

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION LA VENTE DE PRINTEMPS



Dimanche 17 mars 2019
Paris, Espace Champerret

LA DENTE DE PRINTEMPS





SOCIÉTÉ DE VENTES AGUTTES SAS

Président

Claude Aguttes
claude@aguttes.com



DIRECTEUR DE DÉPARTEMENT

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



avec la collaboration de

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



CONSULTANT EXTÉRIEUR

Raphaël de Serres
raphdeserres@gmail.com



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

PHOTOGRAPHES

Antoine Pascal
Kevin van Campenhout
Nicolas Seurot
Tom Gidden
Xavier de Nombel



Clothilde Duval
+33 1 47 45 93 01
voitures@aguttes.com

ARCHIVES

Maurice Louche
Olivier de Serres

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION LA VENTE PARIS DE PRINTEMPS ESPACE CHAMPERRET

17.03.2019

Vente aux enchères

Dimanche 17 mars à 16h

Expositions publiques

Vendredi 15 mars de 14h à 18h

Samedi 16 mars 2018 de 10h à 19h

Dimanche 17 mars de 9h30 à 13h

Commissaire-priseur

Claude Aguttes

AGUTTES NEUILLY

164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
+33 1 47 45 55 55

Catalogue et résultats visibles sur aguttes.com

Enchérissez en live sur drouotonline.com

DROUOT
DIGITAL
Live

AGUTTES LYON-BROTTEAUX

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

Important : Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue

*Nous attirons votre attention sur les lots suivis de +, °, *, #, ~ pour lesquels s'appliquent des conditions particulières décrites en fin de catalogue.*



Commissaire-Priseur

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



1971 - F1 March 711-2 ex Ronnie Peterson / ex Niki Lauda / Vice-championne du monde en 1971
1971 - F1 March 711-2 ex Ronnie Peterson / ex Niki Lauda / 2nd in the World Championship in 1971
Vendue en février 2019 - 654 100 €^{TTC}
Sold in February 2019 - 654 100 € including VAT



D'un côté l'Homme, fait de chair, la passion est dans son sang, les sentiments dans son cœur. De l'autre la machine, l'automobile, création du précédent et extension de son ego. Je cherche encore une invention humaine qui soit à ce point faite de virilité et de sensualité, d'émanation des sens et de brutalités sonores. Pourquoi certains prétendent qu'elle n'est que masculine ? N'ont-ils jamais vu ces photos de Jane Fonda assise dans une Ferrari 250 GT SWB California ou encore les lignes félines d'une Maserati Ghibli conduisant Jane Birkin vers sa célébrité ? Elles sont intimement liées elles-aussi.

L'Automobile ponctue nos vies, de l'enfance à l'adolescence par les jeux et les manèges, puis par la découverte d'une liberté soudaine, c'est l'âge des 20 ans. Elle peut être un objet de consommation de la vie quotidienne ou être un vaisseau puissant lors de compétitions où l'homme ne cessera de pousser ses limites, aidé en cela par sa machine. Avant que l'ère de l'Internet ne relie ou délie les Hommes, elle aura été ce lien. Si ces autres, convaincus qu'elle reste un objet masculin, alors je leur accorderais qu'elle est parfois devenue la compagne de l'homme en lui facilitant la vie, en lui procurant des émotions intenses pour finalement exacerber... Sa sensualité... la boucle est bouclée !

Clothilde, Paul-Emile, Raphaël, Clément et moi-même tenions à remercier chaque propriétaire des voitures que vous retrouverez dans ces pages. Avant que l'automobile soit hermaphrodite... elle est vivante... et ce grâce à vous ! Merci de nous avoir fait confiance.

On the one hand, Man, a creature made of flesh, with passion in his blood and feelings in his heart. On the other hand, the machine, the automobile, creation of the former and extension of his ego. I am still looking for another human invention which is to the same extent the embodiment of virility and sensuality, spreading vibes and sonorous brutality. Why do some people claim that the car only captivates the masculine gender ? Have they never seen those photos of Jane Fonda sitting in a Ferrari 250 GT SWB California or else the feline shapes of a Maserati Ghibli conducting Jane Birkin towards her destiny of fame and fortune ? The ladies are also very much involved.

