Italian Vianini (it is therefore one and the same car). It was loaned to Fangio for an F2 race in Rome in June 1949 and sold to Lostalo in Argentina in 1950'. These comments are confirmed and supplemented by Argentine historian Cristiàn Bertschi, author of the reference book Club Automoviles Sport, story of passion and racing in Argentina with Estanislao lacona: 'On 14 February 2017, I was invited by [Mr T.] to his garage to examine his Maserati A6 GCS #2007/2010. I found it to be exactly what I expected. The car looks very honest and original, with the exception of the bodywork. The chassis shows signs of heavy use at the time. The original engine (#2010) was broken in 1953; the remains of this unusable, badly damaged and incomplete engine, were used to build a replica made by Pur Sang in Argentina and exported a few years ago. The engine that powers today's #2007/2010 is a spare engine that was sent to Brazil for one of the two cars bought in the period by the Autoclub do Brazil, chassis #2012 and #2019. The chassis is stamped #2010 on the front right suspension struts. The number looks old, damaged and beautiful. From memory, and I could be wrong, I think we discussed some modifications to the front of the chassis, but I can't remember what they were. I didn't compare the chassis to other A6 GCSs in any depth. The body is not the original one, and was redone during the restoration by the Dellepiane brothers. I can say that I really like this car because of its rarity, its patina and its history! I've never taken the time to research its factory period, but it seems to be the car that Fangio drove at Caracalla'.

Another leading Maserati expert, Richard Crump, wrote to Mr T. at the end of 1986: "When I last saw the car, it was in running condition and appeared to be complete in its original features. You will appreciate that these early cycle wings Maseratis have not a high survival rate, but certainly #2007 was an original works competition car and should be considered a rare example of the marque." We could also add that the car still has its Maserati 4-spoke steering wheel, a unique feature, as the other Monofaros have a 3-spoke steering wheel. It should be noted that the current engine, as described by Cristiàn Bertschi, and which is today in wet sump configuration, was found by the famous Colin Crabbe in Sao Paulo.





Fig. 7



Fig. 8

À la fin des années 1970, c'est l'un de ses anciens pilotes argentins, le très européen Eduardo « Buby » Salzman qui en fait l'acquisition auprès des frères Dellepiane, qui l'ont faite restaurer et recarrosser (sur l'ossature d'origine) après l'avoir achetée à Rodolfo Iriarte. Après quelques courses en Argentine (fig. 7) et 8), il l'engage aux Mille Miglia historiques, en 1986 (fig. 9), et la cède quelques jours après à Monsieur T. Elle retrouve Juan-Manuel Fangio à l'occasion de la rétrospective du Grand Prix de Bordeaux en 1987 (fig. 10), avant d'entamer une vie paisible dans le garage de Monsieur T, qui décide de s'en séparer après des années de sommeil entrecoupées d'exposition ponctuelles, comme au Salon d'Avignon, ou pour les 110 ans de la marque.

Monument de l'histoire du sport automobile argentin de par sa longévité, son palmarès, sa place dans le parcours de Fangio, et sa « descendance » (elle a donné naissance à toute une série de Sport National à la carrosserie inspirée des Monofaro), cette A6 GCS 2000 peut également se prévaloir d'une authenticité indiscutable et d'une histoire continue parfaitement documentée, qui la rend hautement éligible pour les plus grands événements internationaux. Restera-t-elle en France ou en Europe? Ou repartira-t-elle en Argentine? À vos enchères...

At the end of the 1970s, one of its former Argentine drivers, the very European Eduardo 'Buby' Salzman, acquired it from the Dellepiane brothers, who had restored and rebodied it (on original tubular frame) after buying it from Rodolfo Iriarte. After a few races in Argentina, he entered it in the historic Mille Miglia in 1986, and sold it a few days later to Mr T. It was reunited with Juan-Manuel Fangio for the Bordeaux Grand Prix retrospective in 1987, before beginning a quiet life in Mr T's garage (interspersed with one-off exhibitions, such as at the Salon d'Avignon, or for the brand's 110th anniversary), who recently decided to sell it due to other projects.

A monument to the history of Argentinian motor sport by virtue of its longevity, its record of achievements, its place in Fangio's career, and its 'descendants' (it gave birth to a whole series of Sport Nationals with bodywork inspired by the Monofaro), this A6 GCS 2000 can also boast indisputable authenticity and a perfectly documented ongoing history, making it highly eligible for the biggest international events. Will it stay in France or Europe? Or will it go back to Argentina? Place your bids...



Fig. 9



Fig. 10



Palmarès certifié et documenté
Certified and documented track record

DATE / DATE	ÉVÈNEMENT / EVENT	LIEU / PLACE	PILOTE / PILOTE	RÉSULTAT / RESULT
2 juin 1949	X ^e Grand Prix de Rome	Circuit des Thermes de Caracalla	#2 Juan-Manuel Fangio	DNF
17 décembre 1950	Circuito Parque Sarmiento 1950	Córdoba	#4 Carlos Lostaló	OA 5
22 avril 1951	Premio María Eva Duarte de Perón 1951	Autódromo Eva Perón, Mar del Plata, Buenos Aires	#4 Carlos Lostaló	OA 5
08 juillet 1951	Autódromo de Mar del Plata	Autódromo Eva Perón, Mar del Plata, Buenos Aires	#2 Carlos Lostaló	OA 2
23 septembre 1951	Premio Gobernador Brisoli	Circuito Parque General San Martín, Mendoza	#2 Carlos Lostaló	OA 3
22 novembre 1951	Links	La Plata, Buenos Aires	Carlos Lostaló	OA 8
9 mars 1952	Premio Presidente de la Nación Juan Domingo Perón 1952	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#2 Carlos Lostaló	OA 7
15 mars 1952	Premio Eva Perón	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#2 Carlos Lostaló	DNF
13 septembre 1952	Premio Eva Perón	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#4 Carlos Lostaló	DNF
19 octobre 1952	Premio de la Lealtad, Eva Perón	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#4 Carlos Lostaló	OA 4
1 ^{er} février 1953	Gran Premio Ciudad de Buenos Aires	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#24 Roberto Calise	OA 11
22 février 1953	Premio Municipalidad de General Pueyrredon	Mar del Plata	#24 Roberto Calise	OA 12
21 juin 1953	Premio Gobernador Evans 1953	Autódromo Presidente Perón, Mendoza	#24 Carlos Najurieta	OA 12
8 août 1953	II Premio Eva Perón 1953	Autódromo de Buenos Aires	#24 Carlos Najurieta	OA 10

DATE / DATE	ÉVÈNEMENT / EVENT	LIEU / PLACE	PILOTE / PILOTE	RÉSULTAT / RESULT
20 décembre 1953	Mar del Plata 1953	-	#24 Carlos Najurieta	DNF
4 juillet 1954	II Premio Invierno	Autódromo de Buenos Aires	#21 Carlos Najurieta	OA 2
11 juillet 1954	Gran Premio Internacional Independencia 1954	Autódromo de Buenos Aires	#21 Carlos Najurieta	OA 2
31 octobre 1954	Premio Primavera 1954	Autódromo de Buenos Aires	#21 Carlos Najurieta	OA 2
23 janvier 1955	1 000 km. de la Ciudad de Buenos Aires	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#100 Carlos Guimarey / Carming Eduardo « Buby » Salzman	DNF
3 avril 1955	Parque Independencia 1955	-	#12 Guillermo Gainza PazSalzman	OA 3
10 juillet 1955	Gran Premio Internacional Independencia 1955	Autódromo de Buenos Aires	#37 Guillermo Gainza Paz	DNF
10 juillet 1955	Gran Premio Internacional Independencia 1955	Autódromo de Buenos Aires	#37 Guillermo Gainza Paz	DNF
14 août 1955	Circuito del Bosque	La Plata, Buenos Aires	#37 Guillermo Gainza Paz	OA 6
29 janvier 1956	1 000 km. de la Ciudad de Buenos Aires	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#47 Gastón Perkins / Rodolfo de Álzaga	DNS
29 juillet 1956	IV Premio Invierno	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#20 Rodolfo de Álzaga	DNF
30 juin 1957	V Premio Invierno	Autódromo de Buenos Aires	#15 Rodolfo de Álzaga	DNF
17 août 1958	VI Premio Invierno	Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires	#11 Carlos Najurieta	OA 13
Mai 1986	Mille Miglia 1986	Brescia - Roma - Brescia	#103 Eduardo « Buby » Salzman / Germán Sopeña	-



Nacional Pescara 3 Litres Competition Usine – 1929

Châssis n° 7
Titre de circulation espagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

600 000 – 800 000 €
SANS RÉSERVE

« Une authentique voiture de Grand Prix, éligible à Monaco, bénéficiant d'un moteur 8-cylindres 3 litres double arbre à cames en tête à compresseur... que demander de plus »

“A genuine Grand Prix car, eligible for Monaco, with an 8-cylinder, 3-litre, double overhead camshaft, supercharged engine - what more could you ask for?”



Unique et authentique voiture de Grand Prix

Jamais vue sur le marché, dans la même famille depuis plus de 70 ans

Incroyable technologie de compétition, moteur 8-cylindres 3 litres double ACT à compresseur

Palmarès d'époque remarquable et documenté, pilotée par l'As Juan Zanelli

Un monument national de l'histoire automobile espagnol

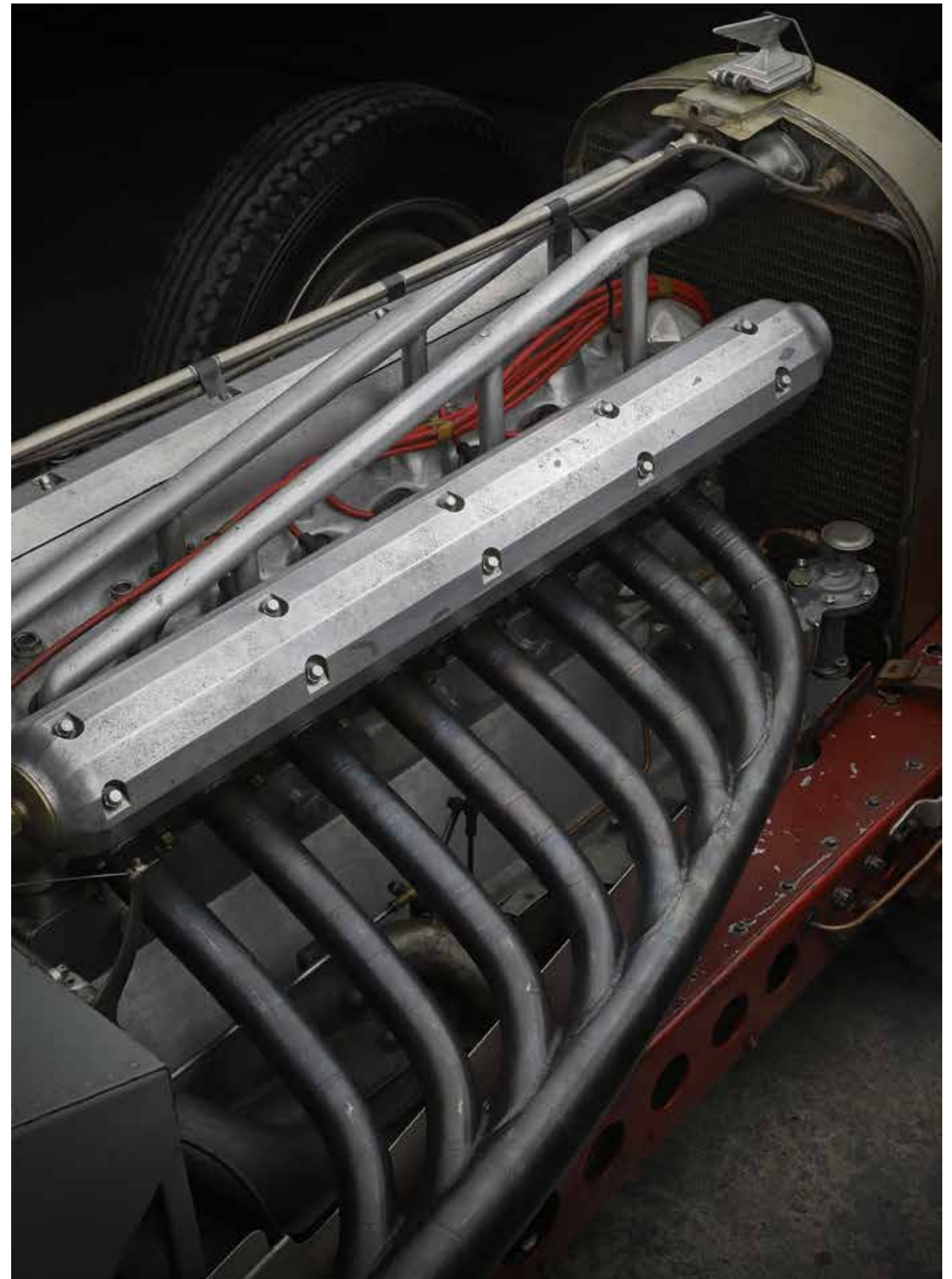
Unique and authentic Grand Prix car

Never seen before on the market, in the same family for over 70 years

Incredible competition technology, with a 3-litre, 8-cylinder, twincam, supercharged engine

Remarkable, documented track record, driven by ace Juan Zanelli

A national monument in Spanish motoring history





L'histoire de la marque Nacional Pescara est étroitement liée à celle du marquis espagnol Raul Pateras Pescara de Castellucio. Un homme hors-normes, un peu farfelu, qui se passionna initialement pour l'aéronautique, et qui construisit les premiers hélicoptères! S'il déposa un grand nombre de brevet entre 1917 et 1955, dans tout un tas de domaines, il se fit en effet d'abord remarquer pour ses étonnantes machines volantes. Et, dans le domaine qui nous intéresse, pour une marque automobile qu'il créa avec son frère, à la fin des années 1920, et dont le but était de redorer le blason de l'industrie automobile espagnole. Pas moins! La marque, soutenue par le roi Alfonso XIII, prit le nom de *Fabrica Nacional de Automoviles* – Pescara, ou Nacional Pescara.

Dès le début en 1928, les prétentions furent... prétentieuses! Avec d'emblée, la construction d'une gamme complète, avec des petites 4-cylindres populaires, des voitures de milieu de gamme 6-cylindres et, au sommet de la gamme, des 8-cylindres, voire, des 16-cylindres. Comme l'entreprise était soutenue par le roi et son premier ministre, et grassement subventionnée, les frères Pescara surent attirer quelques ingénieurs renommés qui avaient déjà fait leur preuve, dont un certain Edmond Moglia, un franco-italien déjà célèbre pour ses moteurs de course (Sunbeam et Omega-Six 8-cylindres double arbre à cames en tête notamment), ses carrosseries profilées (dont les Ballot et Bugatti à carrosserie cigare du Grand Prix de l'ACF 1922) et le développement du compresseur de Type Roots adopté par Bugatti sur ses Pur Sang à compresseur... Il avait également élaboré la légendaire et éphémère Djelmo de record. >

*The history of the Nacional Pescara brand is closely linked to that of the Spanish Marquis Raul Pateras Pescara de Castellucio. An eccentric man with a passion for aeronautics, he built the first helicopters! While he filed a large number of patents between 1917 and 1955, in a whole host of fields, he first came to prominence for his astonishing flying machines. And, in the field that interests us, for a car brand that he created with his brother at the end of the 1920s, with the aim of restoring the reputation of the Spanish car industry. No less! The brand, backed by King Alfonso XIII, took the name *Fabrica Nacional de Automoviles* - Pescara, or Nacional Pescara.*

Right from the start in 1928, the company's ambitions were... pretentious! From the outset, they aimed to build a complete range, with small, popular 4-cylinder cars, mid-range 6-cylinder cars and, at the top of the range, 8-cylinder cars, and even 16-cylinder cars. As the company was supported by the King and his Prime Minister, and heavily subsidised, the Pescara brothers were able to attract a number of renowned engineers who had already proved their worth, including a certain Edmond Moglia, a Franco-Italian already famous for his racing engines (Sunbeam and Omega-Six 8-cylinder double overhead camshafts in particular), his streamlined bodywork (including the Ballot and Bugatti with cigar bodywork at the 1922 ACF Grand Prix) and the development of the Roots-type compressor adopted by Bugatti on its compressor-powered thoroughbreds... He also designed the legendary and short-lived record-breaking Djelmo.

For Nacional Pescara, he developed - at no cost - the 8-cylinder double overhead camshaft racing car, an architecture >





Pour Nacional Pescara, il développa- sans limite de coût - la voiture de course à moteur 8-cylindres double arbre à cames en tête, une architecture qu'il affectionnait donc tout particulièrement. Si il est connu que la jeune marque employait près de 200 personnes, elle fit faillite au tout début des années 1930, et sombra avec la chute de la monarchie et l'avènement de la 2^e République d'Espagne. Et la production se révéla finalement très confidentielle avec a priori une douzaine de voitures civiles construites, et 2 ou 3 racers.

Une légende urbaine indique que les 3 moteurs auraient survécu. Mais à ce jour nous n'avons aucune preuve, et la voiture qui illustre ces pages est l'unique survivante de la marque ibérique. Une chance, puisque c'est techniquement et historiquement la plus intéressante. Avec son châssis court surbaissé et allégé, ses freins hydrauliques, son train avant forgé, sa boîte 3-vitesses close ratio et son exceptionnel moteur 8-cylindres 3 litres double arbre à cames en tête développant 125 ch pour propulser les 750 kg de l'ensemble, elle est en effet sur le papier la concurrente la plus sérieuse face aux Bugatti Type 51 Grand Prix et autres Alfa Romeo 8C Monza... Deux racers écumèrent – et brillèrent – en Championnat d'Europe de la Montagne en 1931 (Kesselberg, Shelsey Walsh – fig. 1, 2 et 3 -, etc.) >

that he was particularly fond of. Although it is known that the young brand employed nearly 200 people, it went bankrupt in the early 1930s, and collapsed with the fall of the monarchy and the advent of the 2nd Spanish Republic. In the end, production was very limited, with around a dozen civilian cars built and 2 or 3 racers.

Urban legend has it that all 3 engines survived. But to date we have no proof, and the car that illustrates these pages is the only survivor from the Iberian marque. This is fortunate, as it is technically and historically the most interesting. With its short, low-slung, lightened chassis, hydraulic brakes, forged front axle, close-ratio 3-speed gearbox and exceptional 8-cylinder, 3-litre, double overhead camshaft engine developing 125 hp to propel its 750 kg weight, it is, on paper, the most serious competitor to the Bugatti Type 51 Grand Prix and the Alfa Romeo 8C Monza... Two racers skimmed - and shone - in the European Mountain Championship in 1931 (Kesselberg, Shelsey Walsh, etc.) and in Spanish races (Grand Prix of Barcelona, at Montjuic, in particular) in the hands of drivers Enrique Tort and Juan Zanelli. After the brand's bankruptcy, one of these racers continued to be developed (shortened chassis, improved suspension, bodywork modified and shaped in Electron, engine compressed and boosted to >



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



et lors de courses espagnoles (Grand Prix de Barcelone, à Montjuïc, notamment, – fig. 4, 5, 6 et 7) aux mains des pilotes Enrique Tort et Juan Zanelli. Après la banqueroute de la marque, l'un de ces racers continua d'être développé (châssis raccourci, suspension améliorée, carrosserie modifiée et formée en Electron – fig. 8 -, moteur compressé et poussé à 180 ch, boîte 2-vitesses!) et continua à courir, (accusant désormais 595 kg à sec sur la balance!) avec Zanelli, notamment en courses de cote (Les Alpilles, La Turbie, Mont Ventoux, la Rabassada, etc.), avec des roues jumelées à l'arrière (fig. 9), qui l'engagea même au Grand Prix de Monaco 1932, dont elle ne prit finalement pas le départ.

180 hp, 2-speed gearbox!) and continued to race (now weighing in at 595 kg dry!) with Zanelli, notably in hill-climbing races (Les Alpilles, La Turbie, Mont Ventoux, La Rabassada, etc.), who even entered it in the 1932 Monaco Grand Prix, from which it eventually failed to start.

At the end of the 1940s, the car was acquired by a shrewd Spanish gentleman driver, el señor Juan Coma Cros, who used it and kept it all his life, while at the same time gathering as much information as possible about its history and achievements. His family has now entrusted Aguttes with the task of finding a new custodian who can restore its engine and bring it back to life, either as a two-seater as it is today, or as a single-seater in its most elegant form. The choice is yours...



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7





SEGU 581650 5
45G1

MGW 32 000 KG
31 000 LBS
Tare 2 800 KG
2 400 LBS
Payload 29 200 KG
28 700 LBS

YMMU 680249 0
45G1

AGUTTES

AGUTTES

AGUTTES

43

Ferrari 458 Italia – 2010

Châssis n° ZFF67NHB000174915
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

150 000 – 200 000 €

« La dernière berlinette Ferrari à V8 atmosphérique,
ici dans une configuration exceptionnelle »

*“Ferrari’s latest naturally-aspirated V8 berlinetta,
here in an exceptional configuration”*



Le Salon de Francfort 2009 est le théâtre de la présentation de la dernière-née de la firme au cheval cabré, destinée à remplacer la F430 : cette nouvelle berlinette se prénomme 458 Italia, et embarque en position centrale-arrière un V8 atmosphérique de 570 ch, propulsant la bête à 325 km/h avec un 0 à 100 abattu en 3.4 secondes... Dernière de la lignée des berlinettes avec un moteur non turbocompressé, la 458 est et restera l'une des Ferrari ayant la plus belle sonorité, et attire aujourd'hui de plus en plus de collectionneurs souhaitant ajouter à leur collection la dernière « vraie » berlinette du cheval cabré !

Stylistiquement, la nouvelle venue ne brise pas les codes et prends ses origines dans les bureaux d'étude de Pininfarina, sous la direction de Donato Coco qui signe là sa pièce maîtresse, avec l'accent mis sur l'aérodynamique, avec par exemple des ailettes déformables sur la grille avant destinées à s'aplanir à haute vitesse.

Notre exemplaire est commandé spécialement par le propriétaire actuel auprès des établissements Francorchamps Motors dans cette rarissime teinte de Giallo Triplo Strato, avec en option >

The 2009 Frankfurt Motor Show saw the unveiling of the latest model from the prancing-horse manufacturer, destined to replace the F430. This new berlinetta is called the 458 Italia, and features a naturally-aspirated 570 hp V8 in the centre-rear position, propelling the beast to 325 km/h with a 0-60mph time of 3.4 seconds... The last in the line of berlinettes with a non-turbocharged engine, the 458 is and will remain one of the best-sounding Ferraris of all, and is attracting more and more collectors who want to add the last 'real' prancing-horse berlinetta to their collection!

Stylistically, the newcomer doesn't break any codes, and has its origins in the Pininfarina design offices, under the direction of Donato Coco, who has produced his own masterpiece. The highlight was certainly the emphasis placed on aerodynamics, foreshadowing an era that would increasingly focus on this aspect, with, for example, deformable fins on the front grille designed to flatten out at high speed.

Our example was specially ordered by the current owner from Francorchamps Motors in this extremely rare shade of >



l'intérieur en cuir noir à surpiqures jaune, les fonds de compteurs jaune, et les options carbone dans l'habitacle ; l'état de la carrosserie est très bon, et aucunes traces d'usure notable n'est à déplorer dans l'habitacle tant les soins du propriétaire actuel, fin connaisseur et bon client Ferrari, sont importants.

Aujourd'hui, cette 458 Italia n'a que 13 000 km au compteur et sors d'un diagnostic complet chez Ferrari Grand-Est signifiant que l'usure des freins carbone céramique n'est qu'à 1 % à l'avant et à l'arrière, et que seul une révision sera à prévoir (la dernière date de février 2021) avec le changement des pneus : un devis complet est disponible sur demande.

Alors que les côtes ne cessent de monter, les 458 Italia à la provenance limpide, au kilométrage raisonnable et aux configurations intéressantes deviennent introuvables : avec une estimation aussi attractive, ne laissez pas passer cette opportunité qui ne se représentera sans doute plus jamais !

Giallo Triplio Strato, with the option of the fabulous black leather interior with yellow stitching, yellow speedo background and carbon options in the passenger compartment; the bodywork is in very good condition, and there are no notable signs of wear in the passenger compartment, such is the care taken by the current owner, a connoisseur and good Ferrari customer.

Today, this 458 Italia has only 13,000 km on the clock and has just undergone a full diagnostic at Ferrari Grand-Est, which revealed that the carbon ceramic brakes are only 1% worn at the front and rear, and that only a service will be required (the last one dates back to February 2021) with a change of tyres: a full estimate is available on request.

As prices continue to rise, 458 Italia models with clear provenance, reasonable mileage and interesting configurations are becoming hard to find: with such an attractive estimate, don't let this opportunity pass you by, as it will probably never come around again!

Ferrari 599 GTB Fiorano F1 – 2008

Châssis n° ZFFFD60B000160920
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

100 000 – 150 000 €

« Première main, faible kilométrage, et combinaison très élégante... Que demander de plus ? »

“First-hand, low mileage and a very elegant colour combination... What more could you ask for?”



Ferrari présente au Salon de Genève 2006 sa nouvelle née, ayant comme lourde tâche d'égaliser le succès des 550 puis 575 Maranello, et d'entrer dignement dans la mythique lignée des GT à V12 avant du cheval cabré ; le pari est réussi et le succès est immédiat : la Ferrari 599 GTB Fiorano affiche des performances exceptionnelles, proches de l'Enzo dont elle emprunte le moteur, et profite d'une ligne à couper le souffle, complètement revue par Pininfarina. Encore aujourd'hui, la 599 GTB est reconnue comme l'une des meilleures GT à V12 avant de la marque. >

Ferrari presented its latest creation at the 2006 Geneva Motor Show, with the onerous task of matching the success of the 550 and 575 Maranello, and making a worthy entry into the mythical line of prancing-horse V12 front-wheel GTs. The gamble paid off and the success was immediate: the Ferrari 599 GTB Fiorano boasted exceptional performance, close to that of the Enzo, from which it borrowed its engine, and a breathtaking design, completely revised by the geniuses of Pininfarina. To this day, the 599 GTB is recognised as one of the brand's best front-engined V12 GTs. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.





Our example was ordered from Ferrari Francorchamps by its current owner, a fine collector and connoisseur of the marque. As a man of taste, he configured the car in a very elegant shade of Rosso Fiorano with a black leather interior, Recaro Daytona seats and a large number of options: carbon ceramic brakes, carbon interior components, a Bose hi-fi system and a leather-wrapped rollover bar, to name just a few. In all, more than €30,000 worth of options brought the total price to €241,000 excluding tax!

Today, the car comes to us in perfect condition, with less than 20,000 original km. The service booklet and user manuals are still there, as are the purchase invoice and the original purchase order!

Although it has seen relatively little use in recent years, the car is still in good working order and has just undergone a diagnostic test at Ferrari Grand-Est, which is available on request. Clutch wear is very low (10%), and carbon ceramic brake wear is also reassuring, at 20% overall... Routine maintenance will be required, however, and the Ferrari quotation is also available with the car's file.

Don't miss out on the opportunity to add this exceptional car to your collection, as it ticks all the boxes: perfect configuration, low mileage, European origin, first hand and complete file, before the price soars!



Notre exemplaire est commandé par son actuel propriétaire, fin collectionneur et connaisseur de la marque, auprès des établissements de Ferrari Francorchamps ; en homme de goût, il configure sa voiture dans une très élégante teinte Rosso Fiorano avec intérieur en cuir noir avec les sièges Recaro Daytona, et un important nombre d'options : freins carbone céramique, éléments de l'habitacle en carbone, système hi-fi Bose, ou encore arceau de sécurité gainé de cuir pour ne citer qu'eux... En tout, plus de 30 000€ d'options qui montent le prix total à 241 000€ hors taxes !

Aujourd'hui, la voiture se présente à nous en parfait état de conservation, avec moins de 20 000 km d'origine ; le carnet d'entretien et les notices d'utilisation sont toujours présents, tout comme la facture d'achat et l'original du bon de commande !

Assez peu utilisée ces dernières années, notre auto est néanmoins fonctionnelle et sort d'un diagnostic chez Ferrari Grand-Est, accessible sur demande. L'usure de l'embrayage est très faible (10 %), et celle des freins en carbone céramique est elle aussi rassurante, à 20 % sur l'ensemble... L'entretien courant sera cependant à prévoir, et le devis de Ferrari est, lui aussi, disponible avec le dossier de la voiture.

Ne manquez sans aucun prétexte l'opportunité d'ajouter à votre collection cette exceptionnelle auto qui coche véritablement toutes les cases : configuration parfaite, faible kilométrage, origine européenne, première main et dossier complet, avant que les prix ne s'envolent !

45

Maserati Quattroporte – 2005

Châssis n° ZAMCD39B000022074
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

15 000 – 22 000 €

« Une berline italienne à moteur Ferrari pour un prix défiant toute concurrence! »

“An Italian saloon with a Ferrari engine for a price that simply beats the rest!”



En 1963, Maserati présente une berline 4-portes au coup de crayon signé Pietro Frua mue par un V8 de 4,2 l de cylindrée ; cette auto, baptisée Quattroporte, ne sera pas un grand succès mais imposera la création d'un segment qui, bientôt, deviendra le best-seller de la marque au Trident.

40 ans plus tard, Maserati présente la cinquième version, au dessin désormais signé Pininfarina ; la formule est la même, et le moteur désormais utilisé n'est autre que le V8 atmosphérique qui équipe les Ferrari F430!

Notre exemplaire rejoint cette collection en 2009, alors immatriculée en France depuis 2008 ; son état général est excellent,

le compteur affiche moins de 50 000 km, la combinaison de couleur Nero Carbonio sur cuir Tan est élégante, et l'intérieur est très beau mais présente le défaut commun aux Maserati de cette époque, les fameux « sticky-buttons », aujourd'hui facilement traitables face à la demande croissante.

Malgré un hivernage prolongé, notre essai routier n'a pas décelé de problèmes notables : une importante révision générale est cependant à prévoir avant de reprendre la route.

Les Quattroporte se font rares sur le marché avec une aussi belle combinaison de couleur et un faible kilométrage, ne manquez pas votre chance !

In 1963, Maserati presented a 4-door saloon, designed by Pietro Frua and powered by a 4.2-litre V8 engine; this car, called the Quattroporte, was not a great success, but it did establish a segment that would soon become the Trident brand's best-seller 40 years later, Maserati presented the fifth version, now designed by Pininfarina; the formula was the same, but the engine used was none other than the naturally-aspirated V8 used in the Ferrari F430! Our car joined the collection in 2009, having been registered in France since 2008 ; its overall condition is excellent, the odometer shows less than 50,000 km, the colour combination of Nero Carbonio on Tan leather is elegant, and the interior is very

beautiful but has the common defect of Maseratis of that era, the famous 'sticky-buttons', which can now easily be treated in the face of growing demand

Despite prolonged wintering, our road test did not reveal any notable problems: however, a major general overhaul is in order before taking to the road again

Quattroporte cars are a rarity on the market, with such a beautiful colour combination and low mileage, so don't miss your chance!

Renault Clio V6 Ph. 2 – 2005

Châssis n° VF1C61U0633449217
Titre de circulation espagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

60 000 – 80 000 €

« Digne héritière de la Renault 5 Turbo, la Clio V6 Ph. 2 est un véritable collector en puissance ! »

“A genuine heir to the Renault 5 Turbo, the Clio V6 Ph. 2 is a real collector’s item in its own right!”



Développée par Tom Walkinshaw Racing, la Clio V6 est le pendant moderne de la Renault 5 Turbo des années 1980 ; abandonnant l'aspect pratique et la banquette arrière au profit d'un moteur central, un V6 de 2 946 cm³ à 24 soupapes, cette bombe ne fut produite qu'à 1 309 exemplaires seulement dans le monde. En 2003, fut lancée la « Phase II », nettement améliorée et développant 255 ch ; la production sera transférée de TWR à Renault Sport, à Dieppe, faisant d'elle une voiture à part dans la gamme du constructeur au losange.

Numérotée « 1260 », la voiture que nous présentons est certainement l'un des plus beaux exemplaires actuellement sur le marché ; de couleur Noir Doré (TE 267) avec un habitacle

en cuir et alcantara, elle fut livrée neuve à la concession espagnole Renault Arroyo S.A à Valladolid au nord de Salamanque et fut immatriculée le 9 juin 2005.

Dotée de seulement 31 500 km certifiés, cette Clio V6 Phase 2 est accompagnée de son carnet d'entretien, de ses livrets et manuels d'utilisation, double de clé et trousse à outils ; très bien équipée (Pack Sport), son dernier entretien remonte au 20 avril 2022 pour un montant de plus de 4 000 € sur facture.

Déjà collector, la Phase 2 est la plus recherchée grâce à son développement plus abouti et à ses lignes plus agressives ; dédiée par le pilote de Formule 1 Giancarlo Fisichella, notre exemplaire est à ne pas laisser passer.

Developed by Tom Walkinshaw Racing, the Clio V6 is the modern-day counterpart to the Renault 5 Turbo of the 1980s; dropping practicality and the rear seat in favour of a central engine, a 2,946 cc 24-valve V6, only 1,309 of these hot hatch cars were produced worldwide

In 2003, the much-improved 'Phase II' was launched, developing 255 hp; production was transferred from TWR to Renault Sport in Dieppe, making it a special car in the Renault range

Numbered '1260', the car we are presenting is certainly one of the finest examples currently on the market; it was delivered new to the Renault Arroyo S.A. dealership in Valladolid, north of Salamanca, and was registered on 9 June 2005.

With just 31,500 km certified, this Clio V6 Phase 2 is accompanied by its service booklet, user manuals, spare key and tool kit; very well equipped (Sport Pack), it was last serviced on 20 April 2022 at a cost of more than €4,000.

Already a collector's item, Phase 2 is the most sought-after thanks to its more accomplished development and more aggressive lines; signed by Formula 1 driver Giancarlo Fisichella, this car is a sound investment!

47

BMW M3 E30 – 1986

Châssis n° WBSAK010000843489

Carte grise française

French registration title

55 000 – 75 000 €

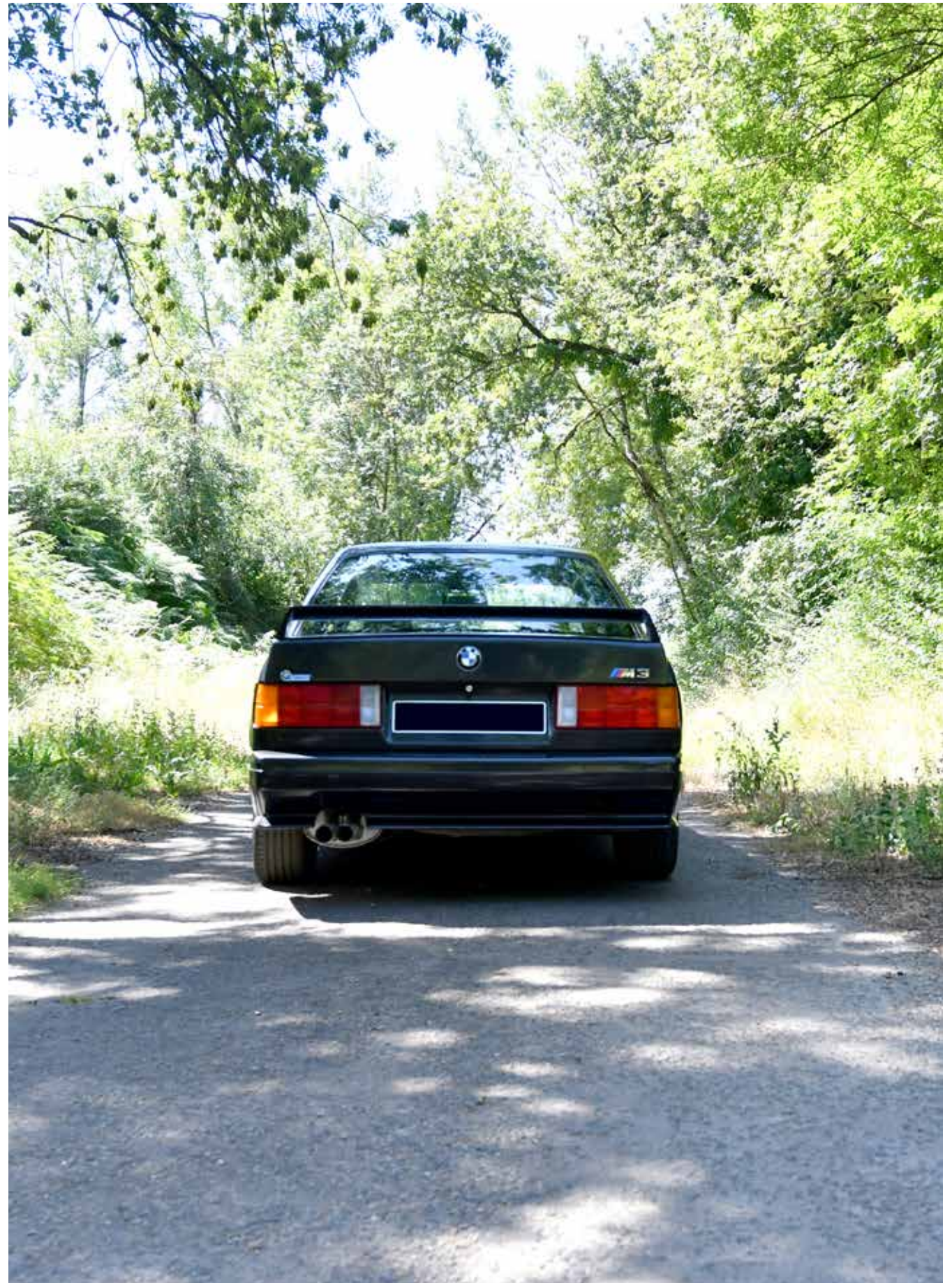
« Seconde main, origine française, faible kilométrage...
toutes les cases sont cochées ! »

“*Second-hand, French origin, low mileage... all the boxes
are ticked!*”



La M3 E30 n'a certainement plus besoin d'introduction tant son histoire a participé à l'ADN de la marque BMW comme nous la connaissons aujourd'hui ; elle prend en fait racine dans le besoin d'un modèle d'homologation vendu à 5 000 exemplaires, pour participer au championnat allemand de voitures de tourisme (DTM) : c'est donc le département Motorsport de la firme bavaroise qui va s'atteler à cette tâche. >

The M3 E30 certainly needs no further introduction, as its history has played such an important part in shaping the DNA of the BMW brand as we know it today. Its origins lie in the need for a homologation model, of which 5,000 were sold, to compete in the German Touring Car Championship (DTM): the Bavarian firm's Motorsport department took on the task. >





Le résultat est exceptionnel, la ligne est retravaillée pour améliorer la trainée et la torsion, et le moteur est considérablement revu : on ressort le « vieux » M10, à qui on offre la culasse revue des M635 et M1, et une nouvelle admission ; avec quelques coupes et modifications, le résultat est à la hauteur avec 195 ch et un 0 à 100 km/h abattu en 6,9 s !

L'exemplaire qui illustre ces pages fut livré neuf en décembre 1986 dans le Sud-Ouest, à un certain Monsieur D., qui la conservera jusqu'en janvier 2024 ; en 38 ans, cet amateur parcourut plus de 130 000 km à son bord, et pris soin d'entretenir continuellement son auto chez des spécialistes de la marque ; quelques années avant la vente, il prit également soin de faire un voile de peinture sur la carrosserie de son auto.

Aujourd'hui, la voiture possède toujours son carnet d'entretien, ses différents livrets, ainsi que son double de clés, son état d'origine est touchant, et les quelques 134 000 km parcourus depuis la sortie de concession n'ont rien altéré : la voiture fonctionne parfaitement bien, le moteur est toujours aussi rageur, les trains roulants fermes, la boîte agréable... Une révision générale a par ailleurs été faite en 2024 par le nouveau propriétaire.

En bref, cet exemplaire fait sans aucun doute partie des dernières M3 E30 encore disponibles d'origine française, en seconde main, jamais restaurée, au kilométrage raisonnable, possédant encore son carnet d'entretien et surtout n'ayant jamais été modifiée ; collectionneurs, amateurs, curieux, ne laissez pas passer cette opportunité, elle ne se représentera probablement pas de sitôt !

The result was exceptional: the lines were reworked to improve drag and torsion, and the engine was considerably revised: the 'old' M10 was brought out, and given the revised cylinder head of the M635 and M1, and a new intake. With a few cuts and modifications, the result was 195 bhp and a 0 to 100 km/h time of 6.9 seconds.

The example that illustrates these pages was delivered new in December 1986 in the South-West of France, to a certain Mr D, who kept it until January 2024. In 38 years, this enthusiast drove the car for more than 130,000 km, and took care to continually maintain it with specialists of the brand; a few years before the sale, he also took care to give the bodywork a coat of paint.

Today, the car still has its service book, its various logbooks and its spare keys. Its original condition is touching, and the 134,000 km covered since leaving the dealership have not altered a thing: the car runs perfectly well, the engine is as racy as ever, the running gear is firm, the gearbox is pleasant... A general service was also carried out in 2024 by the new owner.

In short, this car is undoubtedly one of the last French M3 E30s still available, second-hand, never fully restored, with reasonable mileage, still with its service book and, above all, never modified. Collectors, enthusiasts, curious buyers, don't let this opportunity pass you by - it probably won't come around again anytime soon!



Audi RS2 – 1995

Châssis n° WACZZZ8CZS2001533

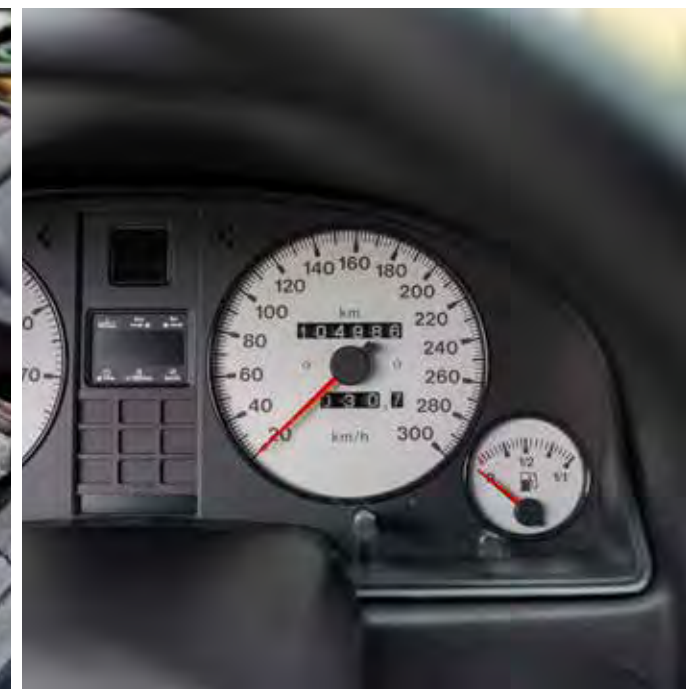
Carte grise française

French registration title

45 000 – 65 000€

« Le résultat de la collaboration Porsche-Audi, ici avec un historique limpide et un kilométrage très raisonnable ! »

“The result of Porsche-Audi collaboration, here with a limpid history and very reasonable mileage!”



Au milieu des années 1990, Audi cherche à rajeunir son image, vieillissante depuis les succès rencontrés en Groupe B ; au même moment, Porsche termine sa collaboration avec Mercedes-Benz sur la 500 E, et cherche un nouveau locataire pour l'usine de Rossli-Bau pour financer l'étude des 993 et Boxster.

La collaboration est actée, la base de la S2 Avant retenue, et après d'importantes évolutions mécaniques (turbo 30% plus large, injecteurs, intercooler, boîte de vitesse de 968 Turbo...) et stylistiques (jantes de 993, nouveaux pare-chocs...), le succès est au rendez-vous.

Notre exemplaire est livré par le Garage du Pont de Sainte-Devote à Monaco dans cette combinaison de Noir Volcan

sur cuir noir ; elle ne changera pas de famille avant 2016, lors du rachat par le propriétaire actuel

Son carnet d'entretien tamponné, son bon de commande, sa facture d'achat et ses livrets d'origine sont toujours présents ; quelques défauts de carrosseries sont à noter, et un problème au niveau du radiateur est à déplorer, mais une révision générale mécanique sera faite juste avant la vente.

Cet exemplaire a aujourd'hui 105 000 km, et coche toutes les cases pour un passionné souhaitant ajouter à sa collection l'une des Audi les plus intéressantes !

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

In the mid-1990s, Audi was looking to rejuvenate its image, which had become outdated since its success in Group B ; at the same time, Porsche ended its collaboration with Mercedes-Benz on the 500 E, and was looking for a new tenant for the Rossli-Bau factory to finance the development of the 993 and Boxster.

The collaboration was agreed, the S2 Avant was chosen as the basis, and after major mechanical changes (30% larger turbo, injectors, intercooler, 968 Turbo gearbox, etc.) and styling changes (993 wheels, new bumpers, etc.), the success was achieved.

Our example was delivered by Garage du Pont de Sainte-Devote in Monaco in this combination of Volcano Black on black leather; it would not change family until 2016, when it was bought by the current owner.

Its stamped maintenance booklet, order form, purchase invoice and original booklets are still present; a few bodywork defects are to be noted, and a problem with the radiator is to be deplored, but a general mechanical overhaul will be carried out just before the sale.

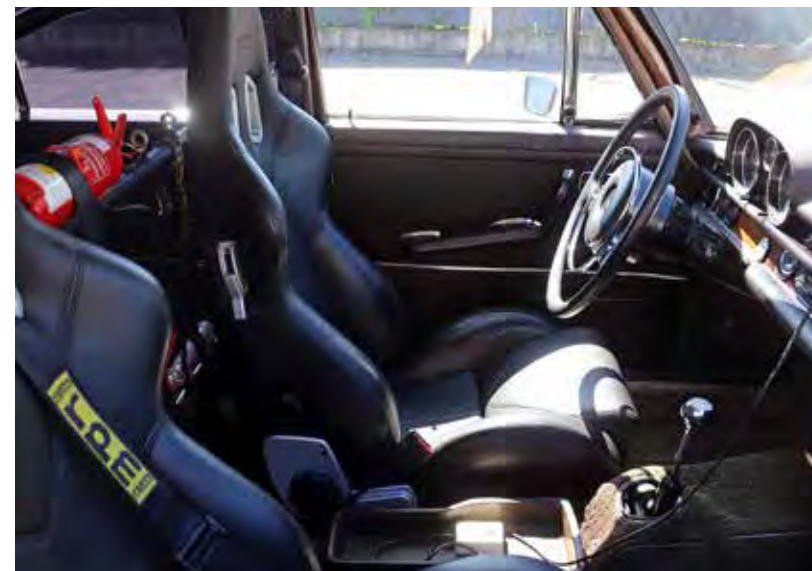
This car now has 105,000 km, and ticks all the boxes for enthusiasts wishing to add one of the most interesting Audis to their collection!

Mercedes-Benz 280 S (W108) – 1968

Châssis n° 10801610003103
 Titre de circulation luxembourgeois
 Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

12 000 – 18 000€

« Votre meilleure alliée pour l'aventure ! »
"Your best ally for adventure!"



En août 1965, une nouvelle génération de Classe S est présentée (W108 / 109), qui se distingue notamment par sa poupe plus sobre qui perd ses ailes arrière pointues, ce qui lui confère aujourd'hui encore un look plus élégant et plus intemporel ; d'un point de vue technique, les moteurs sont modernisés et voient leur cylindrée augmentée.

Début 1968 les modèles 250 SE et 300 SE sont remplacés par les 280 S et 280 SE, avec un nouveau moteur 6-cylindres de 2,8 l développant 140 ch dans sa version à carburateur (S) et 160 ch avec l'injection (SE) ; cette génération de Classe S a reçu de nombreuses déclinaisons et a connu un grand succès jusqu'en septembre 1972, lorsqu'elle est remplacée par la W116.

Notre exemplaire a été vendu neuf en Italie, il s'agissait initialement d'une version à carburateur ; M. E. achète cette auto en Italie et l'immatricule en 2010 au Luxembourg avant de la préparer en vue de participer au rallye Trans-America qui reliait New-York à l'Alaska en 2012.

Elle se présente aujourd'hui dans un bel état général, sa carrosserie a été repeinte il y a quelques années dans sa teinte d'origine hellbeige (181), des ouïes d'aération sont présentes sur le capot ; au niveau du châssis une épaisse tôle de protection en aluminium protège les organes mécaniques de la voiture et l'auto dispose d'un réservoir à grande capacité avec bouchon de remplissage dans la custode arrière droite, d'un arceau >

In August 1965, a new generation of S-Class was introduced (W108 / 109), distinguished in particular by its more restrained stern, which lost its pointed rear wings, giving it a more elegant and timeless look even today; from a technical point of view, the engines were modernised and their cubic capacity increased.

At the beginning of 1968, the 250 SE and 300 SE models were replaced by the 280 S and 280 SE, with a new 2.8-litre 6-cylinder engine developing 140 bhp in its carburettor version (S) and 160 bhp with fuel injection (SE); this generation of S-Class received many variations and was a great success until September 1972, when it was replaced by the W116.

Our example was sold new in Italy, initially as a carburetted version; Mr E. bought the car in Italy and registered it in Luxembourg in 2010, before preparing it to take part in the Trans-America rally from New York to Alaska in 2012.