The automobile punctuates our lives, from childhood to adolescence through games and merry-go-rounds, then by the discovery of sudden liberty on becoming a young adult. The car can be a banal consumer product or a pulsing and powerful vessel in competitions in which the driver constantly strives to push his limits, with the aid of his machine. Before the era of Internet, which links and separates men, the car served as a link. If others remain convinced that the car is essentially a vehicle of male fantasy, I can concede that she can sometimes be his companion, by turns making his life easier and giving him intense emotions, which finally exacerbate ... his sensuality : we have come full circle !

Clothilde, Paul-Emile, Raphaël, Clément and I particularly wish to thank all the owners of the vehicles which you will find in these pages. Before the automobile turns hermaphrodite, she is alive - and it is your doing ! Thank you for having placed your trust in us.

INDEX



LANDROVER DEFENDER	1	CITROËN TRACTION 11A LIMOUSINE	36*
KIA BESTA	2	CITROËN C4 TORPEDO	37*
SAAB 900I	3	CITROËN 2 CV SAHARA	38
JAGUAR XJ6 SOVEREIGN	4	CITROËN BIG 6 / RHD SLOUGH - 1939	39*
MERCEDES-BENZ 230 W115	5	CITROËN BIG 6 / RHD SLOUGH - 1952	40*
TRIUMPH TR4 A	6	CITROËN BIG 6 EX MIRA / RHD SLOUGH - 1952	41*
AUTOBIANCHI LUTÈCE	7	CITROËN BIG 6 H / RHD SLOUGH - 1955	42*
MG A 1500 ROADSTER	8	CITROËN SUPER MODERN TWELVE	43*
CITROËN 2 CV	9	CITROËN TRACTION 7A	44*
ROVER P5 2,6	10	CITROËN CX GTI TURBO 2	45
JAGUAR TYPE E 3,8 COUPÉ	11	CITROËN BIG 6 PEACOCK ROADSTER	46
JAGUAR TYPE E SÉRIE 3 V12 ROADSTER	12	CITROËN B14 TORPEDO	47
PEUGEOT 205 GTI 1,6	13	JAGUAR MKII 2,4L	48
PEUGEOT 205 GTI 1,9	14	AUSTIN-HEALEY 100/4 BN2 KIT M	49
PEUGEOT 504 COUPÉ	15	RENAULT DAUPHINE	50
AUDI UR QUATTRO	16	VW COCCINELLE	51
AUDI COUPÉ QUATTRO GR. IV FIA	17	ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTV	52
MITSUBISHI PAJERO MPR9	18	FERRARI 308 GTBI	53
HONDA RC 45	19	MASERATI MERAK	54
HONDA RC 45 DOUBLE INJECTION	20	LANCIA FULVIA 1600 HF	55
HONDA RS 250 SPL	21	PORSCHE 356 BT6 OUTLAWS	56
FERRARI 365 GT4 2+2	22	PORSCHE 911 2,2 S	57
FIAT DINO 2.4 SPIDER	23	PORSCHE 928 GT EX JOHNNY HALLIDAY	58
ALFA ROMEO GIULIA 1600 SS BERTONE	24	FORD MUSTANG SHELBY FASTBACK	59
FIAT 508 CS BALILLA AERODINAMICA	25	PORSCHE 968 CLUB SPORT	60
SALMSON 2300 S EX-TOUR DE FRANCE 1956	26	PORSCHE 996 GT3 CLUB SPORT PH.2	61
SALMSON S4 E EX-TOUR DE FRANCE CYCLISTE	27	MASERATI 4200 SPYDER CAMBICORSA	62
CITROËN 2 CV A	28	FERRARI 355 GTB F1	63
CITROËN DS 21 PALLAS	29	FERRARI FF	64
CITROËN SM MASERATI	30	ASTON MARTIN V8 VANTAGE	65
CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET	31	BMW M6 V10	66
CITROËN TRACTION 7B	32*	BMW Z3 ROADSTER 2,0	67
CITROËN TRACTION 7B RHD	33*	BMW 528 E12	68
CITROËN TRACTION 7C	34*	CADILLAC SEVILLE	69
CITROËN TRACTION 15-6 FAMILIALE	35*		



Apprentis d'Auteuil, fondation reconnue d'utilité publique, s'engage et agit depuis plus de 150 ans auprès des jeunes et des familles les plus fragiles, à travers des programmes d'accueil, d'éducation, de formation et d'insertion. En 2018, 27 000 jeunes et près de 6 000 familles ont été accompagnés partout en France.

Ses défis ? La protection de l'enfance, la lutte contre le décrochage scolaire, le soutien à la parentalité et l'accompagnement vers une insertion socioprofessionnelle réussie.