The car is in good condition today, with bodywork repainted a few years ago in its original hellbeige (181) colour, and air vents on the bonnet; The chassis is protected by thick aluminium sheeting, and the car is fitted with a large-capacity fuel tank with filler cap in the right-hand rear quarter panel, a 4-point roll bar, safety harnesses, a pair of Sparco bucket seats, a Brantz tripmaster and a fire extinguisher. >



4 points, de harnais de sécurité, d'une paire de baquet Sparco, d'un tripmaster Brantz ou encore d'un extincteur

Cette Mercedes a fait ses preuves par le passé, avec son look de baroudeuse et sa préparation de qualité, elle sera votre partenaire de choix pour vos rallyes de régularité sur asphalte, routes enneigées ou sur des pistes plus exotiques ; présentée à une estimation très attractive, il ne reste plus qu'un pas vers l'aventure !

This Mercedes has proven its worth in the past, and with its adventurous looks and quality preparation, it will be your partner of choice for your regularity rallies on asphalt, snow-covered roads or more exotic tracks. Presented at a very attractive valuation, it's just one step away from adventure!



50

Mercedes-Benz 300 « Pékin-Paris » – 1952

Châssis n° 18601102774152
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

25 000 – 45 000 €

« Une berline fiable et robuste à l'épreuve des rallyes
les plus éprouvants »

“A reliable, robust sedan that can stand up to the toughest rallies”



La Mercedes 300 est présentée lors du salon de Francfort 1951, il s'agit de la plus grande et plus puissante voiture allemande de série à l'époque; elle est rapidement devenue la voiture préférée des riches industriels et des hommes politiques, ce qui lui vaudra son surnom « Adenauer », en référence au chancelier allemand qui l'utilisait pour tous ses déplacements.

Basée sur la 260 d'avant-guerre, elle est équipée d'un 6-cylindres 3 l à arbres à came en tête développant 115 ch dans sa première version et peut atteindre les 160 km/h; déclinée en berline ou cabriolet D, elle bénéficiera de multiples évolutions jusqu'en 1962, avant d'être remplacée par la 600. >

he Mercedes 300 was presented at the 1951 Frankfurt Motor Show, and was the largest and most powerful German production car at the time. It quickly became the preferred car of wealthy industrialists and politicians, earning it the nickname "Adenauer" in reference to the German Chancellor, who used it for all his travels.

Based on the pre-war 260, it was equipped with a 6-cylinder 3.0l engine with overhead camshafts, developing 115 hp in its first version and capable of reaching 160 km/h; available as a sedan or a D convertible, it benefited from numerous evolutions until 1962, when it was replaced by the 600. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Sold new in Luxembourg, our example entered Mr. E.'s collection in 1978. He took part in the famous Beijing to Paris rally in 1997 and the 2000 Mile Trial in 2000; in preparation for these long, mechanically demanding events, our car was made reliable and prepared accordingly. In fact, it made it all the way to Paris without any major problems, proof of its robustness and unfailing reliability.

The interior has been almost entirely preserved, and the dashboard has simply been fitted with a central control panel, a trip master and a lamp, the velvet rear bench and original door panels are still present and only the front seats have been replaced by Recaro bucket seats to ensure better support on the steep roads of the Beijing - Paris route; today, the car is in good general condition, the body was repainted several years ago in a sober navy blue; as our 300 has not been driven much in recent years, a simple mechanical restart will be required.

This car has been pampered by its owner for 46 years, crossing Asia, the Middle East and Europe at its wheel, and is associated with many memories with family and friends; a car steeped in



history, it now deserves to open a new chapter in its life, and is looking for a new owner to take it, who knows, to the Andes or to the Kilimanjaro. The rest of its story is up to you !



Vendu neuf au Luxembourg, notre exemplaire entre dans la collection de Monsieur E. en 1978 ; il participera à son volant au célèbre rallye Pékin to Paris en 1997 ou encore au 2000 Mile Trial en 2000. En vue de ces longues épreuves éprouvantes pour la mécanique, notre auto a été fiabilisée et préparée en conséquence ; elle a d'ailleurs rallié Paris sans problème majeur, preuve de sa robustesse et de sa fiabilité à toute épreuve

Son habitacle a été presque entièrement préservé, le tableau de bord a simplement reçu une platine centralisant toutes les commandes, un trip master et une lampe, la banquette arrière en velours ainsi que les contreportes d'origine sont toujours présentes, seuls les sièges avant ont été remplacés par des baquets Recaro pour assurer un meilleur maintien sur les routes escarpées du Pékin - Paris ; cette auto se présente aujourd'hui dans un bon état général, sa carrosserie a été repeinte il y a plusieurs années dans une sobre teinte bleue marine ; notre 300 ayant peu roulé ces dernières années, une simple remise en route de la mécanique sera à prévoir

Cette auto a été choyée par son propriétaire pendant 46 ans, il a traversé l'Asie, le Moyen-Orient puis l'Europe à son volant, elle est associée à de nombreux souvenirs en famille ou entre amis ; voiture chargée d'histoire, elle mérite aujourd'hui d'ouvrir un nouveau chapitre de sa vie, elle est en quête d'un nouveau propriétaire qu'elle emmènera, qui sait, sur la Cordillère des Andes ou au pied du Kilimandjaro : c'est à vous décrire le reste de son histoire.



51

Mercedes-Benz 190 SL « Tourensportwagen » – 1956

Châssis n° 1210426500719
Titre de circulation américain
Véhicule vendu sans contrôle technique
US registration title
Sold without contrôle technique

50 000 – 70 000 €

« Un étonnant roadster à vocation sportive »
“A stunning roadster with a sporting vocation”



La Mercedes 190 SL est présentée au salon de Genève en 1955, le pari est alors de proposer un roadster robuste et élégant bien meilleur marché que la légendaire 300 SL dont elle s'inspire.

Animée par une mécanique éprouvée, commune à d'autres modèles de la gamme, la 190 SL est une voiture confortable utilisable au quotidien ; le moteur 4-cylindres de 1,9 l développe 105 ch et lui permet d'atteindre les 170 km/h.

La qualité de fabrication est exemplaire et le public salue sa douceur de conduite ; elle rencontre ainsi un certain succès commercial aussi bien en Europe qu'aux États-Unis : de 1955 à 1963 environ 26 000 exemplaires seront fabriqués.

Notre exemplaire d'origine américaine a été entièrement restauré récemment dans l'esprit des versions de compétition Tourensportwagen : son pare-brise a été remplacé par des saute-vent, ses pare-chocs ont été retirés et ses portières adoptent une forme plus échancrée ; elle a également reçu des arceaux de sécurité et des sièges baquet en cuir.

L'ensemble de la mécanique a été restauré, la baie moteur présente d'ailleurs un très bel aspect ; seuls quelques détails seront à terminer avant de pouvoir profiter de cette surprenante 190 SL.

The Mercedes 190 SL was presented at the 1954 New York Motor Show, with the aim of offering a robust, elegant roadster at a much lower price than the legendary 300 SL, on which it was based.

Driven by a tried-and-tested powertrain common to other models in the range, the 190 SL is a comfortable car for everyday use; the 1.9-liter, 4-cylinder engine develops 105 hp, enabling it to reach speeds of up to 170 km/h.

The build quality is exemplary, and the public praises its smooth ride, as a result, it met with commercial success in both Europe and the United States; between 1955 and 1963, some 26,000 examples were built.

Our American example has recently been fully restored in the spirit of the Tourensportwagen competition version : the windscreen has been replaced by windshields, the bumpers removed and the doors given a more scalloped shape; it also received rollover bars and leather bucket seats.

The entire powertrain has been overhauled, and the engine bay looks very good indeed; only a few details remain to be completed before you can enjoy this stunning 190 SL.

Ford T Runabout – 1924

Châssis n° 10128047
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

10 000 – 15 000€

« L'un des plus grands mythes automobile ! »
“One of the greatest automotive myths!”



Dans la série des mythes de l'histoire de l'automobile, celle qui occupe la première place est certainement celle qui illustre ces pages : la Ford T ! Avec plus de 15 millions d'exemplaires vendus entre 1908 et 1927, ce modèle au succès mondial fut une révolution dans l'histoire de l'automobile avec, en tête, l'idée d'assemblage à la chaîne.

La Ford T sera déclinée en plusieurs carrosseries : Touring, Tudor, Coupé, Ambulance, Pick-Up, Speedster, etc... Notre exemplaire est habillé de l'intéressante caisse « Runabout », à deux places et roue de secours montée sur la malle arrière

Cette auto est l'une des toutes premières achetées par notre collectionneur, puisqu'elle arrive dans son garage il y a près

de 40 ans ; la voiture résidait avant cela dans la province de Limbourg, en Belgique

Aujourd'hui, la voiture est en bel état général de conservation : la peinture est belle, la sellerie joliment patinée et la capote est en bon état ; en exposition depuis au moins 7 ans, la voiture a très peu roulé et nécessitera une révision intégrale avant de pouvoir reprendre la route

Amateurs d'histoire automobile, voici un mythe qu'il est indispensable d'ajouter à sa collection !

In the series of myths from the automotive history, the one that occupies the first page is certainly the subject of this text: the Ford T! With more than 15 million units sold between 1908 and 1927, this is a masterpiece of automobile history, led by the idea of production-line assembly

The Ford T was available in a number of body styles: Touring, Tudor, Coupé, Ambulance, Pick-Up, Speedster, etc ; our example is fitted with the interesting 'Runabout' body, with two seats and a spare wheel mounted on the rear trunk.

This car was one of the very first to be purchased by our collector, arriving in his garage almost 40 years ago: prior to that, the car resided in the province of Limburg in Belgium

Today, the car is in a good state of preservation: the paintwork is beautiful, the upholstery has a nice patina and the bonnet is in good condition ; on display for at least the last 7 years, the car has not been driven much and will need a complete overhaul before it can be put back on the road

If you're a fan of motoring history, this is one myth you really must add to your collection!

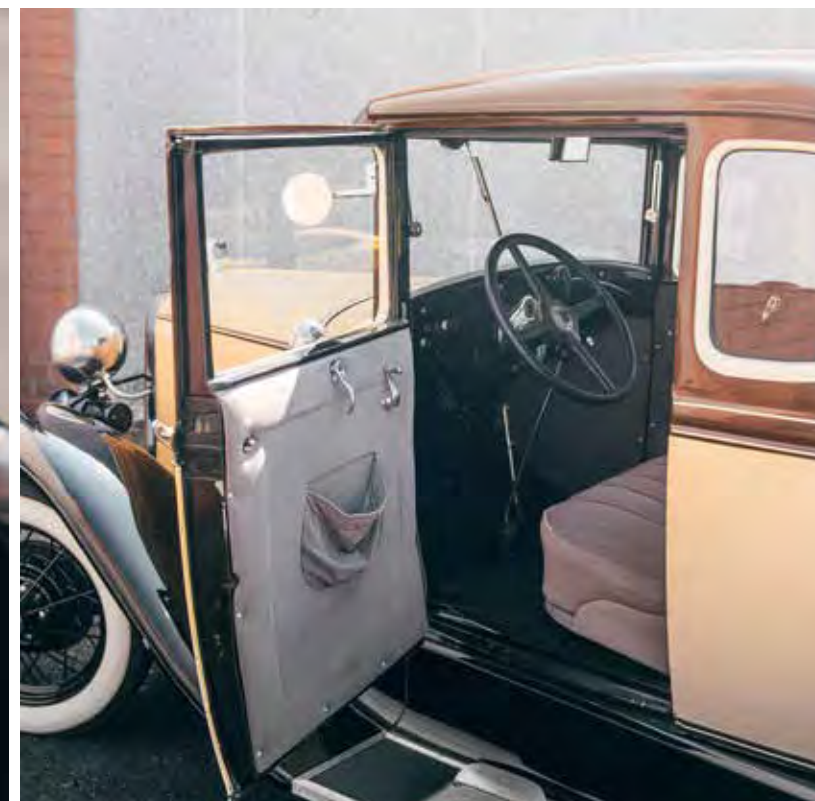
53

Ford A Coupé Standard – 1930

Châssis n° A2935495
Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
No registration title
Sold without contrôle technique

15 000 – 22 000 €

« Une avant-guerre élégante et bien restaurée
pour un prix raisonnable ! »
“An elegant, well-restored pre-war car at a reasonable price!”



En 1927, l'attention du public est à son comble puisque Ford présente la remplaçante de la mythique Model T... La Model A conquiert rapidement le public grâce à sa ligne, bien plus moderne que celle de la T, et à son prix ultra compétitif même pour la période de crise traversée à ce moment-là : ce sera près de 4,8 millions d'exemplaires qui seront distribués en 4 ans !

Du point de vue mécanique, la Ford A fait un bon en avant colossal : moteur deux fois plus puissants (4-cylindres à soupapes latérales, donné pour 40 ch et 105 km/h en pointe), une transmission à trois rapports, une bobine, une batterie, et un frein par roue !

D'après la plaque constructeur, cette auto a été livrée neuve chez le distributeur Fehr & Co, à Langegade, au Danemark

Notre exemplaire semble avoir reçu une très belle restauration dans les précédentes années, mais le dossier a malheureusement été égaré par son actuel propriétaire ; en exposition depuis 2017, une remise en route et une révision mécanique seront à prévoir avant de reprendre la route

Belle opportunité pour un collectionneur souhaitant entrer dans le monde de l'avant-guerre avec une auto bien restaurée, et pour un prix très intéressant

In 1927, public attention was at its height as Ford presented the replacement for the legendary Model T... The Model A was introduced and won over the public with its almost futuristic lines, much more modern than those of the T, and its ultra-competitive price, even for the economic crisis at the time: almost 4.8 million units were sold in 4 years!

Mechanically, the Ford A was a colossal leap into the future: twice as powerful engine (4-cylinder with side valves, rated at 40 hp and 65 mph), three-speed transmission, coil, battery and wheel brakes.

According to the manufacturer's plate, this car was delivered new to the Fehr & Co dealer in Langegade, Denmark.

Our example appears to have undergone a very fine restoration in previous years, but the file was unfortunately mislaid by its current owner; on display since 2017, a mechanical overhaul will be in order before taking it out on the road again.

A great opportunity for a collector wishing to enter the world of the pre-war period with a well restored car, and for a very attractive price.

Bugatti Grand Prix Type 37A (R) – 1927

Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique

No registration title
Sold without contrôle technique

200 000 – 250 000 €

« La Bugatti Grand Prix la plus agile, avec son puissant
moteur 4-cylindre 1500 à compresseur »

*“The most agile Bugatti Grand Prix, with its powerful
4-cylinder 1500 engine with compressor”*



Après le succès quasi immédiat de la Bugatti Type 35 au Grand Prix de Lyon, Ettore Bugatti décline son modèle Grand Prix en une multitude de versions : 8-cylindres à moteur « civil », à compresseur, à double arbres à cames en tête, à 4-cylindres, etc...

En juin 1927, apparaît le Type 37A dont le moteur de 1 496 cm³ est équipé d'un compresseur (comme sur les Type 35 B et C), portant la puissance à 90 ch, avec une vitesse de pointe de 175km/h ; de quoi briller dans la très courue classe 1500! >

Following the almost immediate success of the Bugatti Type 35 at the Lyon Grand Prix, Ettore Bugatti produced a multitude of versions of his Grand Prix model: 8-cylinder 'civil' engine, with compressor, double overhead camshafts, 4-cylinder, etc...

In June 1927, the Type 37A appeared, with a 1,496 cc engine fitted with a compressor (as on the Type 35 B and C), boosting power to 90 hp, with a top speed of 175 km/h; enough to shine in the highly competitive 1500 class! >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.





La voiture qui illustre ces pages est une reconstruction, de très belle facture, réalisée avec des pièces d'origine anglaise, et européenne; très bien réalisée, elle est également équipée des mythiques roue en aluminium coulé, caractéristiques de la firme de Molsheim

La voiture, reconstruite dans les années 2000 n'a que très peu été utilisée depuis, et il faudra donc procéder à une remise en route dans les règles de l'art avant toute utilisation; merci de noter que cette reconstruction n'a jamais été immatriculée et ne dispose pas de numéro de châssis

Cette voiture s'adresse à tout amateur souhaitant concrétiser le rêve Bugatti, avec une auto bien construite, avec de bonnes pièces, facile d'utilisation avec son moteur 4-cylindres, néanmoins très véloce grâce à son compresseur: une auto idéale pour prendre le départ du Circuit des Remparts d'Angoulême ou du Mans Classic 2025 par exemple!

The car that illustrates these pages is a beautifully crafted rebuild, made from parts of English and European origin; very well made, it is also fitted with the legendary cast aluminium wheels that are characteristic of the Molsheim firm.

The car, which was rebuilt in the 2000s, has seen very little use since then, so it will need to be given a thorough overhaul before it can be used again. Please note that this reconstruction has never been registered and has no chassis number.

This car is aimed at any enthusiast wishing to realise the Bugatti dream, with a well-built car with good parts, easy to use with its 4-cylinder engine, yet very quick thanks to its supercharger: an ideal car to take the start of the Circuit des Remparts d'Angoulême or Le Mans Classic 2025 for example!





55 bis

Bugatti Grand Prix Type 51 (R) par Pur Sang – 1931

Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique

No registration title
Sold without contrôle technique

200 000 – 250 000 €

« La plus fidèle des répliques de Bugatti Grand Prix,
dans sa version la plus puissante ! »

*“The most faithful Bugatti Grand Prix replica, in its most
powerful version!”*



Réplique de la plus mythique des voitures de course de tous les temps, la Pur Sang Bugatti qui illustre ces pages est ici proposée dans sa version ultime Type 51, bénéficiant du 8-cylindres de 2,3 l à double arbre à cames en tête et compresseur.

Pur Sang est né du génie de l'argentin Jorge Anadon, un passionné qui n'avait pas les moyens de s'offrir une authentique Bugatti, et qui décida donc d'en construire une copie conforme ex nihilo; son auto rencontra un tel succès, qu'il décida d'en faire une série et de les commercialiser : depuis, d'autres copies de modèles de légende, dont des Mercedes SSK, des Amilcar C6 et des Amilcar 8C ont également vu le jour sous la marque Pur Sang !

A replica of the most legendary racing car of all time, the Pur Sang Bugatti which illustrates these pages is offered here in its ultimate Type 51 version, with a 2.3-litre 8-cylinder engine with double overhead camshafts and supercharger.

Pur Sang is the brainchild of Argentinian enthusiast Jorge Anadon, who couldn't afford an authentic Bugatti, so he decided to build an exact copy from scratch. His car was so successful that he decided to produce a series of them and market them: since then, other copies of legendary models, including Mercedes SSKs, Amilcar C6s and Amilcar 8Cs, have also been produced under the Pur Sang name!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Cette Type 51 fut commandée en décembre 2001 auprès de Pur Sang Establecimiento, pour 171 000\$ (facture jointe au dossier); équipée en options de l'éclairage et de garde-boues.

La voiture est dépourvue de numéro de série, et de titre de circulation.

Ce bolide offrira à son futur propriétaire de merveilleuses sensations fortes et lui permettra de prendre le volant de la plus célèbre des voitures de course d'avant-guerre, pour une fraction de la valeur d'un exemplaire authentique.

This Type 51 was ordered from Pur Sang Establecimiento in December 2001 for \$171,000 (invoice attached), and was fitted with lighting and mudguards as optional extras.

The car has no serial number and no registration papers.

This car will give its future owner a wonderful thrill and the chance to drive the most famous pre-war racing car, for a fraction of the value of an authentic example.



56

Studebaker Champion – 1950

Châssis n° G541332
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

10 000 – 15 000 €

« Un design audacieux signé Raymond Loewy »
“Bold design by Raymond Loewy”



Produite de 1939 à 1959, la Studebaker Champion suit la tendance de son époque et connaît ainsi de nombreuses évolutions stylistiques; motorisée par un 6-cylindres en ligne, celui-ci développe 85 ch en 1950.

Le modèle 1950 opère un virage prononcé en termes de style, le designer français Raymond Loewy impose le « bullet nose » rappelant les réacteurs d'avion; avec ce look audacieux ces autos vont marquer l'histoire automobile américaine et deviennent des modèles iconiques.

Notre exemplaire a été vendu neuf à un professeur au Luxembourg, il entre dans la collection de M. E. en 2018;

il a bénéficié d'une superbe restauration il y a quelques années et se présente aujourd'hui dans un très bel état.

Sa peinture bleu ciel est bien tendue et ses chromes sont étincelants, le tout mettant en valeur les courbes arrondies de la carrosserie; la baie moteur et l'ensemble de la mécanique présentent un très bel aspect, on notera qu'une simple remise en route du moteur sera nécessaire.

La restauration de l'habitacle a également été très soignée, le tableau de bord en tôle possède une belle teinte gris métallisé, et de beaux détails chromés; la sellerie, les moquettes et le ciel de toit sont également en très bon état.

Produced from 1939 to 1959, the Studebaker Champion followed the trends of its era and underwent a number of stylistic changes; powered by an in-line 6-cylinder engine, it produced 85 hp in 1950.

The 1950 model took a marked turn for the better in terms of style, with French designer Raymond Loewy imposing the 'bullet nose' reminiscent of aircraft engines; with this bold look, these cars were to make their mark on American motoring history, becoming iconic models.

Our example was sold new to a teacher in Luxembourg, and entered the collection of Mr E. in 2018. It benefited from a superb restoration a few years ago and is now in very good condition.

The sky-blue paintwork is tightly stretched and the chrome is sparkling, all of which enhances the rounded curves of the bodywork; the engine bay and all the mechanical parts look very good, it's worth noting that the engine simply needs to be restarted.

The interior has also been lovingly restored, with the sheet-metal dashboard in a beautiful metallic grey hue and fine chrome detailing; the upholstery, carpets and headlining are also in very good condition.

57

Ford Galaxie Fairlane 500 – 1959

Châssis n° B9PS132736
Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
Sold without title
Sold without contrôle technique

10 000 – 15 000€

« Première génération de la Ford Galaxie »
“First generation of the Ford Galaxie”



La Ford Galaxie est produite de 1959 à 1967, son nom fait référence à la course à l'espace qui oppose à l'époque russes et américains ; motorisée par des V8, elle est disponible en version berline, break, coupé et cabriolet.

Une copie de la facture d'achat indique que notre exemplaire fut vendu neuf à Pueblo, dans le Colorado, et son premier propriétaire la conservera jusqu'à la fin des années 1970, son dossier de factures atteste qu'elle se trouvait toujours dans la région au milieu des années 1990 ; M. E. la retrouve en Australie et l'intègre à sa collection en 2005.

Sa carrosserie Club Sedan a été repeinte dans sa teinte d'origine fawn tan il y a plusieurs années, l'ensemble se présente en bel état, quelques défauts mineurs sont visibles par endroits et on notera quelques traces de corrosion, notamment dans le fond du coffre.

L'habitacle est lui aussi en très bon état, il s'agit de la finition Fairlane 500 qui correspond au haut de gamme en 1959.

Sous le capot on retrouve un V8 332 ci développant 225 ch, associé à une boîte de vitesses automatique Cruise-O-matic ; une simple remise en route de l'ensemble sera à prévoir.

The Ford Galaxie was produced from 1959 to 1967, its name a reference to the space race between Russians and Americans at the time; powered by V8 engines, it was available as a sedan, station wagon, coupé and convertible.

A copy of the purchase invoice indicates that our example was sold new in Pueblo, Colorado, its first owner kept it at least until the late 1970s, its invoice record shows that it was still in the area in the mid-1990s; M. E. found it in Australia and added it to his collection in 2005.

Its Club Sedan body was repainted in its original fawn tan color several years ago, it is in beautiful condition, with a few minor flaws visible; there are a few traces of corrosion, notably in the trunk floor.

The interior is also in very good condition, with the Fairlane 500 finish, the top of the range in 1959.

Under the hood is a 332ci V8 producing 225 hp, mated to a Cruise-O-matic automatic gearbox; a simple restart of the mechanics will be required.

58

LaSalle Series 50 Cabriolet – 1936

Châssis n° 2A11794
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

40 000 – 70 000 €

« Une élégante baroudeuse à la conquête de l'Extrême Orient »
“An elegant adventurer conquering the Far East”



Destinée à combler l'écart entre Buick et Cadillac dans la gamme de General Motors, la marque LaSalle est créée en 1927 : plus dynamiques et sportives que les Cadillac, elles sont vendues dans le même réseau et sont équipées de moteurs Cadillac ; elles reçoivent des carrosseries de série ou réalisées sur mesure notamment par Fleetwood, Le Baron et Fisher.

Introduite en 1934, la Série 50 était disponible en berline, coupé ou cabriolet : initialement motorisée par des V8 Cadillac, elle reçoit à partir de 1935 un moteur 8-cylindres en ligne Oldsmobile de 4,1 l développant 105 ch ; il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 3 rapports. Notre exemplaire carrossé par Fisher correspond à un cabriolet coupé.