En fin d'année 2018, l'entreprise Uber a souhaité proposer à ses utilisateurs de retomber en enfance en montant à bord de véritables voitures jouets. 5 voitures ont alors été spécifiquement créées pour l'occasion avec chacune un univers particulier. A l'issue de l'opération, Uber a souhaité faire don de ses véhicules à Apprentis d'Auteuil. Nous avons alors décidé de proposer ces pièces unique à la vente. Tous les bénéfices engendrés permettront de venir financer les formations en mécanique automobile pour les jeunes de l'établissement Poullart des Places à Thiais.

Apprentis d'Auteuil, a recognized foundation of public utility, has been engaged and active for more than 150 years with the most vulnerable young people and families through programmes of reception, education, training and integration. In 2018, 27,000 young people and nearly 6,000 families were accompanied throughout France.

What are his challenges? Child protection, the fight against school dropout, support for parenting and support for successful social and professional integration.

At the end of 2018, the company Uber wanted to offer its users to fall back into childhood by getting on board of real toys cars. 5 cars were then specifically created for the occasion with each a particular universe.

At the end of the operation, Uber wanted to donate his vehicles to Apprentis d'Auteuil. We then decided to offer these unique parts for sale. All the benefits generated will allow to come to finance the training in automotive mechanics for the young people of the establishment Poullart des Places in Thiais.



01

2000 - LAND ROVER DEFENDER 110 DOUBLE CABINE PICK-UP

200 000 KM

Vendue en l'état

1 000 / 3 000 € sans réserve



02

1994 – KIA BESTA

65 200 KM

Vendue en l'état
1 000 / 3 000 € sans réserve



03

1993 – SAAB 900I

192 000 KM

Vendue en l'état
1 000 / 3 000 € sans réserve

04

1990 – JAGUAR XJ6 4.0 SOVEREIGN

34 000 KM

Vendue en l'état
1 000 / 3 000 € sans réserve



05

1972 – MERCEDES 230 W115

25 283 KM

Vendue en l'état
1 000 / 3 000 € sans réserve



AGUTTES

Carrosserie et mécanique restaurée en 2018
Fiable et facile à prendre en main
Ligne signée Michelotti

*Bodywork and mechanical restoration in 2018
Reliable and easy to get on with
Design by Michelotti*

25 000 / 45 000 €

N° de châssis : CT56716
Carte grise française

*Chassis n°: CT56716
Registration : Normal series French registration certificate*



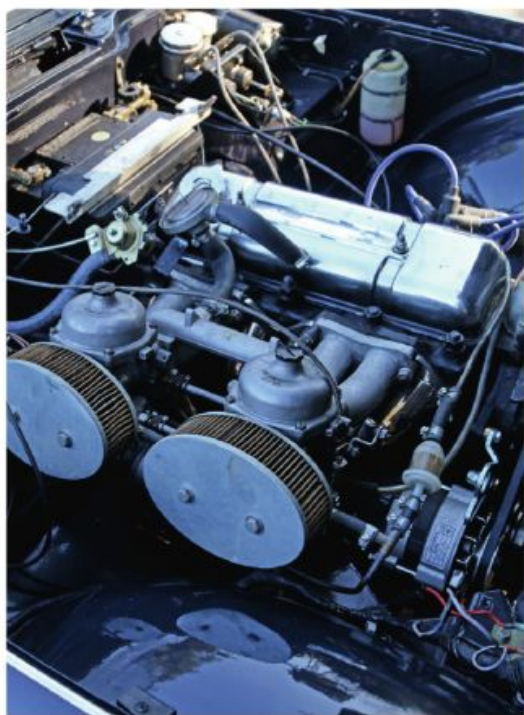
Triumph | A TR4 1967

La TR2 dévoilée au Salon de Genève 1953 fut la première représentante d'une famille de modèles à succès produits sur la base d'organes mécaniques d'origine Standard-Triumph. Le succès des TR2 et TR3, à la fois fonctionnelles, performantes et bon marché, fut assuré par les conducteurs sportifs pour qui les équipements de confort n'avaient qu'une importance secondaire. En 1961, une crise générale amena une chute des ventes, mais entre-temps, Triumph avait consulté le styliste italien Michelotti pour définir une version nouvelle de la TR sport en conservant la base mécanique de la TR3 qui avait fait ses preuves. Michelotti produisit une carrosserie moderne, élégante et plus confortable (glaces montantes, capote à arceaux facile à déployer, direction à crémaillère, etc) qui relança les ventes notamment outre-Atlantique

où l'absence de gain de performance n'eut pas d'impact. La TR4 apparut sur le marché britannique au printemps 1962, mais la très grande majorité des voitures fut exportée aux Etats-Unis.

C'est le cas de la voiture proposée à la vente. Elle fut ensuite importée en France il y a de nombreuses années avant d'arriver dans les mains d'un amateur de jolies anglaises. Après plusieurs années de bons et loyaux services, la voiture sera intégralement restaurée. En juin 2018, elle est repeinte en bleu marine mais avant cela toute la carrosserie est reprise : planchers, portières, les ailes et capots, pieds de caisses sont remplacés et un traitement anticorrosion du châssis est appliqué pour un montant de 5 549 € chez Technic Carrosserie (37550). En même temps, le réputé Garage de la Choletterie, spécialisé dans les voitures

de courses historiques reprendra l'ensemble de la mécanique et des trains roulants pour un montant supérieur à 8 300 € TTC. Élégante et racée avec ses longues portées et ses jantes Minilite, l'auto est bien suspendue, freine efficacement et fait preuve de jolies performances. Dotée d'une ligne d'échappement en inox, elle se montre confortable même sur de longues distances. Alliant le charme des roadsters des années 60 à la sportivité d'une vraie voiture de sport, notre TR4 A est la voiture parfaite pour découvrir l'univers de la voiture de collection. Pratique, fiable et facile à prendre en main, cette auto a bien des qualités. A noter que la voiture est vendue avec son manuel d'utilisation d'origine, un important dossier de factures, ses pare-chocs chromés et ses jantes tôles d'origine.



The TR2, which was unveiled at the 1953 Geneva Car Show was the first representative of a family of successful models manufactured using mechanical components of Standard-Triumph origin. The success of the TR2 and TR3, which combined the attractions of practicality, high-performance and low price, was ensured by sporty drivers for whom comfort accessories were only of secondary importance. In 1961, a general crisis led to a drop in sales, but in the meantime, Triumph had asked the Italian designer Michelotti to design a new version of the TR sport, retaining the TR3's well-tried mechanical base. Michelotti produced a modern, elegant and more comfortable body, with wind-up windows, an easily erected hood with folding hoops, rack and pinion steering etc. Sales picked up, particularly across the Atlantic

where the lack of an increase in performance did not have any negative effect. The TR4 appeared on the British market in the spring of 1962, but the vast majority of cars were exported to the United States.

The car in our sale, originally sold in the USA, was imported into France a good number of years ago and later on came into the hands of a lover of pretty English cars. After several years of good service, he had the car thoroughly restored. All corroded parts of the floor, doors, wings, bonnet and boot lid and particularly of all the underpinnings were cut out and replaced and the chassis received full rust prevention treatment. The body was then painted navy blue in June 2018. The cost of all this work, carried out by Technic Carrosserie in the Centre-Val de Loire region came to 5 549 €. Simultaneously, the well-reputed Garage de

la Choletterie, specializing in preparing cars for historic competition activity, overhauled and improved all the mechanical components at a cost of more than 8 300 €, including VAT. Now elegant and purposeful with its additional driving lights and Minilite wheels, the car has uprated suspension, braking and performance capacity. A complete stainless steel exhaust system has been fitted. The car proves to be comfortable, even over long distances. Combining the typical charm of roadsters of the 1960s with the capabilities of a true sports car, this TR4 A is a perfect car with which to discover the universe of classic car ownership. Practical, reliable and easy to get to know, the car has many different qualities. Included in the sale is the original owner's handbook and a full file of invoices, as well as the original chrome bumpers and steel wheels.

Plus rare qu'une Fiat 500
 Terriblement attachante
 Jolie patine d'origine

*Less common than a Fiat 500
 Great fun
 Nicely patinated original condition*

5 500 / 7 500 €

Châssis n°105665
 Carte grise française

*Chassis N° 105665
 French registration*



1969 Autobianchi Bianchina LUTÈCE

Filiale de Fiat, Autobianchi lance en 1957 une première Bianchina, un petit coupé découvrable deux places dérivé de la Fiat 500. La gamme s'élargit et en 1960 apparaît un coach dit «Berlina quattro posti» qui offre quatre places, comme son nom l'indique. La Bianchina était destinée à une demande purement féminine de la haute société italienne qui voulait une voiture de petite taille, facile à conduire et qui ne soit pas celle de Monsieur tout le monde. La Bianchina