Ce cabriolet aurait été vendu neuf en 1936 à un industriel luxembourgeois, avant d'être découvert par M. E. en 2003, et serait donc une deuxième main ; ayant été immobilisé pendant de nombreuses années il se présente alors comme une base de restauration. Une première campagne de travaux se déroule de 2003 à 2005 en vue de participer au célèbre rallye Pékin - Paris en 2007 : la voiture est ainsi repeinte, fiabilisée et modifiée afin d'affronter cette épreuve redoutable pour les machines ; elle reçoit notamment de nouveaux amortisseurs, une nouvelle tringlerie de direction, un réservoir grande capacité, une tôle de protection sous le châssis, des sièges baquets et divers instruments de bord. Après avoir traversé l'Asie puis l'Europe, elle ralliera finalement la place Vendôme. >

Intended to fill the gap between Buick and Cadillac in the General Motors range, the LaSalle brand was created in 1927: more dynamic and sporty than Cadillacs, they were sold in the same networks and powered by Cadillac engines ; bodies were either standard or custom-built, notably by Fleetwood, Le Baron and Fisher

Introduced in 1934, the Series 50 was available as a sedan, coupé or cabriolet : initially powered by Cadillac V8 engines, from 1935 it received an Oldsmobile 4.1-liter in-line 8-cylinder engine developing 105 hp; it is mated to a 3-speed manual gearbox. Our Fisher-bodied example is a cabriolet coupé

This cabriolet would have been sold new in 1936 to a Luxembourg industrialist, before being discovered by Mr. E. in 2003, and is therefore believed to be second-hand; having been immobilized for many years, it was then presented as a basis for restoration. An initial campaign of work was carried out between 2003 and 2005, with a view to participating in the famous Beijing - Paris rally in 2007: the car was repainted, made more reliable and modified to cope with this formidable test for machines, these included new shock absorbers, a new steering linkage, a large-volume fuel tank, under-chassis sheet metal, bucket seats and various on-board instruments. After travelling through Asia and Europe, it will finally reach the Place Vendôme. >



La voiture bénéficie d'une nouvelle restauration au début des années 2010 : sa carrosserie est entièrement repeinte et présente aujourd'hui une teinte bicolore rouge et bordeaux ; l'habitacle a lui été restauré fin 2012, ainsi les sièges bénéficient d'une réfection complète qui, à l'instar des contreportes, sont recouverts d'un cuir couleur tan. Les moquettes ainsi que la capote sont également restaurées. Environ 10 ans plus tard, l'ensemble est toujours en très bel état.



The car underwent a new restoration in the early 2010s: the body was completely repainted and now features a two-tone red and burgundy hue, the interior was restored at the end of 2012, with a complete overhaul of the seats, which, like the doors, are covered in tan leather, the carpets and soft top were also restored; approximately 10 years later, the car is still in very good condition.

La baie moteur présente elle aussi un bel aspect, le bloc a été repeint certainement en même temps que la carrosserie ; ayant peu roulé ces dernières années, une simple remise en route de la mécanique sera à prévoir.

The engine bay also looks good, and the block has been repainted, probably at the same time as the bodywork; having done very little driving in recent years, a simple restart of the mechanics will be required.



59

Rolls-Royce Phantom I Boat-Tail – 1928

Châssis n° 52 HF
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

80 000 – 120 000 €

« Une Phantom I élégante et racée magnifiquement recarrossée dans les années 1950 »

“A superbly sporting and elegant Boat-tail Phantom I, with well-known history”



Carrosserie Boat-Tail d'une grande élégance
Qualité de restauration exceptionnelle
Historique clair et documenté depuis l'origine
Toujours équipée de son moteur d'origine
Ex participante du Pekin to Paris 1997, carte FIVA

Boat-Tail bodywork of great elegance
Exceptional restoration quality
Clear, documented history from new
Still fitted with its original engine
Former participant in the 1997 Pekin to Paris Rally, FIVA registered





La nouvelle Phantom, rétrospectivement surnommée Phantom I, a remplacé la vénérable Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost en mai 1925. Conservant ses immenses qualités, son raffinement est poussé à l'extrême comme le résume le célèbre magazine The Autocar dans son numéro du 22 mai 1925 en déclarant qu'un essai sur route « indique de nouveaux progrès vers la perfection. L'accélération et la vitesse ont été améliorées sans sacrifier le confort et le raffinement. » Elle sera fabriquée au Royaume-Uni et aux États-Unis avec une production de 2 212 châssis.

Notre exemplaire fut commandé le 19 janvier 1928 par le Pilote anglais William Watson à la tête des établissements W. Watson & Co, alors le plus important distributeur du nord de l'Angleterre pour les marques Morris et Rolls-Royce. >

The new Phantom, retrospectively dubbed Phantom I, replaced the venerable Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost in May 1925. Retaining its immense qualities, its refinement was taken to the extreme, as the famous magazine The Autocar summed up in its issue of 22 May 1925, stating that a road test 'indicates further progress towards perfection. Acceleration and speed have been improved without sacrificing comfort and refinement.' A total of 2,212 chassis were produced in the United Kingdom and the United States.

Our example was ordered on 19 January 1928 by the English pilot William Watson, head of W. Watson & Co, then the largest distributor in the north of England for the Morris and Rolls-Royce brands. At the request of its owner, The Hon. Mrs Devereux, >





À la demande de sa propriétaire The Hon. Mrs Devereux, vicomtesse de Hereford, le châssis 52 FH est envoyé chez Barker le 28 avril pour être carrossé aux spécifications Pullman. Toujours selon sa fiche usine présente au dossier, elle est aujourd'hui encore équipée de son moteur d'origine (V.H.65) qui n'est autre que le plus gros moteur 6-cylindres en ligne jamais produit par la marque (7 688 cm³).

Nous perdons la trace de 52 FH à l'aube de la Seconde Guerre mondiale avant qu'elle ne réapparaisse avec cette superbe carrosserie boat-tail construite dans les années 1950 par le grand spécialiste de la marque Wilkinson & Son en Angleterre. Elle sera ensuite intégralement restaurée par Peter Jarvis dans les années 1970 en prenant un soin tout particulier à conserver l'élégance de son dessin. Inchangée aujourd'hui, la voiture a été entretenue et restaurée à plusieurs reprises par ses propriétaires comme le prouve son important dossier de restauration.

En 1997, la voiture prendra le départ de la deuxième édition du Pékin to Paris Motor Challenge empruntant un itinéraire à travers le Tibet, l'Inde, le Pakistan, l'Iran, la Turquie, la Grèce, l'Italie et enfin la France. Soit plus de 16 000 km en 43 jours...

Elle intégrera la collection de son propriétaire actuel en juillet 2000. Depuis, la voiture a été intégralement restaurée en carrosserie et mécanique dans ses propres ateliers à un degré de perfection encore visible aujourd'hui (photos à l'appui). La voiture dispose de sa carte FIVA délivrée en 1995.

Viscountess of Hereford, chassis 52 FH was sent to Barker on 28 April to be bodied to Pullman specifications. According to the factory file, it is still fitted with its original engine (V.H.65), which is the largest in-line six-cylinder engine ever produced by the marque (7,688 cc).

We lost trace of the 52 FH at the dawn of the Second World War before it reappeared with this superb boat-tail body built in the 1950s by the great British specialist Wilkinson & Son. It was then completely restored by Peter Jarvis in the 1970s, taking particular care to preserve the elegance of its design. Unchanged today, the car has been maintained and restored on several occasions by its owners, as can be seen from its extensive restoration file.

In 1997, the car took part in the second edition of the Beijing to Paris Motor Challenge, taking in Tibet, India, Pakistan, Iran, Turkey, Greece, Italy and finally France. That's over 16,000 km in 43 days...

It joined the collection of its current owner in July 2000. Since then, the car has undergone a complete body and mechanical restoration in its own workshops, to a degree of perfection that is still visible today (see photos). The car has its FIVA card, issued in 1995.

60

Rolls-Royce Phantom I Landaulette de Ville – 1927

Châssis n° 42EF
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

50 000 – 70 000 €

« L'opulence, la beauté pure, une carrosserie exceptionnelle et une qualité de restauration remarquable... »

“Opulence, pure beauty, exceptional bodywork and outstanding restoration quality...”



En septembre 1922, la firme Rolls-Royce décide de faire évoluer son succès commercial synonyme d'ultra-luxe, la Silver Ghost : en 1925, les vitrines du magasin de Conduit Street font apparaître les premières New Phantom, cette fameuse héritière qui récupère une grande partie de la mécanique de la Silver Ghost. La formule reste assez inchangée, avec le 6-cylindres en ligne de 7,7 l de cylindrée, la boîte de vitesses du modèle précédent, mais aussi son châssis, modifié partiellement. Les clients apprécient tout de même, mais la concurrence des Hispano-Suiza, Bugatti ou autres américaines aux performances plus exotiques est rude ! Il n'empêche que la Phantom 1 est le synonyme de l'opulence >

In September 1922, Rolls-Royce decided to evolve its commercial success synonymous with ultra-luxury, the Silver Ghost: in 1925, the windows of the Conduit Street shop showed the first New Phantom, the famous heiress that took over a large part of the Silver Ghost's mechanics. The formula remained fairly unchanged, with the 7.7-litre in-line 6-cylinder engine, the gearbox from the previous model and a partially modified chassis. Customers liked it all the same, but the competition from Hispano-Suiza, Bugatti and other American cars with more exotic performances was tough! Nevertheless, the Phantom 1 was synonymous with opulence and wealth, and its driving qualities were far superior >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



et de la richesse, et que ses qualités routières sont bien plus importantes que la Silver Ghost : le succès est finalement au rendez-vous, et la Phantom I restera au catalogue pendant 6 ans. Les carrosseries sont un grand sujet et, comme par coutume dans cette période, quelques artisans se sont attelés à ce vaste chantier (Mulliner, Hooper, Park Ward, etc) pour tenter d'offrir à ce noble ensemble la robe qui convenait le mieux : limousine, tourer, skiff, mais aussi Landaulette de Ville, comme sur notre auto. Lors de l'achat par le propriétaire actuel, notre auto portait déjà cette exceptionnelle carrosserie signée Hooper, alors dans son strict état d'origine, offrant le « meilleur des deux mondes » : une séparation chauffeur, et surtout une partie arrière décapotable, souvent utilisée par les personnalités politiques pour les parades. Après le démontage de l'ensemble, les bois du cadre ont tous été traités ou remplacés lorsque trop fragiles, la carrosserie

intégralement reprise et repeinte dans les règles de l'art, la sellerie intégralement remplacée, la capote refaite, et l'ensemble de la mécanique a été reconditionnée... L'exécution de ces travaux est d'une qualité très rarement atteinte ; la peinture est proche de la perfection, l'habitacle est somptueux... Un important dossier de photo est présent avec le dossier de la voiture, et est consultable sur demande. Stockée dans le musée personnel du propriétaire actuel depuis quelques années, la voiture n'est plus en état de marche et nécessitera une révision complète avant de reprendre la route. En bref, vous voici devant l'une des autos les plus luxueuses de son époque, dans un état que l'on peut qualifier de concours, avec une estimation qui avoisine le prix d'un SUV de gamme moyenne aujourd'hui... Changez de vie, roulez en Rolls !

to those of the Silver Ghost. In the end, it was a success, and the Phantom I remained in the catalogue for 6 years. Bodywork was a major subject and, as was customary at the time, a number of craftsmen (Mulliner, Hooper, Park Ward, etc.) set to work on this vast project in an attempt to offer this noble ensemble the most appropriate dress: limousine, tourer, skiff, but also Landaulette de Ville, as on our car. When it was purchased by the current owner, our car already had this exceptional bodywork by Hooper, then in its strict original condition, offering the 'best of both worlds': a separate driver's side, and above all a convertible rear section, often used by political figures for parades. After dismantling, the frame timbers were all treated or replaced where too fragile, the bodywork was completely rebuilt and

repainted to the highest standards, the upholstery was completely replaced, the soft top was redone, and the entire mechanical system was reconditioned... The quality of the workmanship is of a standard rarely achieved; the paintwork is close to perfection, the interior is sumptuous... A large file of photographs is included with the car's file, and can be consulted on request. Stored in the current owner's personal museum for a number of years, the car is no longer in running order and will require a complete overhaul before being driven again. In short, you are looking at one of the most luxurious cars of its era, in what can only be described as concours condition, with an estimate close to the price of a mid-range SUV today... Change your life, drive a Rolls!



Rolls-Royce Phantom I Tourer – 1928

Chassis n° 67 EF
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

80 000 – 120 000 €

« L'innovation et l'élégance d'une Phantom I restaurée dans les moindres détails »

"A truly sporty, innovative and wonderfully detailed Phantom, restored to perfection"



La Rolls Royce Phantom 1 fut le vaisseau amiral d'une des plus prestigieuses marques automobiles au monde comme le voulait son créateur, Sir Henry Royce. La nouvelle Phantom 40/50 HP, ultérieurement baptisée Phantom I a remplacé la Rolls-Royce Silver Ghost en 1925 au Royaume-Uni et en 1926 aux États-Unis où elle était construite à Springfield dans le Massachusetts.

Elle est remarquable par son incroyable silence mécanique dû à son moteur six cylindres à soupapes en tête avec poussoirs de soupapes, et l'absence totale de vibrations. Son nouveau moteur délivre 95 chevaux (70 kW) lui permettant une vitesse

de pointe de 145 km/h. Ce sera le plus gros six cylindres en ligne jamais produit par la marque.

La voiture que nous présentons, châssis 67 EF, fut restaurée au début des années 2000 ; La qualité du travail réalisé est exemplaire à l'image de toutes les restaurations entreprises par le propre atelier de son propriétaire. Sur les photos de la restauration, on constate que la voiture fut entièrement démontée depuis le châssis. Le moteur (HS 55) ainsi que la boîte de vitesse furent intégralement reconditionnés. >

The Rolls Royce Phantom 1 was the flagship of one of the world's most prestigious car brands, as intended by its creator, Sir Henry Royce. The new Phantom 40/50 HP, later named Phantom I, replaced the Rolls-Royce Silver Ghost in 1925 in the United Kingdom and in 1926 in the United States, where it was built in Springfield, Massachusetts.

It is remarkable for its incredible mechanical silence due to its six-cylinder engine with overhead valves and valve lifters, and the total absence of vibrations. Its new engine delivers 95 bhp

(70 kW), giving it a top speed of 145 km/h. It will be the biggest in-line six ever produced by the brand.

The car we are presenting, chassis 67 EF, was restored in the early 2000s. The quality of the work carried out is exemplary, as are all the restorations undertaken by the owner's own workshop. The photos of the restoration show that the car was completely dismantled from the chassis. The engine (HS 55) and gearbox were completely reconditioned. >

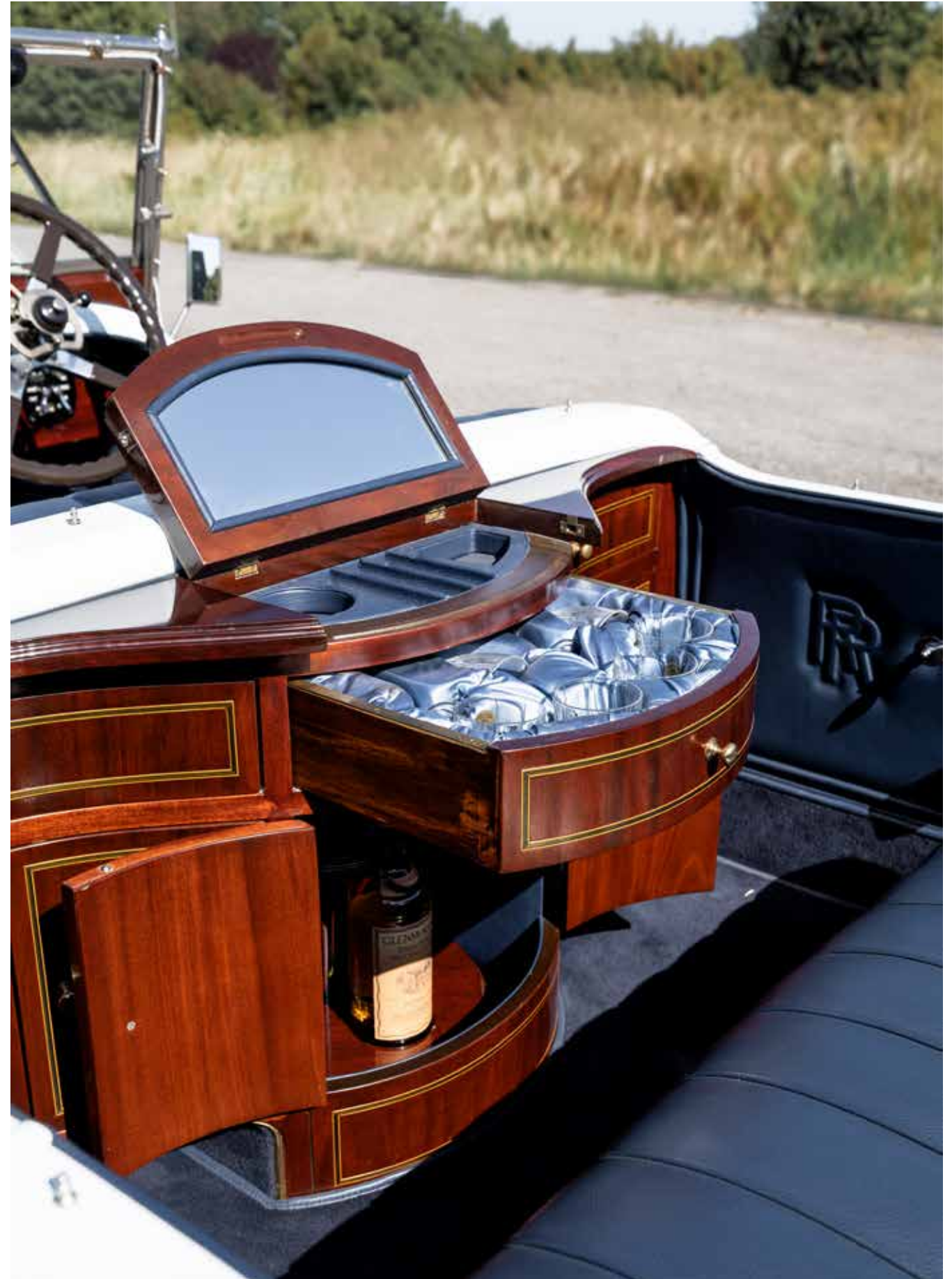


Esthétiquement, une nouvelle ossature bois a été réalisée et l'ensemble des panneaux de la carrosserie en aluminium ont été reformés. La ligne de ce Tourer dans l'esprit de Barker est d'une très grande élégance, offrant 4 vraies places, réhaussée d'une housse de capote ne gâchant en rien ses lignes d'une grande pureté.

Exceptionnelle par bien des détails, l'instrumentation au tableau de bord, son volant, la qualité des chromes, de la sellerie et des boiseries enchanteront ses occupants dès leur premier voyage à bord de ce vaisseau amiral.

Aesthetically, a new wooden frame was fitted and all the aluminium body panels were reformed. The lines of this Tourer in the spirit of Barker are extremely elegant, offering 4 real seats and enhanced by a soft-top cover that does nothing to detract from its extremely pure lines.

Exceptional in every detail, the dashboard instrumentation, steering wheel, and the quality of the chrome, upholstery and woodwork will enchant its occupants from their very first trip aboard this flagship.



Mercedes 28/95 PS Sport « Targa Florio » – 1921

Châssis n° 15864
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

300 000 – 500 000 €

« L'une des plus désirables Mercedes de Sport
des années 1920, dans sa déclinaison course Targa Florio »
*“One of the most desirable Mercedes sports cars of the 1920s,
in its Targa Florio racing version”*



La première routière sportive de la marque à l'Etoile,
considérée comme la mère de toutes les supercars

Voiture reconstruite à partir de pièces d'origine

Incroyable moteur 6-cylindres en ligne arbre à came
en tête de 7,2 l de cylindrée d'inspiration aéronautique

Impressionnante et désirable version Targa Florio

Unique sur le marché, estimation très attractive

*The first sports tourer from Mercedes, considered to be
the mother of all supercars*

Car rebuilt from original parts

*Incredible aircraft-inspired 7.2-litre in-line 6-cylinder
engine with overhead camshafts*

Impressive and desirable Targa Florio version

Unique on the market, very attractive valuation



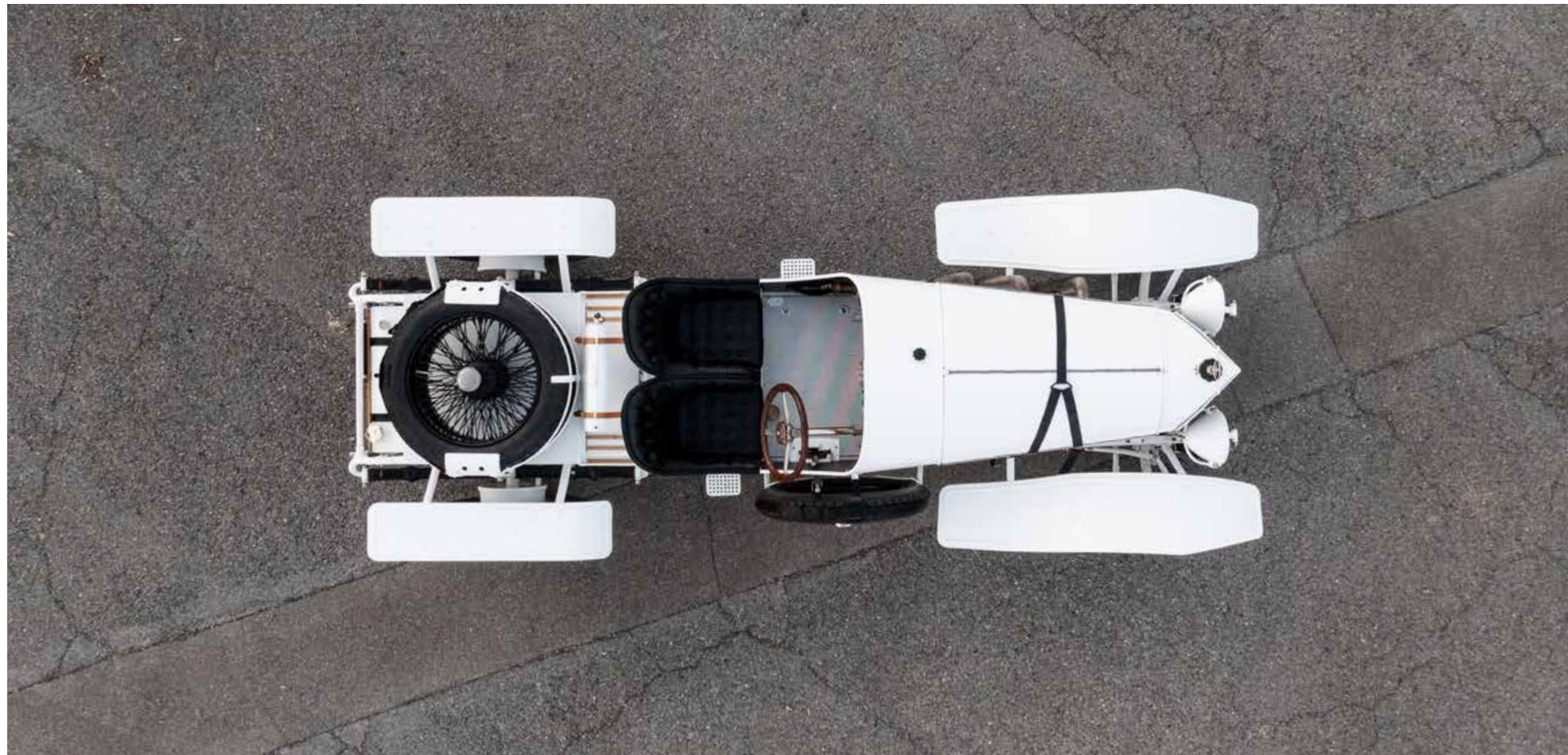


Fig. 1



Fig. 2

La 28/95 PS est une auto très importante dans l'histoire de la marque de Stuttgart. Produite de 1914 à 1924 (avec une interruption pendant la Première Guerre mondiale), elle est la mère de toutes les Mercedes routières sportives S qui ont suivi, dont les fameuses SS et SSK... Avant le conflit mondial, seul 25 exemplaires voient le jour, mais la production reprend après la Grande Guerre et on estime que la production totale avoisine les 600 unités. Son moteur, conçu par Paul Daimler lui-même, est étroitement dérivé du moteur d'avion DF 80 Kaiserpreis, développé en 1912.