utilise la base de la Fiat 500, plateforme et mécanique. Il s'agit ici d'une version 4 places de la Bianchina de 3m02 de long, dont André Chardonnet, qui importe à partir de 1962 la marque en France, décide d'attribuer un nom qui répondra mieux à son charme urbain et la nomme Lutèce. Celle-ci a d'ailleurs été utilisée pendant près de quinze ans dans sa ville de prédilection – Paris – avant de rejoindre les routes plus paisibles de la Corrèze en 2001. Son ancien propriétaire, membre

de l'Automobile Club du Limousin l'utilisa régulièrement avant de la céder à son garagiste. Trop occupé à la restauration des voitures de ses clients, celui-ci s'en sépare finalement pour le plus grand bonheur d'un ancien carrossier qui la remettra en route. Bénéficiant d'une jolie patine d'origine, l'ensemble est sain mais surtout terriblement attachant. Une parfaite alternative à la Fiat 500, idéale pour aller faire son marché au village le samedi matin !



Part-owned at the time by Fiat, in 1957 Autobianchi launched the Bianchina, a small canvas-topped two-seater coupé based on the floorpan and mechanicals of the Fiat 500. The range gradually expanded and in 1960 the 'Berlina quattro posti' four-seater saloon was introduced. The Bianchina was aimed at an exclusively feminine high-society market, for ladies seeking a small easy-to-drive car that wasn't the

car of 'Mr Everyman'.. Imported from 1962 by André Chardonnet, the 3.02m (9ft 11in) for the French market the Autobianchi was called the Lutèce, a name which better reflected the car's charm as a town runabout.

The car shown here was used for nearly 15 years in Paris before being retired to the calmer roads of Corrèze in 2001. Its former owner, a member of the Automobile Club du Limousin, used the Autobianchi regularly before passing it to

his local garage. The garage proprietor was too busy looking after the cars of his customers to give it the attention it deserved, and finally sold it to a retired bodyshop owner who put it back on the road. In nicely patinated original condition, the car is in sound order and above all great fun. The perfect alternative to a more common Fiat 500, it's just the ticket for pottering down to the market on a Saturday morning.

Ligne élégante
Rapport prix plaisir exceptionnel
Voiture restaurée il y a 4 ans

*Elegant styling
Exceptional driving pleasure for your money
Car restored 4 years ago*

25 000 / 35 000 €

Châssis n° 53972
Carte grise française

*Chassis n° : 53972
Registration : Normal series French registra-
tion certificate*



MG A 1500 1958

Lors du Salon de Francfort 1955, les attentes sont grandes chez MG et les hauts dirigeants du constructeur britannique s'affairent autour de la nouvelle MG A. En effet, depuis quelque temps, le constructeur fait face à une concurrence féroce sur le marché des petites voitures de sport. Il faut donc séduire une clientèle jeune et argentée tout en prolongeant la lignée des MG TC, TF et TD. Fort heureusement, elle y répondra avec brio, avec

notamment un dessin d'une grande finesse signé Sydney Enever. Esthétiquement et mécaniquement, tout contribue à l'atmosphère sportive que l'on attend d'une telle automobile.

Cette MG A 1500 mise en circulation en 1958 a bénéficié d'une restauration intégrale il y a 4 ans. Achetée il y a plus de 20 ans, elle a attendu patiemment que son propriétaire arrive en retraite pour

reprendre des couleurs. La carrosserie est complètement mise à nu, décapée, traitée puis repeinte. Le moteur est remplacé par un moteur de 1600 cm3 des versions ultérieures du modèle. Refait à neuf lui aussi il apporte un peu plus d'agrément et de plaisir de conduite à son conducteur. La ligne d'échappement est remplacée, les pneus (Vredestein 165/80 R15) sont quasi neufs tout comme les freins et les amortisseurs. Côté esthétique, la capote



est changée et les jantes d'origine sont remplacées par des jantes à rayons chromées du plus bel effet ! Comme si cela ne suffisait pas, le circuit électrique est remplacé également.

Très plaisante à conduire, son comportement est sans défaut et les pouces se lèvent toujours autant sur son passage! Objet de désir, ce joli roadster est prêt à vous emmener sans problème en promenade.