Comme lui, c'est un 6-cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 7 274 cm³ de cylindrée développant 90 ch, une puissance énorme pour l'époque, et pouvant amener le châssis de 28/95 jusqu'à une vitesse exceptionnelle supérieure à 130 km/h. Avec son immense radiateur en coupe-vent, et ses trois sorties d'échappement latérales, l'ensemble avait fière allure, et on testa même un compresseur qui ne fut finalement jamais monté en série mais que l'on trouva sur une voiture de course, à la Targa Florio 1922, dont la puissance grimpa à... 140 ch! La 28/95 innova même au niveau du freinage puisque ce fut la première

Mercedes à recevoir à partir de 1923 des freins sur les quatre roues. Elle reçut de nombreuses formes de carrosseries, de différents carrossiers, et la plupart des modèles furent exportés aux États-Unis. La victoire (de classe, voiture de série) à la Targa Florio 1921 d'un châssis à empattement court (3,07 m) participa grandement à sa renommée et à son succès commercial, alors que les marques allemandes n'étaient pas forcément bien vues, ni les bienvenues dans les courses internationales...

En effet, le 29 mai 1921, le pilote Max Sailer (ce n'est pas un jeu de mots!) pilota une 28/95 engagée par l'usine à la relevée Targa Florio (fig. 1 et 2) ; il parcouru les 432 km de pistes en terre battue (4 tours de l'île!) en un peu moins de 7h30, à une vitesse moyenne de 57,9 km/h, avec le record du tour à la clé. Et ce malgré plusieurs crevaisons (9!), alors que le vainqueur au général, au volant d'une Fiat (authentique voiture de course) ne s'était jamais arrêté et le devançait de seulement 2 minutes... Est-il encore utile de préciser que les deux voitures engagées par l'usine étaient venues par la route (une autre époque!) au terme d'un périple de plus de 2000 km? >

The 28/95 PS is a very important car in the history of the Stuttgart-based marque. Produced from 1914 to 1924 (with a hiatus during the First World War), it was the mother of all the Mercedes S sports road cars that followed, including the famous SS and SSK... Before the First World War, only 25 examples were produced, but production resumed after the Great War and it is estimated that the total production was close to 600 units. Its engine, designed by Paul Daimler himself, was closely based on the DF 80 Kaiserpreis aircraft engine developed in 1912.

Like it, it was an in-line 6-cylinder engine with an overhead camshaft and a cubic capacity of 7,274 cc, developing 90 hp - enormous power for its time - and capable of taking the 28/95 chassis to an exceptional speed of over 130 km/h. With its huge windscreen radiator and three side exhausts, the whole thing was a real eye-catcher, and we even tested a compressor that was never fitted in series production, but was found on a racing car at the 1922 Targa Florio, with a power output of... 140 hp! The 28/95 even broke new ground in terms of braking, being the first Mercedes to be fitted with four-wheel brakes from 1923. It was given many different body styles by different coachbuilders,

and most models were exported to the United States. The victory (in class, as a production car) at the 1921 Targa Florio of a short-wheelbase chassis (3.07 m) contributed greatly to its fame and commercial success, at a time when German marques were not necessarily well regarded or welcome in international races...

On 29 May 1921, Max Sailer drove a 28/95 entered by the factory in the Targa Florio; he covered the 432 km of dirt track (4 laps of the island!) in just under 7.5 hours, at an average speed of 57.9 km/h, setting a lap record in the process. And this despite several punctures (9!), while the overall winner, at the wheel of a Fiat (an authentic racing car), never stopped and was just 2 minutes ahead of him... Need I point out that the two cars entered by the factory had come by road (a different era!) at the end of a journey of more than 2,000 km?

The Sport Course 'Targa Florio' version, with its short chassis, low radiator and minimalist sports body, was even offered in the Etoile marque's catalogue, and acquired by a few 'civilians'. Survivors of 28/95 are extremely rare today. The example that illustrates these pages was acquired by the current owner >



La version Sport Course « Targa Florio », qui se caractérisait par son châssis court, un radiateur surbaissé et sa carrosserie sportive minimaliste, fut même proposée au catalogue de la marque à l'Étoile (fig. 3), et acquise par quelques « civils ». Les survivantes de 28/95 sont rarissimes aujourd'hui. L'exemplaire qui illustre ces pages fut acquis par le propriétaire actuel en Suisse en 2001. Un rapport d'expertise de l'époque indique que le moteur, l'ensemble de la transmission et les essieux proviennent d'une 28/95, tandis que le châssis a été modifié au niveau de la suspension avant et que le radiateur vient d'une Mercedes 24/100/140 ou d'une K. La caisse « Targa Florio » est approchante et un peu fantaisiste, et le nouveau propriétaire décide de restaurer la voiture au plus proche de la version civile Targa Florio, proposée à l'époque au catalogue de la marque après la victoire insulaire de Max Sailer. Rien n'est laissé au hasard, et tout est reconstruit selon les plus hauts degrés d'exigence : vilebrequin taillé sur mesure dans la masse, pignons de boîtes refabriqués, carrosserie réalisée sur-mesure en Angleterre... Après quelques années de travail, la voiture est dans l'état où elle se trouve aujourd'hui, ayant très peu été utilisée depuis. Un courrier des archives de Mercedes Benz daté du 21 septembre 2010 (copie jointe au dossier) confirme que le châssis #15864



Fig. 3

correspond à une 28/95 sortie d'usine en mars 1921... Deux mois avant le succès de Max Sailer à la Targa Florio.

Le taux de survie des 28/95 est extrêmement faible, et leur présence sur le marché relève de l'événement. Lorsque tel est le cas, le prix de voitures disposant de leur carrosserie d'origine avoisine le million d'euros. Aguttes vous offre ici l'opportunité d'acquérir une 28/95 dans sa forme la plus désirable pour une estimation défiant toute concurrence... Une chance unique à ne pas laisser passer.

in Switzerland in 2001. An expert's report at the time stated that the engine, transmission and axles came from a 28/95, while the chassis had been modified with the front suspension and the radiator came from a Mercedes 24/100/140 or a K. The 'Targa Florio' bodywork is similar and a little fanciful, and the new owner decided to restore the car as closely as possible to the civilian Targa Florio version, which was offered in the marque's catalogue at the time after Max Sailer's island victory. Nothing was left to chance, and everything was rebuilt to the highest standards: the crankshaft was cut to size, the gearbox sprockets were remanufactured, and the bodywork was made

to measure in England. After a few years' work, the car is in the condition it is in today, having been used very little since. A letter from the Mercedes Benz archives dated 21 September 2010 (copy attached) confirms that chassis #15864 corresponds to a 28/95 that left the factory in March 1921... two months before Max Sailer's success at the Targa Florio.

The survival rate of 28/95s is extremely low, and their presence on the market is an event. When they do, the price of cars with their original bodywork approaches one million euros. Aguttes offers you the opportunity to acquire a 28/95 in its most desirable form at an unbeatable price... A unique opportunity not to be missed.



Benz Patent Motorwagen Replica – 1886

Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique

No registration title
Sold without contrôle technique

20 000 – 30 000 €

« Un hommage à l'une des machines les plus importantes
de l'histoire de l'automobile »

*“A tribute to one of the most important machines
in automotive history”*



La Benz Patent Motorwagen, est considérée comme la première automobile au monde. Karl Benz dépose son invention le 27 janvier 1886 et reçoit le brevet n° 37435. Elle est officiellement dévoilée au public le 3 juillet 1886, sur la Ringstraße à Mannheim.

Le moteur est un monocylindre de 954 cm³ à quatre temps positionné derrière le conducteur. Il entraîne les roues arrière au moyen d'une courroie plate et d'un arbre transversal porteur d'un différentiel et de chaînes latérales.

En dépit d'une conception plutôt primitive, son châssis a été bien étudié. Il est façonné de tubes en acier et les roues arrière sont fixées via un système de suspension. Malgré l'installation

de pneus en caoutchouc, la mauvaise qualité des revêtements, le contraint à faire évoluer sa création.

Ainsi, plusieurs modifications lui permettront d'atteindre une vitesse maximale de 16 km/h. Le châssis reçoit notamment des roues à rayons en bois, un réservoir de carburant ou un frein à mâchoires en cuir.

Notre exemplaire en superbe état est une réplique exacte de l'original, la qualité de sa réalisation force l'admiration. Elle constitue un témoignage de l'histoire de l'automobile et mérite sa place dans les plus belles collections.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

The Benz Patent Motorwagen is considered the world's first automobile. Karl Benz filed his invention on January 27, 1886 and received patent number 37435. It was officially unveiled to the public on July 3, 1886, on the Ringstraße in Mannheim.

The engine is a 954 cc single-cylinder four-stroke engine positioned behind the driver. It drives the rear wheels by means of a flat belt and a transverse shaft carrying a differential and side chains.

Despite a rather primitive design, its chassis has been well studied. It is made of steel tubes and the rear wheels are fixed via a suspension system. Despite the installation of rubber tires, the poor quality of the coverings forced him to evolve his creation.

Thus, several modifications will allow it to reach a maximum speed of 16 km/h. The chassis receives in particular wooden spoke wheels, a fuel tank or a leather shoe brake.

Our example in superb condition is an exact replica of the original, the quality of its realization forces admiration. It constitutes a testimony to the history of the automobile and deserves its place in the most beautiful collections.

Millot Auto Scie – circa 1900

Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique

No registration title
Sold without contrôle technique

8 000 – 12 000 €

« Charmante machine rendant hommage
aux métiers d'antan »

*“Charming machine paying tribute
to the trades of yesterday”*



Fondée au milieu du 19^e siècle en Haute-Saône, la société Millot se spécialise dans la fabrication de matériel agricole : batteuses, faucheuse-moissonneuses, etc ; à partir de 1892, elle se spécialise dans la fabrication de moteurs fixes.

En 1898, les deux fils Millot conçoivent une automobile, sa production en série sera néanmoins délaissée au profit de modèles plus utilitaires comme les châssis de scies à ruban automobiles ; Millot propose alors une gamme variée de machines agricoles à l'usage des entreprises rurales, toutes équipées du moteur thermique Millot.

Ces véhicules étaient conformes aux règles de circulation et dotés de 2 vitesses pour la marche avant, une marche arrière,

d'un frein sur le différentiel et d'un frein à main ; les deux roues arrières étaient motrices et reliées par un différentiel pour faciliter les passages en courbe.

Notre exemplaire est une auto scie motorisée par un moteur Millot, et une plaque atteste qu'elle appartenait à M. Prodron, scieur à Ligny, dans la Meuse.

Cete auto-scie se présente aujourd'hui comme un intéressant projet de restauration qu'il conviendra de mener à son terme afin de rendre hommage aux métiers d'antan.

Founded in the middle of the 19th century in Haute-Saône, the Millot company specialised in the manufacture of agricultural equipment: threshing machines, mowers, etc.; from 1892 onwards, it specialised in the manufacture of stationary engines.

In 1898, the two Millot sons designed an automobile, but mass production was abandoned in favour of more utilitarian models such as motorised band-saw chassis. Millot then offered a wide range of agricultural machinery for use by rural businesses, all fitted with the Millot combustion engine.

These vehicles complied with traffic regulations and were equipped with 2 forward gears, a reverse gear, a differential brake and

a hand brake; the two rear wheels were driven and linked by a differential to make cornering easier.

Our example is an auto-saw powered by a Millot engine, and a plaque shows that it belonged to Mr Prodron, a sawyer at Ligny in the Meuse department.

This saw car is now an interesting restoration project that needs to be completed to pay tribute to the trades of yesteryear.

65

BMW 501-6 – 1956

Châssis n° 47309
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

10 000 – 15 000€

« La première BMW produite après-guerre »
“The first BMW produced after the war”



En 1951, la 501 est la première voiture fabriquée et commercialisée par BMW après la guerre : berline élégante et statutaire, elle devait relancer la firme munichoise sur le segment du luxe ; entre tradition et modernité, elle associait un 6-cylindres en ligne provenant de la 326 et de nombreuses innovations destinées à améliorer la sécurité.

Malgré son grand confort, sa faible consommation et sa fiabilité sans faille, son succès commercial fut mitigé ; concurrencée par la 502 proposant un moteur V8 plus moderne sa production s'arrête en 1958.

Notre exemplaire correspond à la dernière évolution de la 501 ; acheté en Allemagne, il intègre la collection de M. E. en 2004

et se présente aujourd'hui dans un bon état général. Sa carrosserie a été repeinte par le passé dans cette teinte pastell-grün, ses pare-chocs, baguettes et divers ornements chromés sont très bien conservés.

L'habitacle est lui aussi en bon état, l'ensemble possède une belle patine, on notera la présence d'un grand toit ouvrant.

Sous le capot, on retrouve le 6-cylindres 337/3 dans sa version 2 077 cm³ développant 72 ch, il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports ; notre exemplaire a obtenu un contrôle technique valide début 2023.

In 1951, the 501 was the first car manufactured and marketed by BMW after the war: an elegant, statuesque sedan, it was to relaunch the Munich-based firm in the luxury segment; a blend of tradition and modernity, it combined an in-line 6-cylinder engine from the 326 with numerous innovations designed to improve safety.

Despite its high level of comfort, low fuel consumption and flawless reliability, its commercial success was mixed; competing with the 502 with its more modern V8 engine, production ended in 1958.

Our example corresponds to the latest evolution of the 501 ; purchased in Germany, it joined the M. E. collection in 2004.

Today, it is in generally good condition. Its bodywork has been repainted in the past in this pastell-grün shade, and its bumpers, trim and various chrome ornaments are very well preserved.

The interior is also in good condition, with a nice patina and a large sunroof.

Under the hood is the 6-cylinder 337/3 in its 2077 cm³ version, developing 72 hp and mated to a 4-speed manual gearbox; our example has passed a roadworthiness test valid from early 2023.

66

BMW 2600 L – 1962

Châssis n° 57323
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

15 000 – 20 000 €

« Premier moteur V8 allemand d'après-guerre »
“First post-war German V8 engine”



En 1954, BMW présente au salon de Genève la 502 qui est équipée du premier moteur V8 allemand d'après-guerre ; conçue sur la base de la 501, la 502 se veut plus luxueuse et avec ses 165 km/h en vitesse de pointe elle est la plus rapide des berlines allemandes.

En 1958, la gamme évolue, ainsi la 501 devient la 2600 et la 502 devient la 2600 Luxus ; en 1962 la 2600 L voit sa puissance augmenter à 110 ch. Notre exemplaire entre dans la collection de M.E. il y a de nombreuses années, avant d'être préparée afin de participer à des rallyes historiques, dont le 2000 Mile Trial en 2000.

Sa carrosserie se trouve dans un état satisfaisant, repeinte il y a de nombreuses années, on notera des défauts par endroits et quelques traces de corrosion, témoins de son utilisation en rallye historique.

En vue de sa participation à diverses compétitions, elle a reçu deux sièges baquets en skaï, un tripmaster, une lampe ou encore un extincteur, le reste est entièrement d'origine et se trouve dans son jus ; on notera la présence d'un toit ouvrant ou encore de deux roues de secours munies de chaînes.

Cette auto n'ayant pas roulé ces dernières années une simple remise en route de la mécanique sera à prévoir.

In 1954, BMW presented the 502 at the Geneva Motor Show, which was equipped with the first post-war German V8 engine; based on the 501, the 502 was intended to be more luxurious. With its top speed of 165 km/h, it was the fastest German sedan!

In 1958, the range evolved, so the 501 became the 2600 and the 502 became the 2600 Luxus, and in 1962, the 2600 L saw its power increased to 110 hp; our example entered M.E.'s collection many years ago. Before being prepared to participate in historic rallies: it will notably participate in the 2000 Mile Trial in 2000.

Its bodywork is in satisfactory condition, repainted many years ago, we will note defects in places and some traces of corrosion, evidence of its use in historic rallies.

In view of its participation in various competitions, it has received two skai bucket seats, a tripmaster, a lamp and a fire extinguisher, the rest is entirely original and show a nice patina; we will note the presence of a sunroof and two spare wheels with chains.

As this car has not been driven in recent years, a simple restart of the mechanics will be required.

67

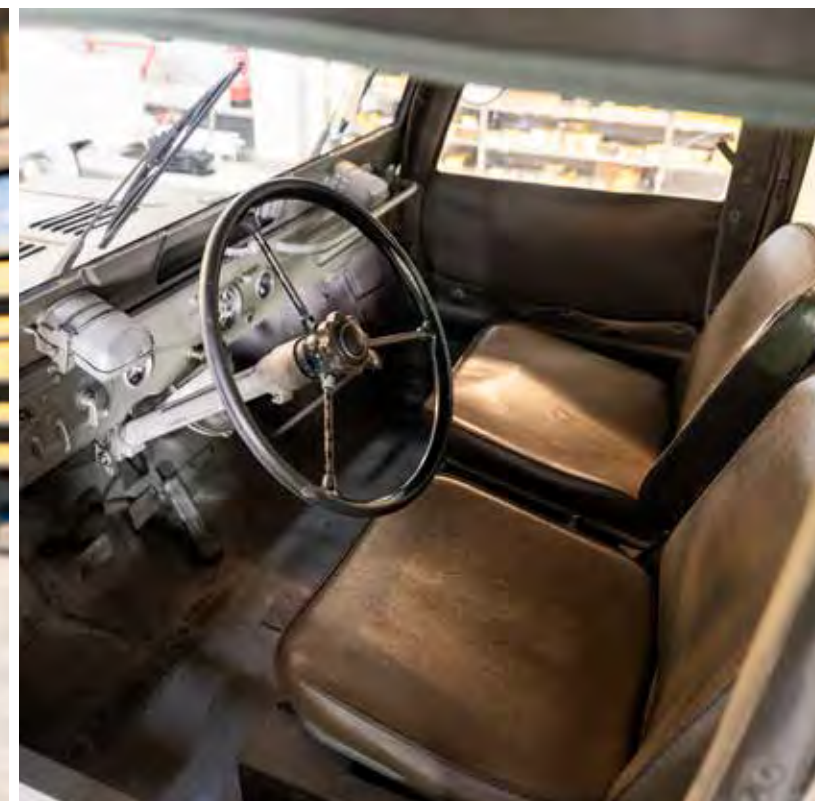
DKW Munga – 1968

Châssis n° 3038027634
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

4 000 – 7 000 €

« Un superbe véhicule tout-terrain développé pour l'armée allemande »

“A very good off-road vehicle developed for the German army”



En 1953, l'armée de l'Allemagne de l'Ouest lance un appel d'offre pour un véhicule léger tout terrain ; DKW développe ainsi le Munga pour : *Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb* qui signifie véhicule tout-terrain multi-usage universel à quatre roues motrices.

Opposé aux Goliath type 31 et au Porsche 597, une commande de 5 000 exemplaires sera finalement passée en 1956 ; essentiellement utilisé par l'armée allemande, il sera aussi commandé par l'armée hollandaise ou l'OTAN.

Construit par Auto – Union à Ingolstadt, il est également disponible en version civile pour le grand public ; environ 46 700 exemplaires ont été fabriqués de 1956 à 1968.

Notre Munga entre dans la collection de M. E. en 2014 et se présente aujourd'hui dans un état satisfaisant ; sa carrosserie a bénéficié d'une restauration ancienne et son habitacle se présente dans un bel état de conservation. On notera quelques traces de corrosion au niveau de la carrosserie et des soubassements.

Sous le capot on retrouve un moteur 3-cylindres 2-temps de 981 cm³ développant 44 ch accouplé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports ; n'ayant pas été utilisé ces dernières années une remise en route de l'ensemble sera à prévoir.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

In 1953, the West German army launched a call for tenders for a light all-terrain vehicle; DKW thus developed the Munga for: Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb which means universal multi-purpose all-terrain vehicle with four-wheel drive.

Opposed to the Goliath type 31 and the Porsche 597, an order for 5,000 units was finally placed in 1956; mainly used by the German army, it was also ordered by the Dutch army and NATO.

Built by Auto-Union in Ingolstadt, it was also available in a civilian version for the public; around 46,700 units were manufactured from 1956 to 1968.

Our Munga entered the collection of Mr. E. in 2014 and is today in satisfactory condition: its bodywork has benefited from an old restoration and its interior is in a good state of conservation. There are some traces of corrosion on the bodywork and underbody.

Under the hood we find a 981 cc 3-cylinder 2-stroke engine developing 44 hp linked to a 4-speed manual gearbox; not having been used in recent years, a restart of the whole will be expected.

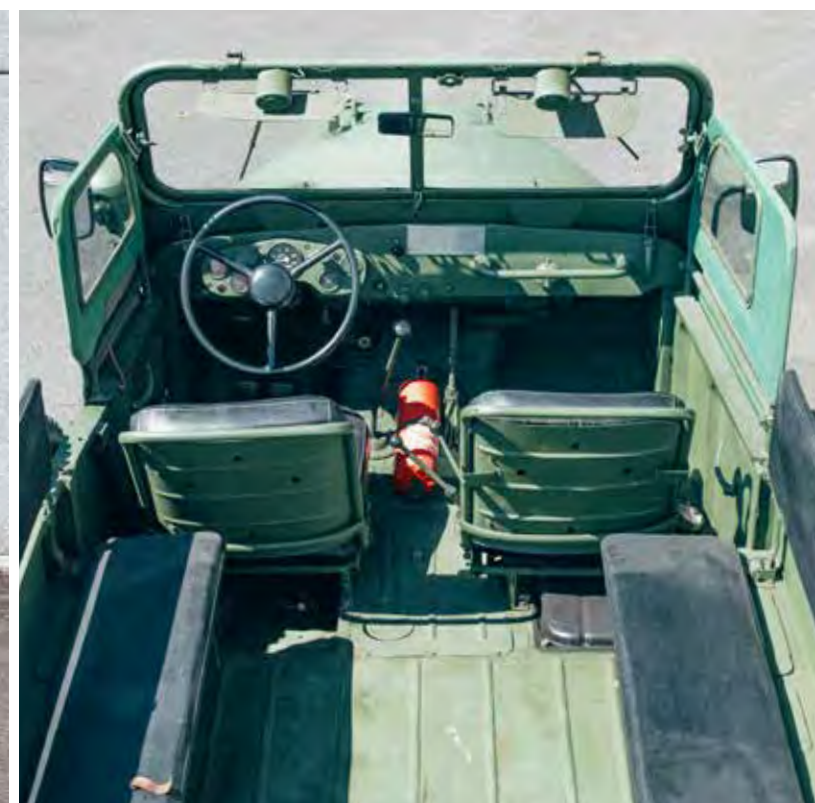
68

Gaz 69 M – 1968

Châssis n° 180774
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

4 000 – 7 000 €

« Le véhicule militaire le plus populaire d'URSS ! »
"The most popular military vehicle in the USSR"



La GAZ 69 est un véhicule militaire 4 roues motrices développé par l'Union Soviétique, et fabriqué en URSS puis en Roumanie et en Chine, à plus de 634 000 exemplaires entre 1953 et 1972 ; remplaçante de la GAZ 67 conçue pendant la Seconde Guerre mondiale, elle sera remplacée par l'UAZ 469 toujours en fonction aujourd'hui.

Tous les modèles civils devaient répondre aux exigences de l'armée, en cas de réquisition : avec deux sièges à l'avant et ses banquettes arrière elle pouvait embarquer jusqu'à 8 passagers.

Notre exemplaire est une version d'exportation (M), qui a sans doute été utilisée en Allemagne de l'Est ; M. E. l'achète en 2007

à Wittenberge, ville qui se trouvait de l'autre côté du rideau de fer avant la chute du mur.

Il se trouve dans un bon état de conservation, sa carrosserie a bénéficié d'une restauration il y a quelques années et son habitacle présente également un bel aspect ; on notera quelques traces de corrosion.

Sous le capot on retrouve un 4-cylindres de 2 432 cm³ développant 65 ch, couplé à une boîte de vitesses manuelle à 3 rapports qui lui permet d'atteindre les 100 km/h ; n'ayant pas été utilisé ces dernières années une remise en route de l'ensemble sera à prévoir.

The GAZ 69 is a 4-wheel drive military vehicle developed by the Soviet Union and manufactured in the USSR, Romania and China, with over 634,000 units produced between 1953 and 1972; it replaced the GAZ 67 designed during the Second World War, and was later replaced by the UAZ 469, which is still in use today.

All civilian models had to meet the requirements of the army, in the event of requisition: with two seats at the front and rear bench seats, it could carry up to 8 passengers.

Our example is an export version (M), which was probably used in East Germany; Mr E. bought it in 2007 in Wittenberge, a town on the other side of the Iron Curtain before the fall of the wall.

It is in a good state of preservation, the bodywork having been restored a few years ago, and the interior is also in good condition, with a few traces of corrosion.

Under the bonnet is a 4-cylinder 2,432 cc engine developing 65 hp, coupled to a 3-speed manual gearbox that enables it to reach 100 km/h; as it has not been used in recent years, it will need to be restarted.

69

Volkswagen Iltis – 1979

Châssis n° 1892900993
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

8 000 – 12 000 €

« Le tout-terrain idéal pour votre résidence secondaire »
“The best off-road vehicle for your second home”



Le Volkswagen Iltis est un véhicule tout-terrain à quatre roues motrices conçu par Audi à la demande de Volkswagen ; le type 183 reprend la base du Munga dont il est une évolution, il sera commercialisé de 1979 à 1988, et utilisé par l'armée allemande dès 1978.

Il est motorisé par un 4-cylindres essence de 1 714 cm³ développant 75 ch, associé à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports ; il possède également un blocage de différentiel.

Agile sur route, il bénéficie de bonnes capacités de franchissement ce qui lui vaudra la sympathie des militaires ; au total, environ 10 000 unités ont été produites par Volkswagen et environ 6 000 par Bombardier sous licence au Canada.

Il s'illustre au Paris-Dakar 1980 en s'adjugeant les 1^{er}, 2^e et 4^e places au classement général ; d'origine allemande, notre exemplaire a été importé au Luxembourg en 1998 et a bénéficié récemment d'une superbe restauration.

Sa carrosserie présente une très belle peinture noire pailletée, la sellerie a été entièrement refaite et la bâche vert foncée est neuve ; la mécanique a également été entièrement ressuivie, seuls quelques détails restent à terminer avant de pouvoir profiter de ce super tout terrain.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

The Volkswagen Iltis is a four-wheel-drive off-road vehicle designed by Audi at Volkswagen's request; the type 183 is based on the Munga, of which it is an evolution, and was marketed from 1979 to 1988, and used by the German army from 1978.

It is powered by a 1,714 cc 4-cylinder petrol engine developing 75 hp, combined with a 5-speed manual gearbox; it also has a differential lock.

Agile on the road, it had good crossing capabilities, which won it the sympathy of the military; in total, around 10,000 units were produced by Volkswagen and around 6,000 by Bombardier under licence in Canada.

It won the 1980 Paris-Dakar Rally, taking 1st, 2nd and 4th place overall; originally from Germany, our car was imported into Luxembourg in 1998 and has recently undergone a superb restoration.

The bodywork has a beautiful black glittery paintwork finish, the upholstery has been completely redone and the dark green canvas is new; the engine has also been completely overhauled, and only a few details remain to be completed before you can enjoy this super off-roader.

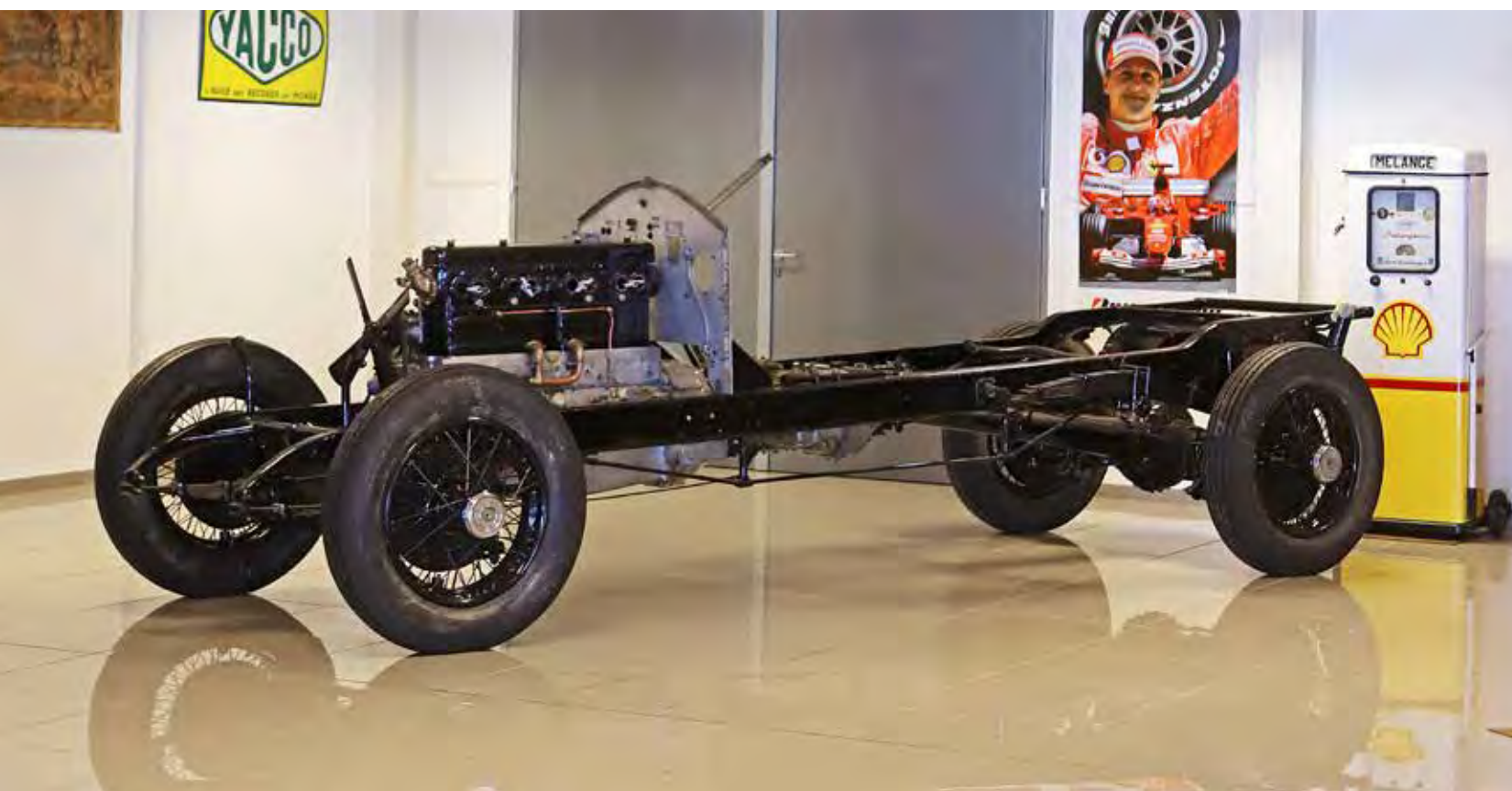
70

Rolls-Royce Phantom I Sedanca de Ville – 1928

Châssis n° 100 RF
Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
Sold without registration title
Sold without contrôle technique

12 000 – 18 000 €

« Carrosserie Sedanca Cabriolet à l'origine ! »
“*Sedanca Cabriolet bodywork originally!*”



Selon la copie de sa fiche de construction, notre auto est sortie des usines au début 1928, en direction des ateliers des carrosseries Hooper en vue de devenir un Sedanca Cabriolet, carrosserie rarissime et très recherchée !

Le dossier de notre auto comporte le log book original de 1942, indiquant que la voiture résidait alors à Bristol, et portait toujours une carrosserie ouverte, peinte en noir. Le propriétaire actuel achète cette auto en 2001 à Leicester.

Les travaux débutent en 2015: la carrosserie n'est alors plus sur la voiture, et le choix de créer une carrosserie type course est fait, mais face au grand nombre de projets en cours, celui-ci sera mis à l'écart.

Voici le projet idéal pour un amateur souhaitant s'offrir un Phantom I correspondant à ses goûts : revenir en carrosserie d'origine, ou continuer et faire une auto de course? Le choix vous appartient...

According to the copy of its build sheet, our car left the factory in early 1928, bound for the workshops of Hooper coachbuilders to become a Sedanca Cabriolet, a very rare and sought-after body!

Our car's file includes the original 1942 log book, showing that the car was then resident in Bristol, and always had an open body, painted black. The current owner bought the car in 2001 in Leicester.

Work began in 2015: the bodywork was no longer on the car, and the decision was made to create a racing-style body. Prior to that, but given the large number of projects underway, the latter was sidelined.

This is the ideal project for an enthusiast looking to buy a Phantom I that suits his tastes: a return to the original bodywork, or a continuation as a racing car? The choice is yours...

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

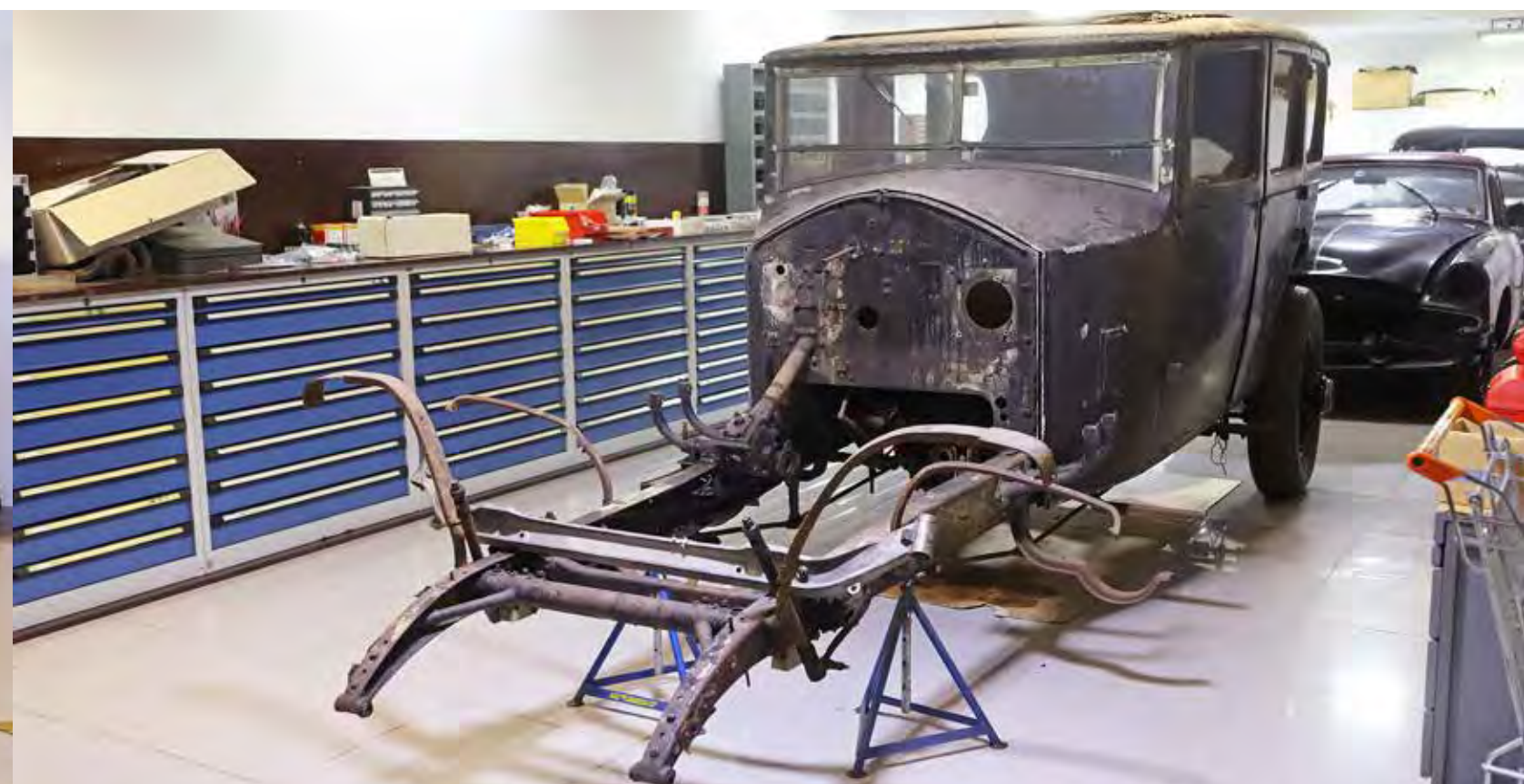
71

Rolls-Royce Phantom 1 Saloon – 1928

Châssis n° 66UF
Véhicule vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
Sold without registration title
Sold without contrôle technique

6 000 – 10 000 €

« Intéressant projet de restauration »
“*Interesting restoration project*”



L'auto la plus luxueuse de son temps, ici dans une carrosserie Saloon des plus élégantes !

Projet de restauration excitant en partie complet : important nombre des pièces de carrosserie dans l'habitacle, qui seront livrées avec la voiture (liste sur demande).

Belle banque de pièces pour un projet déjà attaqué : nombreuses pièces mécaniques et carrosserie intéressante.

Moteur absent, boîte de vitesse et pont arrière toujours présents.

La base idéale pour un projet de Special à moteur d'avion ! Achetez dès maintenant le projet qui vous occupera quelques hivers !

The most luxurious car of its time, here in the most elegant Saloon bodywork!

An exciting restoration project that's partly complete: a large number of body parts in the passenger compartment, which will be delivered with the car (full list available on request).

A good parts bank for a project that's already underway: numerous mechanical parts and interesting bodywork.

Engine absent, gearbox and rear axle still present.

The ideal basis for an aircraft-engined Special project! Buy now the project that will keep you awake all winter long!

72

Talbot Lago T15 Baby Berline – 1951

Châssis n° 121549
Carte grise française d'époque
Véhicule vendu sans contrôle technique
Original French registration title
Sold without contrôle technique

6 000 – 10 000 €

« Intéressant projet de restauration de l'un des derniers modèles d'une marque française noble »

“An interesting restoration project for one of the last models of a noble French brand”

73

Studebaker Golden Hawk – 1958

Châssis n° 6105256
Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
No registration title
Sold without contrôle technique

8 000 – 12 000 €

« Voiture performante peu courante en Europe »

“A high-performance car uncommon in Europe”



« Petite » T26 à moteur 4-cylindres de 2,7 l de cylindrée, permettant à Talbot de proposer un modèle moins cher que la T26 tout en bénéficiant du prestige de la marque Talbot et de l'aura sportive liée aux succès en course.

On aime la ligne directement inspirée des grosses T26 Profilée, et la boîte de vitesses pré-selective Wilson, également hérité de la grande sœur à moteur 6-cylindres 4,5 l.

Voiture en cours de restauration, a priori complète (inventaire impératif à faire avant de porter une enchère).

Travail déjà effectué de grande qualité, notamment au niveau de la carrosserie.

L'occasion d'acquérir une Talbot Lago pour un prix raisonnable.

The 'small' T26 with a 2.7 litre 4-cylinder engine enabled Talbot to offer a less expensive model than the T26 while benefiting from the prestige of the Talbot brand and the sporting aura associated with racing success.

We like the lines directly inspired by the big T26 Profiled cars, and the Wilson pre-selective gearbox, also inherited from the big sister with the 4.5-litre 6-cylinder engine.

The car is currently being restored, and is believed to be complete (an inventory must be taken before bidding).

High-quality work already carried out, particularly on the bodywork.

An opportunity to acquire a Talbot Lago for a reasonable price.

Produite de 1956 à 1958, la Golden Hawk est dotée d'un V8 développant 275 ch ; seulement 878 exemplaires seront fabriqués en 1958.

Ce coupé a certainement été vendu neuf en Belgique, il était alors équipé d'une boîte automatique.

Il se présente aujourd'hui comme une base de restauration, sa carrosserie bleu ciel se trouve dans son jus, on notera des traces de corrosion par endroits perforantes.

Son habitacle se trouve dans son état d'origine, la sellerie en cuir présente une belle patine, son tableau de bord bouchonné est complet et de bel aspect.

Les organes mécaniques sont aujourd'hui absents.

Produced from 1956 to 1958, the Golden Hawk is powered by a V8 engine developing 275 hp; only 878 examples were built in 1958.

This coupé was certainly sold new in Belgium, when it was equipped with an automatic gearbox.

Today, it is presented as a restoration base, its sky-blue bodywork in its original state, with traces of perforating corrosion.

The interior is in its original condition, with leather upholstery showing a beautiful patina, and the dashboard complete and in good condition.

The mechanical parts are now missing.

74

Opel GT – circa 1972

Châssis n° 792880489
Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
No registration title
Sold without contrôle technique

1 000 – 3 000 €

« Modèle éligible à de nombreuses épreuve historiques »

“Model eligible for many historical events”



Coupé sportif 2 places, l'Opel GT dessinée par Clare MacKichan s'inspire de la Corvette.

Plus de 103 000 exemplaires seront fabriqués en Allemagne et en France de 1968 à 1973.

Motorisée par des 4-cylindres de 1 100 puis 1900 cm³, développant respectivement 60 et 90 ch, elle est disponible avec une boîte manuelle ou automatique.

Ancien concessionnaire Opel, M. E. est attaché à cette marque ; notre exemplaire a été entièrement démonté en vue de sa restauration.

La carrosserie a été mise à nue et les points de corrosion ont été traités ; cette caisse constitue ainsi une intéressante base de restauration.

A 2-seater sports coupe, the Opel GT designed by Clare MacKichan is inspired by the Corvette.

More than 103,000 examples were manufactured in Germany and France from 1968 to 1973.

Powered by 4-cylinder 1100 then 1900 cm³, developing 60 and 90 hp respectively, it is available with a manual or automatic gearbox.

A former Opel dealer, Mr. E. is attached to this brand; our example has been completely dismantled for its restoration.

The bodywork has been stripped and the corrosion points have been treated; this body thus constitutes an interesting restoration base.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

75

Triumph Spitfire 1500 – 1974

Cadre n° 654076
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration title
Sold without contrôle technique

1 000 – 3 000 €

« Projet de restauration intéressant pour se lancer en collection »

“An interesting restoration project to start a collection”



« The Bomb » selon son nom de code avant de s'appeler Spitfire, était destinée à répondre à la petite Austin-Healey Sprite sortie en 1951. Son dessin d'une grande élégance est dû à Giovanni Michelotti, qui vient de signer la Triumph Herald.

Notre modèle est une des dernières Spitfire 1500 produites ; elle dispose ainsi du plus gros moteur disponible sur ce modèle.

Il s'agit d'un projet de restauration complet à 95 % : la carrosserie et les trains roulants ont été refaits à une date inconnue ; le capot avant, l'habitacle le moteur et les échappements démontés accompagnent l'ensemble.

Voilà le projet idéal pour débuter en collection ou s'occuper avec l'hiver qui approche !

'The Bomb, as it was code-named before being called Spitfire, was intended to respond to the Austin-Healey Sprite released in 1951.

The elegant design was by Giovanni Michelotti, who had just signed the Triumph Herald.

Our model is one of the last Spitfire 1500s produced; it has the largest engine available on this model.

The restoration project is 95% complete : the bodywork and running gear were redone at an unknown date; the front bonnet, passenger compartment, engine and exhausts all go with it.

This is the ideal project to start a collection or to keep busy with winter approaching!

76

Studebaker Champion – 1955

Châssis n° G1236517
Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
No registration title
Sold without contrôle technique

1 000 – 3 000 €

« Rare version française d'origine »
"Rare version française d'origine"



Dessinée par Robert Bourke, la 4^e génération de la Champion sera produite de 1953 à 1956 ; son look résolument dynamique est une nouvelle fois audacieux.

Notre exemplaire a été importé neuf en France par les établissements E. Dujardin ; il intègre la collection de M. E. en 2014.

Il se présente aujourd'hui comme une base de restauration, on notera que certaines pièces sont absentes (inventaire recommandé avant toute enchère).

Sous le capot on retrouve un 6-cylindres en ligne de 3 l développant 101 ch ; il est ici associé à une rare boîte de vitesses manuelle.

Ce modèle est éligible à des épreuves historiques telles que le Tour Auto ou la Carrera Panamericana.

Designed by Robert Bourke, the 4th generation Champion was produced from 1953 to 1956; its resolutely dynamic look was once again daring.

Our car was imported new to France by E. Dujardin, and joined the M. E. collection in 2014.

It is now presented as a restoration base, with some parts missing (inventory recommended before bidding).

Under the bonnet is a 3-litre in-line 6-cylinder engine developing 101 hp; here it is mated to a rare manual gearbox.

This model is eligible for historic events such as the Tour Auto and the Carrera Panamericana.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

77

Oldsmobile Series 66 Sedan – circa 1946

Vendu sans titre de circulation
Véhicule vendu sans contrôle technique
No registration title
Sold without contrôle technique

1 000 – 3 000 €

« Le plus ancien constructeur automobile américain »
"America's Oldest carmaker"



La Series 66 est un dérivé de la Series 60 produite de 1939 à 1948, elle fait référence à l'U.S. Route 66 inaugurée en 1926.

Il s'agit du modèle d'entrée de gamme utilisant la plateforme A de General Motors, il est motorisé par des 6 ou 8-cylindres en ligne. Grâce à la suppression des marches pieds et à l'implantation des leviers de vitesse au volant, ces modèles s'élargissent et inaugurent les banquettes pouvant accueillir 3 passagers à l'avant comme à l'arrière.

Notre berline constitue une base de restauration, de nombreuses pièces sont disponibles dans l'habitacle mais les organes mécaniques sont absents.

Une base idéale pour transformer ou servir de banque de pièces.

The Series 66 is a derivative of the Series 60 produced from 1939 to 1948, it refers to the U.S. Route 66 inaugurated in 1926.

This is the entry-level model using the General Motors A platform, it is powered by 6 or 8 cylinders in line.

Thanks to the removal of the running boards and the installation of gear levers on the steering wheel, these models are wider and inaugurate bench seats that can accommodate 3 passengers in the front and in the back.

Our sedan constitutes a restoration base, many parts are available in the passenger compartment but the mechanical parts are absent.

An ideal base for conversion or as a parts bank.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2024

1- LE BIEN MIS EN VENTE

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des Ventes volontaires et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce dont le siège social est situé 164bis avenue Charles-de-Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine, France et le bureau de représentation de Belgique est situé 5 avenue Guillaume Macau, 1050 Ixelles, Belgique (numéro de TVA : BE 0725 .838.132). En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire.

Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES.

Les CGV pourront être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente du lot, ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente, lequel sera établi au cours de la vente par un officier ministériel belge.

2- LE BIEN MIS EN VENTE

3- LE BIEN MIS EN VENTE

Description des lots : Les indications portées au catalogue engageant la responsabilité d'AGUTTES et de son expert, sous réserve des dispositions mentionnées ci-après. **Seules les indications en langue française engageant AGUTTES à l'exclusion des traductions qui sont libres**. Elles peuvent faire l'objet de modifications ou de rectifications jusqu'au moment de la vente par écrit ou oral. Ces modifications seront consignées au procès-verbal de la vente, lequel aura force probante. Aucune autre garantie n'est donnée par AGUTTES, étant rappelé que seul le vendeur sera tenu à la garantie des vices cachés et à la garantie légale de conformité. Un certificat d'authenticité du lot ne sera disponible que si mentionné dans la description du lot.

Les dimensions, poids et autre renseignements (état, kilométrage, etc…) des lots ainsi donnés à titre indicatif avec une marge d'erreur raisonnable.

Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules (modèle, type, année…) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation. Les restaurations effectuées à titre conservatoire, n'altérant pas les caractères d'ancienneté et de style, et n'apportant aucune modification au caractère propre du lot ne seront pas mentionnées dans le descriptif.

L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident ou d'un incident dans le catalogue ou les rapports de condition, n'implique nullement que le lot soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique par l'absence de tous autres défauts.

Les mentions particulières figurant dans le catalogue ont les significations suivantes :

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal Judiciaire honoraires acheteurs : 14.40 %^{TTC} ;

° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;

* Lots en importation temporaire : soumis à des frais de 6% pour les livres et les « voitures de collection » ou de 21 % pour les automobiles autres que les « voiture de collection » et les multiples (casques de F1 par exemple), à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE ;

▣ Biens vendus sur le régime général de la TVA (sur la totalité) ;

Lots visibles uniquement sur rendez-vous ;

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

= Lots soumis à caution.

4- LE BIEN MIS EN VENTE

État des lots : Les lots sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Les lots étant des biens d'occasion, aucune garantie ne peut être donnée sur l'état de ceux-ci. Il est précisé que l'état d'une automobile peut varier entre le moment de sa description au catalogue, celui de sa présentation à la vente et jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire. Les références à l'état d'un lot dans un catalogue ou dans un rapport de condition ne pourront être considérés comme une description exhaustive de l'état dudit lot. Les descriptions ne peuvent en aucun cas remplacer l'examen personnel du lot comme indiqué ci-après. Les rapports de condition seront envoyés sur demande et à titre indicatif.

Des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique. Les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieurs à celles d'aujourd'hui. Une grande prudence est recommandée aux acheteurs lors de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d'huile, pression des pneus, etc.).

Exposition des lots : Les enchérisseurs potentiels sont tenus d'examiner personnellement les lots et les documents disponibles pour chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique, etc.) avant la vente lors d'un rendez-vous privé ou de l'exposition publique préalable à la vente afin de vérifier l'état du véhicule. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner par un professionnel de l'automobile.