At the Frankfurt Motor Show in 1955 MG had high hopes for its new model and its senior executives hovered over the new MG A. For some time the manufacturer had been facing stiff

competition in the small sports car market. It was therefore vital to attract young and well-to-do customers, while continuing the tradition of the MG TC, TD and TF. Fortunately for the company, the new model was

very well received, thanks especially to the MG A's extremely fine design by Sydney Enever. Its styling and engineering both contributed to the sporty feel expected of such a car.

This MG A 1500, first registered in 1958, benefitted from a complete restoration 4 years ago. Bought more than twenty years earlier, she had to wait patiently for her owner to reach retirement age before she could be attended to. The bodywork was stripped back to bare metal, treated against corrosion and then repainted. The engine was replaced by a 1600 cc unit taken from a later version of the MGA. Completely overhauled, this engine gives more comfortable performance and improves driving pleasure. A new exhaust system was fitted. The tyres (Vredestein 165/80 R15)

are nearly new, as are the brakes and the shock absorbers. Turning to the cosmetics, the hood has been replaced and handsome new chrome wire wheels have been fitted in place of the original painted items. As if all that was not enough, the electrical wiring loom has also been replaced.

This MG is very pleasant to drive and handles impeccably, always attracting a thumbs-up sign as it goes past! This desirable roadster is ready to take you out for a trouble-free drive.



Formidable jus d'origine
Une des premières « nouveau capot »
Vert embrun AC 511

*Wonderfully original condition
One of first 'new bonnet' models
Vert Embrun AC 511*

6 500 / 8 000 €

Carte grise française normale
N° de châssis : 251 281

*French registration (normal)
Chassis N° 251281*



1960 | 2 CV Citroën

Dans ce cas précis, on ne parle plus de voiture, mais de mythe, de symbole et peut-être d'art de vivre. La 2CV Citroën doit sa naissance à un visionnaire nommé Pierre Jules Boulanger. Concept génial, elle est une voiture simple et robuste nécessitant très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 quand les ingénieurs de chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour Toute Petite Voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Le premier prototype sort en 1937 mais la seconde guerre éclate et interrompt malheureusement son développement. En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame et le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au Salon de l'Automobile de Paris. Bien que très critiquée au départ

elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession tant le cahier de commande est remplie. Stoppée en 1990 après 42 ans de carrière, la production de ce mythe automobile français s'élèvera à plus de cinq millions d'exemplaires et reste encore aujourd'hui la sixième voiture française la plus vendue.

L'exemplaire que nous vous présentons est un modèle de fin décembre 1960 ce qui en fait une des premières équipées du nouveau capot à cinq nervures. Elle est sortie des chaînes de Javel pratiquement le jour de Noël et on peut imaginer la joie au sein d'un ménage Français de recevoir enfin leur petite 2CV tel un cadeau. De couleur vert embrun AC 511, elle se présente aujourd'hui dans un

beau jus d'origine mais parfaitement roulante. Cette teinte aiguayait alors une gamme de couleurs un peu triste. Volontairement laissée ainsi avec les traces du temps, seule la sellerie fut changée au profit d'une neuve très récemment. A l'essai, le volontaire petit bicylindre refroidit par air s'est montré en bonne forme. L'embrayage centrifuge si typique à ces premières 2CV fonctionne à merveille. Cette 2CV fut achetée en 2016 par le propriétaire actuel et présentée en cadeau à son père qui hélas depuis quelque temps ne peut plus conduire la voiture. Avec un contrôle technique à jour et un fonctionnement mécanique parfait (la batterie est neuve) c'est l'occasion de fêter les 100 ans de Citroën et de rouler avec une voiture désormais légendaire sur les routes de France cet été.



We're not talking here of a car, but of a myth, a national symbol – a way of living, even. The Citroën 2CV owes its birth to a visionary by the name of Pierre Jules Boulanger. The concept was for a simple and robust vehicle needing the minimum of maintenance, and its origins can be traced back to the late 1930s when Citroën's engineers began work on what was known as the TPV or 'Toute Petite Voiture'. Designed under the direction of André Lefebvre, the first prototype emerged in 1937. The outbreak of war prevented series production beginning and the project – substantially revised – only really got underway again when peace returned. The 2CV's unveiling on 7 October 1948 proved to be the sensation of that year's Paris motor show. Although at first