Reproduction des lots : Tous les défauts et imperfections des lots ne sont pas visibles sur les photographies des lots reproduites dans les catalogues, en ligne ou sur tout support de communication. Les photographies peuvent ne pas donner une image entièrement fidèle de l'état réel d'un lot et peuvent différer de ce que percevra un observateur direct (taille, coloris, etc.).

Estimations : Les estimations sont fondées sur l'état des connaissances techniques au jour de l'estimation, la qualité du lot, sa provenance, son état et le cours du marché au jour de l'estimation. Elles sont fournies à titre purement indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie que le lot sera vendu au prix estimé.

5- LE BIEN MIS EN VENTE

6- LE BIEN MIS EN VENTE

7- LE BIEN MIS EN VENTE

Inscription à la vente : Important : le mode normal et prioritaire pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente, laquelle sera située au sein du musée Autoworld, situé Parc du Cinquantenaire, 11 à Bruxelles (1000), Belgique. À titre de service, d'autres modes sont possibles qui nécessitent une inscription préalable :

- Par téléphone : AGUTTES accepte gracieusement de recevoir les enchères par téléphone uniquement pour les enchérisseurs s'étant manifesté avant 18h, le dernier jour ouvré avant la vente. L'enchérisseur potentiel devra avoir reçu un mail de confirmation préalable de la part d'AGUTTES pour être appelé.

- Sur ordre d'achat : Toute personne préalablement enregistrée et souhaitant enchérir aura la possibilité de demander l'enregistrement d'ordres d'achat auprès d'AGUTTES pour son compte. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit avant 18h, le dernier jour ouvré avant la vente, et l'enchérisseur devra avoir reçu un email de confirmation de la part d'AGUTTES pour être rappelé. Aucun ordre illimité ne sera retenu. Si AGUTTES reçoit plusieurs ordres d'achat pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.

- En ligne via les plateformes *Live* : Une possibilité d'enchères en ligne est proposée sur des plateformes permettant de participer à distance par voie électronique aux ventes aux enchères, sur inscription préalable. L'acquéreur via les plateformes *Live* est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge exclusive. À titre indicatif, les commissions sur le prix d'adjudication des plateformes utilisées sont les suivantes :

- 1,81%^{TTC} pour Drouot Digital,
- 3%^{TTC} pour Invaluable,
- 48,40€^{TTC} par véhicule pour Interenchères

La participation aux enchères par téléphone, internet ou par ordre s'effectue aux risques et périls de l'enchérisseur, AGUTTES ne pourra être responsable en cas non-participation de l'enchérisseur aux enchères pour quelque raison que ce soit, notamment en cas dysfonctionnement ou de défaut d'exécution (absence de réponse de l'enchérisseur, erreur, interruption ou omission dans la réception des enchères). Les éventuels dysfonctionnement ou d'interruption du service téléphonique ou du *live*, n'empêcheront pas le commissaire-priseur de poursuivre la vente aux enchères, à sa discrétion.

Procédure d'identification des enchérisseurs : AGUTTES se réserve le droit de demander à tout enchérisseur potentiel de justifier de son identité et pour une personne morale, un Extrait Kbis de moins de 3 mois, étant précisé que seul le représentant légal de la société ou toute personne dûment habilitée pourra enchérir et de ses références bancaires. En cas de manquements aux procédures d'iden-tification, AGUTTES se réserve la possibilité de refuser son enregistrement aux enchères. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse du donneur d'ordre. Aucune modification postérieure ne pourra être faite. L'enchérisseur est réputé agir en son nom propre et sera seul responsable de l'enchère portée sauf information préalable de sa qualité de mandataire dans les conditions indiquées ci-après. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Caution : Pour certains ventes ou lots dûment identifiés, AGUTTES se réserve le droit de demander aux potentiels enchérisseurs de verser avant la vente une caution d'un montant déterminé, ainsi que toutes autres garanties et/ ou références bancaires jugées nécessaires. Il est demandé aux enchérisseurs de contacter AGUTTES au plus tard trois jours ouvrés avant la vente afin de procéder à la vérification des garanties données. Les dépôts de garantie sont à effectuer en euros par virement ou carte bancaire sur : <https://www.aguttes.com/depot-caution>.

Dans le cas où l'enchérisseur ne serait pas adjudicataire lors de la vente, AGUTTES procédera au remboursement de la caution perçue dans un délai de 14 jours ouvrages après la vente, sous réserve de tout droit de compensation. L'enchérisseur reconnait et accepte que seront à sa charge exclusive les éventuelles pertes engendrées par les variations des taux de change ou les frais bancaires liés à ce transfert.

Mandat par un tiers : L'enchérisseur disposant d'un mandat devra informer AGUTTES lors de la procédure d'identification et d'enregistrement et produire copie du mandat et tous autres documents sollicités par AGUTTES. Dans un tel cas, l'enchérisseur et le mandant seront solidairement responsables.

Direction de la vente : Le commissaire-priseur dirige la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté et à l'égalité entre les enchérisseurs, tout en respectant les usages établis par la profession. Le commissaire-priseur assure la police de la vente, ce qui lui permet notamment de refuser des enchères ou de retirer un lot sans avoir à en justifier.

Adjudication : Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire, tous moyens admis confondus (ordre, internet, téléphone, sur place, etc.). L'adjudication se matérialise par le prononcé du mot « Adjugé » lequel forme le contrat de vente entre le vendeur et l'adjudicataire. Chaque lot est identifié avec un numéro correspondant au numéro qui lui est attribué sur le catalogue de la vente. Il est interdit aux vendeurs d'enchérir directement sur les lots leur appartenant. En cas de « double-enchère » simultanée reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les enchérisseurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Rétractation : Chaque adjudication et enchère portée est définitive et engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit en salle, au téléphone, en ligne ou sur un ordre d'achat.

Transfert des risques et de la propriété : Le transfert de propriété et des risques entre le vendeur et l'adjudicataire s'opère par le prononcé du mot « adjugé » par AGUTTES. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux pertes et dommages que les lots pourraient subir à compter de l'adjudication, l'adjudicataire devant faire assurer les lots acquis dès l'adjudication.

8- LE BIEN MIS EN VENTE

9- LE BIEN MIS EN VENTE

<p>Commission d'achat : L'adjudicataire devra acquitter en sus du prix d'adju-dication, par lot, les honoraires acheteurs calculés comme suit : Pour l'AUTOMOBILIA – du lot 1 à 4 : les acquéreurs paieront, en sus des enchères, 26%^{HT} + TVA aux taux en vigueur. Pour les AUTOMOBILES DE COLLECTION – lots 5 à 77 : les acquéreurs paieront, en sus des enchères, 16%^{HT} + TVA au taux en vigueur jusqu'à 500.000€ inclus. 12%^{HT} + TVA aux taux en vigueur sur la tranche du prix d'adjudication jusqu'à 1.000.000€, et 10%^{HT} + TVA aux taux en vigueur sur la tranche du prix d'adjudication supérieur à 1.000.001€.</p>

Outre le prix d'adjudication et les honoraires acheteur, l'adjudicataire devra régler tous impôts et taxes incluant la TVA ainsi que les éventuels frais de dossier, de manutention et de stockage, et le droit de suite au barème légal sur les lots signalés au catalogue. Le paiement des sommes dues devra être effectué « **comptant** » par l'adjudicataire, dès l'adjudication. Le paiement est effectué en euros. Les commis-sions bancaires éventuelles ne sont pas déduites des sommes dues.

TVA : Le taux de TVA est de 21 % (ou 6 % pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais généraux seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux. Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE et à sa demande. Ces biens seront marqués par le signe **v**.

Cas de remboursements possibles de TVA :

1- Le professionnel de l'Union Européenne, (i) ayant un numéro de TVA intracom-munautaire et (ii) fournissant la preuve de l'export des lots de Belgique vers un autre État membre ;

2- Les non-résidents de l'Union Européenne sur fourniture (i) d'un document douanier d'export sur lequel AGUTTES figure comme expéditeur (ii) lorsque l'exportation intervient dans un délai de 3 mois suivant la date de vente aux enchères ou la date d'obtention du passeport d'exportation.

Modalités de règlement : Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité d'AGUTTES (les paiements par carte bancaire ou virement étant vivement recommandés) :

- **Carte bancaire** : les frais bancaires, qui oscillent habituellement entre 1 et 2 %, ne sont pas à la charge de l'étude ;

- **Paiement en ligne** jusqu'à 10.000€ sur <https://www.aguttes.com/paiement/index.jsp> ;

- **Virement bancaire** : provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de facture :

<p>IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 BIC NSMBFRPPXXX Titulaire du compte AGUTTES Domiciliation NEUFLIZE OBC 00900 119/121 BOULEVARD HAUSSMANN, 75008</p>
--

- **Espèces** : Les paiements sont plafonnés à 3 000€ quelque soit la qualité de l'acheteur.

Autres obligations de l'adjudicataire : L'adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d'immatriculation du véhicule acquis. L'adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s'effectuera à ses risques et à ses frais.

Adjudicataire défaillant : À défaut de paiement comptant par l'acheteur, le bien pourra être remis en vente sur réitération des enchères à la demande du vendeur conformément à la procédure de l'article L.321-14 du Code de commerce. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente sera résolue de plein droit. En tout état de cause, l'adjudi-cataire défaillant ne peut invoquer la résolution du contrat pour se soustraire aux obligations qui sont les siennes.

Dans tous les cas l'acquéreur défaillant sera tenu, du fait de son défaut de paiement, de payer à AGUTTES :

- Tous les frais et accessoires engagés par AGUTTES relatifs au recouvrement des factures impayées (incluant des frais de d'avocat) ;

- Les pénalités de retard calculées en appliquant des taux d'intérêt au taux directeur (taux de refinancement ou Refi) semestriel de la Banque centrale européenne (BCE) en vigueur, majoré de cinq points sur la totalité des sommes dues ;

- Les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES (frais, honoraires et commissions d'achat, TVA, stockage, etc.).

AGUTTES se réserve la possibilité de :

- Communiquer le nom et les coordonnées de l'acquéreur défaillant au vendeur afin de permettre à ce dernier de faire valoir ses droits ;

- Exercer ou faire exercer tous les droits et recours, notamment le droit de rétention, sur tout bien de l'acquéreur défaillant dont AGUTTES aurait la garde ;

- Interdire à l'adjudicataire défaillant d'enchérir dans les prochaines ventes organisées par AGUTTES ou bien de subordonner la possibilité d'y enchérir au versement d'une provision préalable ;

- Procéder à l'inscription de l'adjudicataire défaillant sur un fichier des mauvais payeurs partagé entre les différentes maisons de vente adhérentes. AGUTTES est en effet adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Syme 15, rue Freycinet 75016 Paris.

AGUTTES est également adhérente du service Témis pemettant la consultation et l'alimentation du fichier des restrictions d'accès aux ventes aux enchères. Aguttes se réserve le droit d'inscrire au fichier Témis l'adjudicataire défaillant ou son repré-sentant, ayant pour conséquence de limiter la capacité d'enchérir de l'adjudicataire défaillant auprès des Opérateurs de vente volontaires adhérents et de lui interdire l'utilisation de la plateforme Interenchères.

Retrait et stockage des lots : Un lot adjugé ne pourra être délivré à l'acheteur qu'après le paiement intégral du bordereau d'achat, encaissé sur le compte ban-caire d'AGUTTES.

Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne après présentation de tout do-cument prouvant son identité ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais de l'adjudicataire uniquement.

<p>Vente Autoworld 2024 / Bruxelles</p> <p>Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.</p> <p>Les véhicules sont stockés le lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à toute proximité de Bruxelles. Ils pourront être retirés sur rendez-vous (dernier rendez-vous à 16h30 du lundi au vendredi ; stockage fermé les samedi, dimanche et jours fériés) à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d’adjudication et des frais.</p> <p>L'acheteur réglera, en sus de l’adjudication et des frais, un forfait de 400 €^{HT} pour le transport et la manutention de son véhicule. La responsabilité d’incident lors du transfert n’étant pas à la charge de Aguttes.</p> <p>À partir du jeudi 10 octobre, le coût quotidien du stationnement sera de 20€^{HT} par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule. Aguttes ne sera en aucun cas responsable du stockage des véhicules après la vente. Dès l’adjudication, l’objet sera sous l’entière responsabilité de l’adjudicataire.</p> <p>L’acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et 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.</p>
--

Revente des lots payés et non récupérés : Dans le cas où un ou des lot(s) adjugé(s) et payé(s) en cours d’une vente aux enchères n’aura(ent) toujours pas été enlevé(s) par l’acquéreur dans les délais convenus ci-avant et que les frais de stockage, de garde et de conservation applicables en viendraient à dépasser la valeur d’adjudication du ou des lot(s), AGUTTES se réserve la possibilité de les vendre afin de se rembourser l’intégralité des frais lui étant dus.

IV - DROIT DE PRÉEMPTION

La vente se déroulant en Région de Bruxelles-Capitale, l’État belge peut exercer sur toute vente publique ou de gré à gré de biens culturels mobiliers un droit de préemption. L’État dispose d’un délai de 60 jours à compter de la vente publique pour confirmer l’exercice de son droit de préemption et se subroger à l’acheteur.

V - AUTORISATIONS D’EXPORTATION

Les voitures belges de plus de 75 ans au moment de la vente et d’un montant supérieur à 50 000€ sont dans l’obligation de présenter une autorisation d’exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d’environ deux semaines. AGUTTES ne pourra être tenu responsable des délais. Aucun véhicule ne pourra être délivré sans ce document. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable du refus ou d’un retard de la décision administrative. Le refus de délivrance d’une autorisation ne pourra en aucun cas justifier ni une absence ou retard de paiement par l’acheteur ni une annulation de la vente.

VI - LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

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 régit les CGV. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur exécution et leur opposabilité à tout enchérisseur ayant la qualité de commerçant sera tranchée par le Tribunal de Commerce de Nanterre (France). Dans l’hypothèse où l’enchérisseur ou l’acquéreur ne serait pas commerçant, cette contestation sera tranchée par le Tribunal compétent en application des dispositions légales.

Le commissaire du Gouvernement auprès du Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques peut être saisi par écrit de toute difficulté en vue de parvenir, le cas échéant à une solution amiable.

VII - DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu’AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel. Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements, communication...). Ces données sont constituées d’informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires. Les enchérisseurs sont informés qu’ils disposent d’un droit d’accès, de rectification, d’effacement, à la portabilité, d’opposition et de limitation à l’égard de ces données auprès d’AGUTTES. Les demandes doivent être exercées par écrit à l’adresse : communication@aguttes.com. Toute réclamation sur la législation applicable en matière de protection des données peut être portée devant la CNIL : www.cnil.fr.

VIII - PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

AGUTTES est propriétaire de tout droit de reproduction sur son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon. La vente d’un lot n’implique en aucun cas cession des droits de propriété intellectuelle éventuellement applicables (représentation et/ou reproduction) sur l’œuvre.

Photographes de la vente : Antoine Pascal, Arthur Chambre, Loïc Kernén, Rémi Dargejen.

IX - CONDITIONS PARTICULIÈRES

1 - Objets mécaniques et électriques

Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratifs. En tant que biens d’occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement. Nous vous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors de leur exposition publique avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

2 - Espèces végétales et animales protégées

Les objets composés partiellement ou entièrement de matériaux provenant d’espèces de flore et de faune en voie d’extinction et/ou protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Le législateur impose de règles strictes pour l’utilisation commerciale de ces matériaux, en particulier en ce qui concerne le commerce de l’ivoire. Les acheteurs sont informés que l’importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d’exportation et d’importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l’exportation ou l’importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d’espèces en voie d’extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l’impossibilité d’exporter ou d’importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d’annulation de la vente.

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.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION AUTOMOBILES AND AUTOMOBILIA 2024

SAS AGUTTES (“**AGUTTES**”) is an operator of voluntary public auctions, declared to the Voluntary Sales Board and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code with registered office at 164bis avenue Charles-de-Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine, France and representative office in Belgium at 5 avenue Guillaume Macau, 1050 Ixelles, Belgium (vat number: BE 0725.838.132) In this capacity AGUTTES acts as agent of the seller who contracts with the auction winner.

These General Terms and Conditions of Sale (“**GTC**”) govern the relationship between AGUTTES and bidders for public auctions and negotiated sales organised by AGUTTES.

AGUTTES may modify the GTC in writing and/or orally prior to the sale. These changes will be recorded in the minutes of the sale, which will be drawn up during the sale by a Belgian ministerial officer.

I - THE PROPERTY OFFERED FOR SALE

Description of lots: The indications given in the catalogue are the responsibility of AGUTTES and its expert, subject to the provisions mentioned below. **Only indications in French are binding on AGUTTES to the exclusion of translations, which are free.** They may be modified or corrected until the time of the sale in writing or orally. These modifications shall be recorded in the report of the sale, which shall have probative force.

No other guarantee is given by AGUTTES, it being recalled that only the seller shall be bound by the guarantee against hidden defects and the legal guarantee of conformity. A certificate of authenticity of the lot will only be available if mentioned in the description of the lot.

The dimensions, weights and other information (state, mileage, etc.) of the lots are given as an indication with a reasonable margin of error.

For administrative reasons, the designations of the vehicles (model, type, year, etc.) include, unless otherwise stated, the information on the registration certificates.

Restorations carried out as a precautionary measure, not altering the age and style characteristics, and not making any change to the specific nature of the lot, will not be mentioned in the description.

The absence of any indication of restoration, accident or incident in the catalogue or conditions reports shall in no way imply that the vehicle is free from any defect present, past or repaired. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of other defects.

The particular information in the catalogue has the following meanings:

+ Lots forming part of a court-ordered sale following an order of the Court of Justice, fees and expenses: 14.40% incl. tax;

° Lots, in which AGUTTES or one of its partners has financial interests;

* Temporary import lots: and subject to a fee of 6% for books and “collection cars” or 21% for cars other than “collection car” and multiples (e.g. F1 casks), to be borne by the buyer in addition to the selling costs and the auction price, unless the buyer is outside the EU;

α Goods sold under the general VAT regime (for the total);

Lots visible only by appointment;

~ Lots made from materials from animal species. Import restrictions are to be provided for;

= Deposit will be required for the lot.

Condition of lots: The lots are sold in the condition in which they are found at the time of sale with their imperfections and defects. Since lots are second-hand goods, no guarantee can be given on the condition thereof. It is specified that the condition of an automobile may vary between the time of its description in the catalogue, that of its presentation for sale and until the auction winner takes possession of the lot.

References to the condition of a lot in a catalogue or condition report may not be considered as an exhaustive description of the condition of said lot. Descriptions may not under any circumstances replace the personal examination of the lot as indicated below. Condition reports will be sent upon request and for information purposes.

Vehicles may be sold without technical inspection due to age, non-running condition or competition character. Vehicles from abroad are presented without technical control. The offered vehicles are from a time when safety conditions and performance were lower than today. High caution is recommended to buyers during the first takeover. It is particularly recommended, prior to any use, to carry out a restart and to carry out all the checks necessary for the proper functioning of the vehicle (oil level, tire pressure, etc.).

Lot exposure: Potential bidders are required to personally examine the lots and documents available for each vehicle (registration certificate, technical inspection, etc.) prior to sale at a private meeting or public display prior to sale in order to check the condition of the vehicle. Buyers are advised to be accompanied by an automotive professional.

Reproduction of lots: Not all defects and imperfections of the batches are visible on the photographs of the batches reproduced in the catalogues, online or on any communication medium. Photographs may not give a fully faithful image of the actual condition of a lot and may differ from what a direct observer will receive (size, colour, etc.).

Estimates: The estimates are based on the state of technical knowledge on the day of the estimate, the quality of the lot, its origin, condition and the market price on the day of the estimate. They are provided for information purposes only and cannot be considered as a guarantee that the lot will be sold at the estimated price.

II - THE SALE

Registration for sale: Important: the normal priority bidding method is to be present in the auction room, which will be located in the Autoworld Museum, Parc du Cinquantenaire, 11, Brussels (1000), Belgium. As a service, other modes are possible that require prior registration:

- By telephone: AGUTTES accepts, free of charge, to receive bids by telephone only for bidders who reported before 6 p.m., on the last business day before the sale. The potential bidder must have received a prior confirmation email from AGUTTES to be called.

- By purchase order: Any person previously registered and wishing to bid will have the option to request the registration of purchase orders from AGUTTES on their behalf. The order must have been communicated in writing before 6 p.m. on the last business day before the sale, and the bidder must have received a confirmation email from AGUTTES to be called. No unlimited order will be accepted. If AGUTTES receives multiple purchase orders for identical auction amounts, the oldest order will be selected.

- Online via Live platforms: The possibility of online auctions is offered on platforms allowing remote participation in auctions electronically, upon prior registration. The purchaser via the Live platforms is informed that the fees charged by these platforms will be borne exclusively by it. For information, the commissions on the auction price of the platforms used are as follows: - 1.81% inc. VAT for Drouot Digital, - 3% inclusive of tax for Invaluable, - 48 40€ ncl. VAT per vehicle for Interenchères

Participation in the auction by telephone, internet or order is carried out at the risk and peril of the bidder. AGUTTES cannot be held liable in the event of non-participation of the auction bidder for any reason whatsoever, particularly in the event of malfunction or failure to perform (no response from the bidder, error, interruption or omission in the reception of bids). Any malfunction or interruption of the telephone or live service will not prevent the auctioneer from continuing the auction, at his discretion.

Procedure for identifying bidders: AGUTTES reserves the right to ask any potential bidder to prove its identity and for a legal entity, a Kbis extract less than three months old, it being specified that only the legal representative of the company or any duly authorised person may bid for and its bank details. In the event of non-compliance with the identification procedures, AGUTTES reserves the right to refuse its registration for the auction. All lots sold will be invoiced in the name and address of the client. No subsequent modification may be made. The bidder is deemed to act in its own name and will be solely responsible for the auction brought unless it is informed beforehand of its capacity as agent under the conditions indicated below. Any false indication shall incur the liability of the auction winner.

Deposit: For certain sales or duly identified lots, AGUTTES reserves the right to request potential bidders to pay a deposit of a specified amount before the auction, as well as any other guarantees and/or bank references deemed necessary. In this case, clients must contact AGUTTES no later than three business

days before the auction. Deposits are to be made in euros by bank transfer or credit card at: <https://www.aguttes.com/depot-caution>.

If the bidder does not make any purchase during the auction, AGUTTES will reimburse the security deposit, without interest (subject to any right of set-off), within a maximum of 14 business days after the auction. AGUTTES shall not be liable for losses incurred due to fluctuations in exchange rates or bank charges relating to these transfers.

Mandate by a third party: The bidder with a mandate must inform AGUTTES during the identification and registration procedure and produce a copy of the mandate and any other documents requested by AGUTTES. In such a case, the bidder and the principal shall be jointly and severally liable.

Sales management: The auctioneer manages the sale on a discretionary basis, ensuring the freedom and equality between all bidders, while respecting the practices established by the profession. The auctioneer ensures the police of the sale, which allows him to refuse bids or to withdraw a lot without having to justify it.

Awarding: The highest and the last bidder will be the auction winner, with all accepted means combined (order, internet, telephone, on-site, etc.). The awarding is evidenced by the pronouncement of the word "Sold", which forms the sale agreement between the seller and the auction winner.

Each lot is identified with a number corresponding to the number assigned to it in the sales catalogue.

It is forbidden for sellers to bid directly on the lots belonging to them.

In the event of a simultaneous "double-auction" recognised by the auctioneer, the lot will be put back for sale, with all bidders present being able to participate in this second auction.

Withdrawal: Each auction and bid is final and is binding on the auction winner, it being recalled that the auction winner may not withdraw either in the room, by telephone, online or on a purchase order.

Transfer of risk and ownership: The transfer of ownership and risks between the seller and the auction winner takes place by the word « sold » by AGUTTES. AGUTTES disclaims all liability for losses and damages that the lots may suffer from the date of the award, with the auction winner having to insure the lots acquired as soon as the award is awarded.

III - COMPLETION OF THE SALE

Buyer's commission: In addition to the hammer price, the successful bidder must pay a buyer's fee per lot, calculated as follows:
For AUTOMOBILIA – lots 1 to 4: purchasers will pay, in addition to the auction price, 26% ex. tax + VAT at the current rate.
For COLLECTION CARS – lots 5 to 77: buyers will pay, in addition to the auction price, 16% ex. tax + VAT at the prevailing rate up to €500,000 inclusive. 12% ex. tax + VAT at the prevailing rate on the portion of the auction price above €1 000,000. 10% ex. tax + VAT at the prevailing rate on the portion of the auction price up to €1 000,001.

In addition to the auction price and the buyer's fees, the auction winner must pay all taxes and duties including VAT as well as any file, handling, and storage costs and the right of resale at the legal rate on the lots indicated in the catalogue. Payment of the sums due must be made "in cash" by the auction winner, as soon as the award is made. Payment is made in euros. Any bank commissions will not be deducted from the amounts due.