the butt of much criticism, the 2CV rapidly became sought-after and it was normal to have to wait several years before taking delivery, because of the large number of orders Citroën was struggling to fulfil. When the 2CV was discontinued in 1990 after a 42-year life, more than 5m had been built, making this mythological machine the sixth most-sold French vehicle of all time. The example presented here dates from the end of December 1960, which makes it one of the first 2CVs with the new five-rib bonnet. It left the lines almost on Christmas Day, and one can easily imagine the joy in one particular French household at receiving such a fine festive gift. Currently in unspoilt original condition and good working order, it is finished in Vert Embrun (Spray Green)

code AC 511, a shade introduced on the last 'ripple-bonnet' cars and which livened up a previously somewhat dull range of colours. With signs of the passage of time intentionally preserved, only the seat fabric has been changed recently. On test the gallant little air-cooled twin has proved to be in rude health and the centrifugal clutch found on these early 2CVs to be working perfectly. The car was bought in 2016 by its current owner as a present for his father, who unfortunately is no longer able to drive it. With a valid contrôle technique (MoT) and no mechanical worries – there's even a new battery – this is a fine way to celebrate Citroën's centenary, bowling along the French roads this summer in one of its most legendary vehicles.

Livrée neuve à la société Lanvin
Deuxième main depuis 1980
Française d'origine

*Delivered new to Lanvin Perfumes
Same ownership until 1980
French-market model*

8 000 / 12 000 €

N° de châssis : 78300044A
Carte grise française

*Chassis N° 78300044A
French registration*



1964

ROVER 2.6 litres

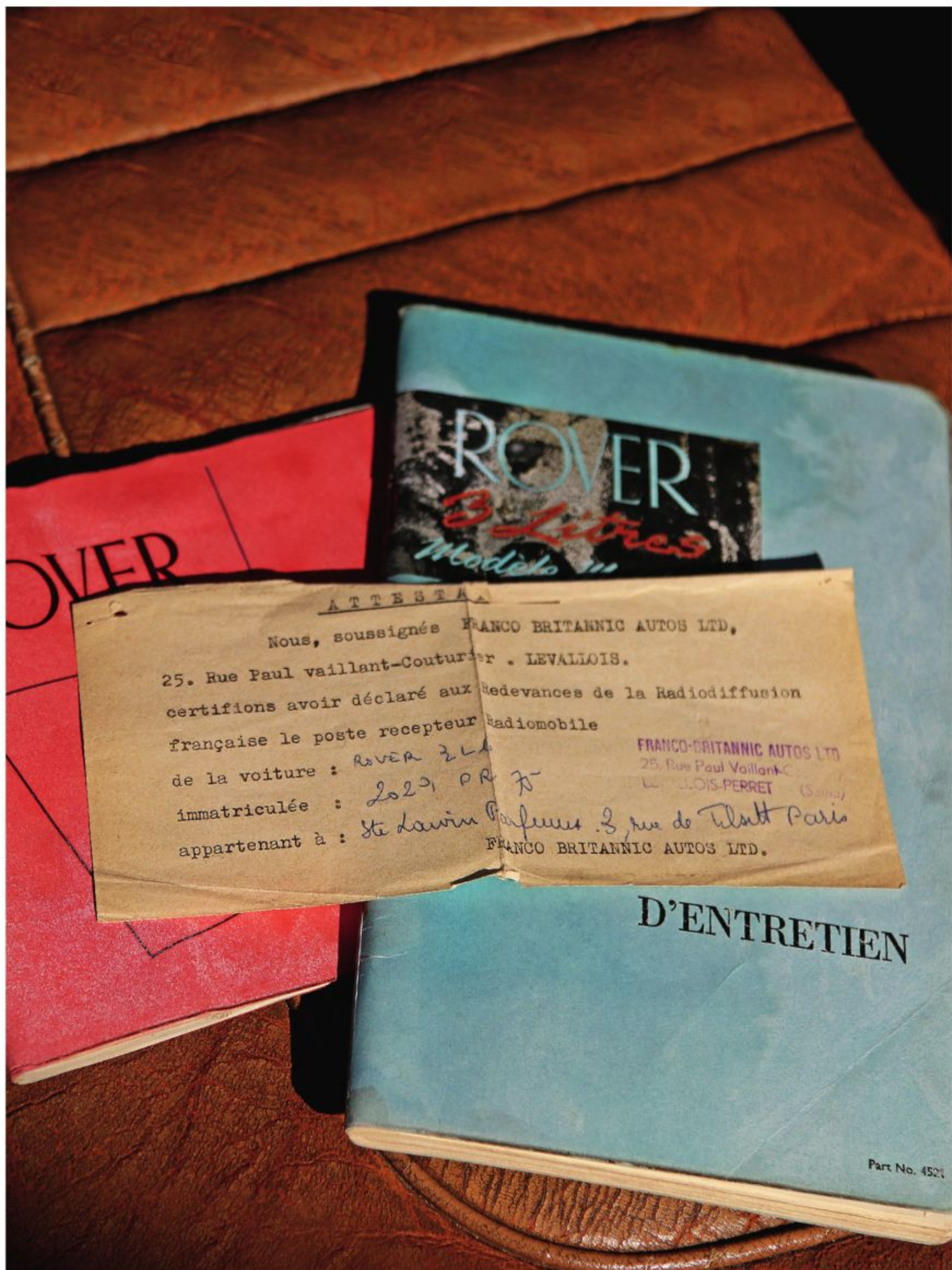
P5 Mark II

Dans les années 1950, Rover affiche l'image donnée par la haute et digne P4, affectueusement surnommée «Tante Rover». Mais il est temps de se moderniser et la firme de Solihull met en route le «Project 5», qui vise le marché des voitures de luxe, solidement occupé par Jaguar. A partir d'un prototype réalisé par Pininfarina à la demande de Rover, le jeune styliste David Bache trace une carrosserie élégante dont les lignes modernes n'excluent pas une réelle

distinction. Elle affiche sa large calandre Rover et les ailes avant se terminent par deux feux de position qui en dynamisent la forme. L'insonorisation a fait l'objet de soins particuliers et l'intérieur est évidemment à la hauteur d'une voiture de cette classe, le cuir recouvrant sièges et contreportes, alors que le bois habille la planche de bord. Sous le capot de la P5 réservée au marché français, on retrouve un six-cylindres de 2.6 litres d'une puissance de 105 ch coupleux et agréable à l'oreille. En 1962, la voiture