VAT: The VAT rate is 21% (or 6% for books). In principle, unmarked lots will be sold under the VAT on gross margin system. The purchase commission and overhead costs will be increased by an amount in lieu of VAT, which will not be separately mentioned in our slips.

By way of exception, and at the request of the seller, the general VAT system may be applied for goods offered for sale by an EU professional at its request. These goods will be marked by the α sign.

Possible VAT refunds:

1- The professional of the European Union, (i) with an intra-Community VAT number and (ii) providing proof of the export of lots from Belgium to another Member State;

2- Non-residents of the European Union on the supply of (i) a customs export document, on which AGUTTES appears as sender (ii) when the export occurs within three months of the auction date or the date of obtaining the export permit.

Payment terms: Legal means of payment accepted by AGUTTES' accounts (payments by credit card or wire transfer being strongly recommended):

- **Credit card:** bank charges, which usually vary between 1 and 2%, are not borne by the firm;

- **Online payment** up to €10,000 to <https://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>;

- **Bank transfer:** from the buyer's account and indicating the invoice number:

IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX
Account holder AGUTTES
Direct debit NEUFLIZE OBC 00900
119/121 BOULEVARD HAUSSMANN, 75008

- **Cash:** Payments are capped at €3,000 regardless of the buyer's status.

Other obligations of the auction winner: The auction winner must carry out, under its responsibility and at its expense, all necessary formalities within the legal deadlines for the change of registration of the acquired vehicle.

The auction winner must organise the transport of the acquired lot which will be carried out at its own risk and expense.

Defaulting auction winner: In the absence of cash payment by the buyer, the property may be put back for sale upon reiteration of the auctions at the request of the seller in accordance with the procedure of Article L.32114 of the French Commercial Code. If the seller does not make this request within three months of the auction, the sale shall be automatically terminated. In any event, the defaulting bidder may not invoke the cancellation of the contract to avoid its obligations.

In all cases, the defaulting buyer, due to its failure to pay, shall pay to AGUTTES:

- All costs and incidentals incurred by AGUTTES relating to the collection of unpaid invoices (including legal fees);

- Late payment penalties calculated by applying interest rates at the European Central Bank (ECB) semi-annual key rate (refinancing rate or Refi) in force plus five points on all sums due;

- Damages to compensate for the loss suffered by AGUTTES (purchase costs, fees and commissions, VAT, storage, etc.).

AGUTTES reserves the right to:

- Communicate the name and contact details of the defaulting buyer to the seller in order to enable the latter to assert its rights;

- Exercise or have exercised all the rights and remedies, in particular the right of retention, over any property of the defaulting buyer, of which AGUTTES has custody;

- Prohibit the defaulting auction winner from bidding in the next sales organised by AGUTTES or from making the possibility of tendering there subject to the payment of a prior provision;

- Proceed to the registration of the defaulting bidder on a file of bad payers shared between the different member auction house. AGUTTES is indeed a member of the Central Register of prevention of the unpaid of the auctioneers with which the incidents of payment are likely to be registered.

The rights of access, rectification and opposition for legitimate reasons are to be exercised by the debtor concerned at Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

AGUTTES is also a member of the Témis service, which enables the consultation and updating of the file of restrictions on access to auctions. Aguttes reserves the right to register the defaulting bidder or its representative in the Témis file, with the consequence of limiting the defaulting bidder's ability to bid with the member Voluntary Sales Operators and prohibiting it from using the InterAuction platform.

Lot collection and storage: A lot awarded may only be delivered to the buyer after full payment of the purchase slip, collected in the AGUTTES bank account. The lots will be delivered to the purchaser in person after presentation of any document proving his identity or to the third party appointed by him and to whom he has entrusted an original power of attorney and a copy of his identity document. The lot is collected at the auction winner's expense only.

2024 Autoworld Sale / Brussels

An email will be sent to each buyer the day after the sale to inform them of the contact details, the location and the amount to be paid to collect their vehicle.

The vehicles will be stored the day after the sale in a closed and secure area close to Brussels. They may be collected by appointment (last appointment at 4:30 pm from Monday to Friday; storage closed on Saturdays, Sundays and public holidays) from the Tuesday following the sale date and after full payment of the hammer price and costs.

In addition to the hammer price and costs, the buyer will pay a fixed fee of €400 ex. VAT for the transport and handling of the vehicle. Aguttes is not responsible for any incident during the transfer.

From Thursday 10 October, the daily cost of parking will be €20 ex. VAT per day, each day started being due, and will be payable when the vehicle is collected. Aguttes shall not be held liable in any way whatsoever for storage. As soon as the item is sold, it will be the sole responsibility of the buyer.

The buyer himself will be responsible for insuring his acquisitions, and Aguttes declines all responsibility for any damage that the object may incur, as soon as the hammer is down. The lots will be delivered to the purchaser in person or to a third party designated by the purchaser and entrusted with an original power of attorney and a copy of the purchaser's identity document.

Resale of paid and non-collected lots: In the event that one or more lots awarded and paid for in the course of an auction have still not been collected by the buyer within the agreed deadlines and that the applicable storage, custody and preservation costs exceed the auction value of the lot(s), AGUTTES reserves the right to sell the lot(s) in order to be reimbursed for all costs due.

IV - PRE-EMPTION RIGHT

As the sale is taking place in the Brussels-Capital Region, the Belgian State may exercise a right of pre-emption on any public or private sale of movable cultural property. The State has 60 days from the date of the public sale to confirm that it has exercised its right of pre-emption and to subrogate itself to the buyer.

V - EXPORT AUTHORIZATIONS

Belgian cars over 75 years old at the time of sale and worth more than €50,000 are required to present an export permit if they are to be taken outside European territory. These formalities take approximately two weeks. AGUTTES cannot be held responsible for delays. No vehicle will be delivered without this document. AGUTTES cannot be held responsible for any refusal or delay in the administrative decision. The refusal to issue an authorisation may under no circumstances justify either a failure or delay in payment by the buyer or a cancellation of the sale.

VI - APPLICABLE LAW AND COMPETENT COURT

Civil liability claims brought in connection with voluntary and judicial actions and sales of furniture at public auction are time-barred after five years from the award or takeover. French law governs the GTC. Any dispute relating to their existence, validity, performance and enforceability against any bidder having the capacity of trader shall be decided by the Commercial Court of Nanterre (France).

In the event that the bidder or buyer is not a trader, this dispute shall be decided by the competent Court pursuant to the legal provisions.

The Government Commissioner to the Council for voluntary sales of furniture by public auction may be mandated in writing in case of any difficulty with a view to reaching an amicable solution, if applicable.

VII - PERSONAL DATA

The bidders are informed that AGUTTES may collect and process data concerning them in accordance with the General Data Protection Regulation no. 2016/679 of 27 April 2016 (GDPR) and the French Data Protection Act no. 78-17 of 6 January 1978 amended by Law No. 2018-493 of 20 June 2018 on the protection of personal data.

The data is collected for the purposes of managing their contractual or pre-contractual relations (registration for sale, invoicing, accounting, payments, communication, etc.). This data consists of information such as: surname, first names, postal address, email address, telephone number, bank details.

Bidders are informed that they have a right of access, rectification, erasure, portability, opposition and limitation with regard to such data with AGUTTES. Requests must be made in writing to: communication@aguttes.com. Any complaint about the applicable data protection legislation may be brought before the CNIL: www.cnil.fr.

VIII - INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES is the owner of any right of reproduction of its catalogue. Any reproduction of the same is prohibited and constitutes an infringement. The sale of a lot does not in any way imply the assignment of any intellectual property rights applicable (representation and/or reproduction) to the work.

Photographers of the sale: Antoine Pascal, Arthur Chambre, Loïc Kernen, Rémi Dargejeu.

IX - SPECIAL TERMS AND CONDITIONS

1 - Mechanical and electrical objects

The mechanical or electrical objects offered for sale by AGUTTES are exclusively offered for decorative purposes. As they represent used property, AGUTTES does not under any circumstances certify their operating condition. We recommend that buyers come to see the lots during their public exposure with an expert in this field, and to have the electrical or mechanical mechanism checked by a professional before any start-up.

2 - Protected plant and animal species

Objects partially or entirely made up of materials from endangered and/or protected species of flora and fauna are marked by the symbol ~ in the catalogue. The legislator imposes strict rules for the commercial use of these materials, in particular with regard to ivory trade.

Buyers are informed that the importation of any goods made up of these materials is prohibited by many countries, or require a permit or certificate issued by the competent authorities of the countries of export and import of the goods. The purchasers are fully responsible for the proper compliance with the regulatory and legislative standards applicable to the export or importation of goods composed in part or in full of materials originating from endangered and/or protected species. Under no circumstances shall AGUTTES be liable for the impossibility of exporting or importing such property, and this may not be used to justify a request for cancellation of the sale.

If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.

COMMENT VENDRE ?

HOW TO SELL?

1 RASSEMBLER VOS INFORMATIONS

GATHERING YOUR INFORMATION

Afin de réaliser une estimation précise de vos biens, n'hésitez pas à nous fournir toutes les informations en votre possession (photos, dimensions, date, signature, caractéristiques techniques, provenance, état de conservation, etc.).

In order to make an accurate estimate of your property, please provide us with all the information you have (photos, dimensions, date, signature, technical characteristics, provenance, state of preservation, etc.).

2 NOUS CONTACTER

CONTACT US

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés basés à Neuilly-sur-Seine. Vous pouvez également vous rapprocher de nos représentants locaux, à Aix-en-Provence, Lyon, Bruxelles ou Genève afin de bénéficier d'un service de proximité.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Inventaires & Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet. Nos estimations sont gracieuses et confidentielles.

To include your property in our next sales or to ask for advice, please do not hesitate to contact our specialist departments based in Neuilly-sur-Seine. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Brussels or Geneva to benefit from a local service. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Brussels or Geneva to benefit from a local service. If you are willing to offer for sale an important ensemble comprising several specialities, the Inventories & Private Collections department is at your disposal to coordinate your project. Our valuations are free and confidential.

3 ORGANISEZ UN RENDEZ-VOUS D'EXPERTISE

ORGANISE AN APPRAISAL MEETING

Pour donner suite aux éléments reçus et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous le type de vente le plus adapté. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services. Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

Based on the information we receive and an initial analysis of your requirements, we will work with you to determine the most suitable type of sale. We will then arrange a meeting with you to go through the details of the appraisal and give you more information about our services. We can be contacted by e-mail or telephone.

4 CONTRACTUALISER

CONTRACTING

Les conditions financières (estimation, prix de réserve, honoraires) et les moyens alloués à la mise en vente (promotion, transport, assurance...) sont formalisés dans un contrat. Celui-ci peut être signé lors d'un rendez-vous ou à distance de manière électronique.

The financial conditions (valuation, reserve price, fees) and the resources allocated to the sale (promotion, transport, insurance, etc.) are formalised in a contract. This can be signed during an appointment or electronically from a distance.

5 VENDRE

SELL

Chacun de nos départements organise 4 ventes aux enchères par an ainsi que des ventes online. Après la clôture des enchères, le département vous informe du résultat et vous recevrez le produit de celles-ci sous 4 à 6 semaines.

Each of our departments organises 4 auctions a year, as well as online sales. Once the auction has closed, the department will inform you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.

COMMENT ACHETER ?

HOW TO BID?

1 S'ABONNER À NOTRE NEWSLETTER ET NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

SUBSCRIBE TO OUR NEWSLETTER AND FOLLOW US ON SOCIAL NETWORKS

- S'inscrire à la newsletter pour être informé des Temps forts chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues.
- Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

- *Subscribe to our newsletter to keep up to date with the highlights at Aguttes, follow our specialists' discoveries and receive e-catalogues.*
- *Keep up to date with our news on social networks.*

2 AVANT LA VENTE, DEMANDER DES INFORMATIONS AU DÉPARTEMENT

BEFORE THE SALE, REQUEST INFORMATION FROM THE DEPARTMENT

Nous vous envoyons, sur demande, des informations complémentaires par e-mail : rapports de condition, certificats, provenance, photos... Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat. Chaque lot présenté a été préalablement examiné puis décrit en application du décret Marcus (3 mars 1981). La responsabilité d'Aguttes, selon la législation en vigueur, quant à l'authenticité du bien présenté est engagée.

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous. Nous vous invitons systématiquement aux expositions publiques quelques jours avant la vente. Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger avec vous.

On request, we can send you additional information by e-mail: condition reports, certificates, provenance, photos, etc. We can send you additional photos and videos by MMS, WhatsApp or WeChat. Each lot presented has been examined and described in accordance with the Marcus Decree (3 March 1981). Aguttes is responsible for the authenticity of the items presented, in accordance with current legislation.

We systematically invite you to public exhibitions a few days before the sale. If you are unable to attend, we can arrange an audio or video chat with you.

3 ENCHÉRIR

BID

- Venir et enchérir en salle.
- S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com.
- S'enregistrer pour enchérir sur le Live (solution recommandée pour les lots à moins de 5000 €).
- Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com.

- *Come and bid in the auction room.*
- *Register to bid by telephone at bid@aguttes.com.*
- *Register to bid on Live (recommended for lots under €5,000).*
- *Leave a maximum bid at bid@aguttes.com.*

4 PAYER ET RÉCUPÉRER SON LOT

PAY AND RECEIVE YOUR PROPERTY

- Régler son achat (virement ou paiement en ligne par carte bancaire recommandés).
- Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur.

- *Pay for your purchase (bank transfer or online payment by credit card recommended).*
- *Then collect your order or arrange for a courier to collect it.*

LA MAISON



De gauche à droite et de haut en bas :
Sophie Perrine, associé, directeur Inventaires & collections particulières et commissaire-priseur • Gautier Rossignol, associé, directeur Automobiles de collection • Maximilien Aguttes, associé, directeur Transformation & développement • Claude Aguttes, président, fondateur de la maison et commissaire-priseur • Charlotte Aguttes-Reynier, directeur associé et directeur du pôle Arts classiques • Philippine Dupré la Tour, directeur général et directeur du pôle Luxe & art de vivre.

50 ANS DE PASSION DES ENCHÈRES

Restée indépendante, sans actionnaire extérieur, la maison Aguttes s'est hissée au fil des années, au rang d'acteur français majeur du marché de l'art. Avec une année record de 86,5 millions d'euros de ventes réalisés en 2022*, elle confirme ce positionnement de leader européen. Cette croissance s'articule autour des valeurs de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace. Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, restée familiale avec trois enfants actifs au sein de la maison, elle se compose aujourd'hui d'une équipe de 60 personnes qui constitue sa qualité première. Avec une salle des ventes internationale située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation à Lyon, Aix-en-Provence, Bruxelles et Genève, la maison se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Les experts internalisés de 15 départements permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, d'objets, de bijoux ou encore d'automobiles d'exception. Avec sa force de frappe en communication et ses acheteurs à 50% internationaux, la maison atteint régulièrement des records mondiaux. Consciente de la confiance que lui accordent ses vendeurs, elle reste au service de ces derniers avant tout.

NOTRE MISSION : L'ART DE LA TRANSMISSION À LA FRANÇAISE

L'ensemble des collaborateurs de la maison sont au service du beau, de la transmission émotionnelle et intellectuelle entre les collectionneurs. Chaque œuvre d'art ou bien d'exception doit être défendu au mieux sur le marché. L'obtention du meilleur prix d'adjudication est l'objectif intrinsèque de la vente aux enchères. Nos responsables de départements s'engagent personnellement à honorer la confiance de leurs clients en les conseillant et en garantissant leurs intérêts. C'est l'ADN de notre maison familiale.

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS & SERVICES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !
Estimations gratuites et confidentielles sur rendez-vous

Art impressionniste & moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 1 47 45 08 20 • +33 7 64 41 09 04
vinquant@aguttes.com

Arts d'Asie

Clémentine Guyot
+33 1 47 45 00 90 • +33 7 83 19 05 89
guyot@aguttes.com

Arts décoratifs du XX^e & Design

Jessica Remy-Catanese
+33 1 47 45 08 22 • +33 7 61 72 43 19
remy@aguttes.com

Automobiles de collection Automobilia

Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • +33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Bagagerie

Éléonore des Beauvais
+33 1 41 92 06 47
desbeauvais@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • +33 6 17 50 75 44
duprelatour@aguttes.com

Cartes de collection Sport, Memorabilia & Objets de collection

François Thierry
+33 1 84 20 04 14
thierry.consultant@aguttes.com

Collections particulières

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Grands vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • +33 7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com

Instruments de musique & Archets

Hector Chemelle
+33 1 84 20 10 54 • +33 7 69 02 70 85
chemelle@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, Manuscrits & Autographes

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Mobilier, Sculpture & Objets d'art Haute époque

Grégoire de Thoury
+33 1 41 92 06 46 • +33 7 62 02 04 72
thoury@aguttes.com

Montres de collection

Claire Hofmann
+33 1 84 20 05 67 • +33 7 49 97 32 28
hofmann@aguttes.com

Peintres d'Asie : Chine et Vietnam

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 1 41 92 06 49 • +33 6 63 58 21 82
reynier@aguttes.com

Post-war & Art contemporain

Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • +33 7 60 78 10 07
guillerot@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens

Victoria Damidot
+33 1 47 45 91 57
damidot@aguttes.com

Inventaires & Partages

Claude Aguttes et Sophie Perrine,
commissaires-priseurs
+33 1 41 92 06 44 • perrine@aguttes.com

POURQUOI AGUTTES ?

Expertise

Plus de 14 départements spécialisés

Accompagnement personnalisé

Agilité pour la vente de lots à fort potentiel

Records à l'international

Plus de 50% d'acheteurs étrangers

Culture de l'excellence

Pour des lots allant de 10 000 à 2 millions d'euros

Fréquence des ventes

4 ventes aux enchères annuelles par spécialité

SIÈGE SOCIAL

Salle des ventes

Aguttes Neuilly

+33 1 47 45 55 55

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lyon

Marie de Calbiac
+33 4 37 24 24 24 • calbiac@aguttes.com

Bruxelles

Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13 • vanzuylen@aguttes.com

Genève

Côme Bizouard de Montille
+41 79 388 3642 • montille.consultant@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

5 VENTES PAR AN

Avec plus de 20 millions d'euros de résultats en 2022, en augmentation de 50% par rapport à l'année précédente, le département Automobiles de collection concrétise une progression constante depuis sa création et enregistre le meilleur taux de vente sur le secteur automobile en se positionnant comme 2^e opérateur sur le marché français.

Constitué d'une équipe de six personnes, Aguttes on Wheels organise cinq ventes aux enchères par an. Trois d'entre elles se déroulent à Paris au sein de l'Espace Champéret dans le 17^e arrondissement de la capitale (mars, juin et décembre). En partenariat avec certains des acteurs les plus prestigieux, Aguttes on Wheels orchestre également deux à trois ventes exceptionnelles en marge d'événements à dimension internationale comme le Tour Auto et l'Aventure Peugeot Citroën DS. Depuis 2016, 21 collections sont ainsi passées entre les mains d'Aguttes on Wheels. Chaque collection étant unique, notre expertise nous permet d'affiner une approche adaptée aux besoins spécifiques de chaque client.

Prochaines ventes en préparation
1^{er} décembre 2024



Directeur du département
Gautier Rossignol

Demande d'estimation
01 47 45 93 01 • 07 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Avec la collaboration d'Hugo Baldy et Augustin Delalande à Paris, Paul-Emile Coignet à Lyon et Raphaël de Serres à Tours



Rétromobile 2022



a



b



c



d



e



f

a. 1966 – Ferrari 330 GT 2+2 ex Chris Amon Série II. Vendue 407 000€. Vente de Printemps 2022. b. 1962 – Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca ex 24h du Mans 1963, Targa Florio 1964. Vendue 670 000€. Record mondial, vente de Printemps 2020. c. 1964 – De Tomaso Vallelunga. Vendue 324 000€. Vente des Damiers : un premier mai à Cassel, 2022. d. 1995 – Citroën ZX Rallye Raid EVO 5 #C21-521. Vendue 420 000€. Vente officielle de l'Aventure Peugeot Citroën DS, 2022. e. 1957 – D.B HBR Le Mans Usine. Vendue 283 000€. Vente d'Été 2022. f. 1985 – Peugeot 205 T16. Vendue 419 000€. Record mondial, vente de Printemps 2021.



En savoir plus

AGUTTES BRUXELLES

5, avenue Guillaume Macau, 1050 Ixelles



En 2019, la maison Aguttes s'installe à Bruxelles. Elle ouvre ainsi son activité, au nord de la France, en Belgique. Le bureau dont la direction est confiée à Ernest van Zuylen, originaire de Belgique, offre aux vendeurs de Belgique et de sa région un service personnalisé et réactif, de l'expertise jusqu'à la vente, et un accès direct à une clientèle constituée de plus de 60 % d'acheteurs étrangers, ainsi qu'une ouverture vers les plus grands collectionneurs internationaux.

Ernest van Zuylen et Thomas Unger sont vos points de contact pour toute demande d'estimation. Ils coordonnent avec les experts et spécialistes internes des journées d'estimations gracieuses et confidentielles tout au long de l'année. Ils se déplacent sur simple rendez-vous, à votre domicile pour vous rencontrer. Les experts Aguttes des 15 départements spécialisés travaillent à valoriser et vendre vos collections, tableaux, objets d'art, bijoux et automobiles exceptionnels dans le respect des valeurs de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace.



Responsable du bureau
Départements Art contemporain,
Luxe et Art de vivre
Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13
vanzuylen@aguttes.com



Départements Arts classiques
Thomas Unger
+32 492 39 22 36
unger@aguttes.com



En savoir plus

VENTES À VENIR

2024 De septembre
à novembre

25 SEPTEMBRE
À 14H30

Rendez-vous classique
AGUTTES NEUILLY

26 SEPTEMBRE
À 15H

Maîtres anciens
AGUTTES NEUILLY

01 OCTOBRE
À 11H

Grands vins & Spiritueux
AGUTTES NEUILLY

05 OCTOBRE
À 15H

**Autoworld
Auction & Motion**
AUTOWORLD, BRUXELLES

08 OCTOBRE
À 17H00

L'art du temps en héritage
AGUTTES NEUILLY

17 OCTOBRE
À 14H30

Livres & Manuscrits
AGUTTES NEUILLY

22 JUSQU'AU
OCTOBRE À 17H

Cartes de collection
ONLINE ONLY

23 OCTOBRE
À 14H30

Arts de la table
AGUTTES NEUILLY

24 OCTOBRE
À 14H30

Bijoux & Perles fines
AGUTTES NEUILLY

30 OCTOBRE
À 14H30

**Bijoux & Accessoires
griffés**
AGUTTES NEUILLY

05 NOVEMBRE
À 14H30

**Peintres d'Asie
Chine & Vietnam**
AGUTTES NEUILLY

13 NOVEMBRE
À 14H30

**Arts décoratifs
du XX^e & Design**
AGUTTES NEUILLY

14 NOVEMBRE
À 14H30

Numismatique
ONLINE ONLY

20 NOVEMBRE
À 14H30

Arts classiques
AGUTTES NEUILLY

21 NOVEMBRE
À 14H30

Maîtres anciens
AGUTTES NEUILLY

Montres de collection

PROCHAINES VENTES
L'ART DU TEMPS EN HÉRITAGE • 8 OCTOBRE 2024
MONTRES DE COLLECTION • 9 DÉCEMBRE 2024



ÉDOUARD JUVET, Fleurier
No. 46341
Milieu XIX^e siècle
Montre en or
En vente le 8 octobre

Ce calendrier est sujet à modifications.
Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

Contact : Claire Hofmann
+33 7 49 97 32 28 • hofmann@aguttes.com

AGUTTES

Bijoux & Perles fines

PROCHAINES VENTES
24 OCTOBRE 2024 & 11 DÉCEMBRE 2024

Belperron . Collier « Émeraude »
Vendu 160 000 €

Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • duprelatour@aguttes.com

Arts décoratifs du 20^e & Design

PROCHAINE VENTE
13 NOVEMBRE 2024

SHIRO KURAMATA (1934-1991) & X.O (ÉDITEUR)
Console, modèle '45° North Latitude'
créé en 1985, réalisé circa 1987.
Résille de métal laqué noir et marbre

Contact : Jessica Remy-Catanese
+33 7 61 72 43 19 • remy@aguttes.com



AGUTTES

Automobiles de collection

PROCHAINE VENTE
LA VENTE D'AUTOMNE : 1^{ER} DÉCEMBRE 2024



1964 – Aston Martin DB5
Intégralement restaurée chez Trinity Engineering en 2006
Est. 600 000 - 800 000 €
En vente le 1^{er} décembre

Contact : Gautier Rossignol
+33 7 45 13 75 78 • rossignol@aguttes.com

AGUTTES





AGUTTES