gagne une culasse Weslake sur certains modèles et passe à 132 ch capable enfin à cette belle Rover d'offrir à ses occupants des performances répondant à l'image de la marque.

Française d'origine, cette Rover P5 est intéressante à plus d'un titre. Livrée neuve en boîte mécanique par la Franco-Britannic le 12 février 1964, elle est immatriculée trois jours plus tard au nom de la société Lanvin Parfum à la prestigieuse adresse du 8ème



arrondissement de Paris, 3 rue de Tilsitt. Immatriculée 2029 PR 75 la société l'utilisera pour déplacer sa direction et certains clients privilégiés. Sur son carnet d'entretien régulièrement tamponné, on constate que la voiture parcourt environ 5 000 km par an pour afficher le 7 novembre 1977 un peu plus de 45 325 km. Deux autres entretiens sont mentionnés chez Jacques Savoye dans le 17ème arrondissement de Paris en 1998 et 2000 à 70 000 km. Deuxième main depuis le 9 juin 1980, notre voiture

est utilisée par son propriétaire dans la région de Rambouillet où il passe ses week-ends. Affichant aujourd'hui 83 481 km au compteur, elle fut régulièrement entretenue, comme en attestent les factures en notre possession. Plus récemment la réfection des freins, de l'embrayage et la vidange de tous les fluides ont été effectuées. Délicieusement patinée, cette voiture est dans un bel état d'origine invitant aux voyages dans une ambiance feutrée.

Toujours entreposée à l'abri et avec soin, elle représente une bonne occasion d'acquérir un exemplaire de cette anglaise cossue, confortable et puissante, une des dernières « vraies » représentantes de la marque Rover, synonyme d'élégance et de luxe discret.



In the 1950s Rover was respected as a producer of staid high-quality cars, as represented by the P4, nick-named in later years the 'Auntie' Rover. But a wind of change was blowing, and Rover decided

with its 3-litre P5 to aim higher up the market and offer a model to rival the Jaguars of the time. Influenced by a P4 coupé commissioned from Pininfarina, young stylist David Bache drew up an elegant body

with more modern but still dignified lines. It featured the traditional Rover radiator grille and the front wings were given definition by the high-set sidelights. Sound-deadening received particular attention and the interior

was everything expected of a vehicle in this class, with memorably comfortable leather seats and a wood-trimmed dashboard. Under the bonnet of the French-market P5 MkII of 1962–65 was a reduced-capacity 2.6-litre version of the torquey and refined inlet-over-exhaust Rover engine; equipped, as all MkII and MkIII P5s, with a cylinder head designed with input from Weslake, it developed a claimed 123bhp (gross), against the 134bhp (gross) of the regular 3-litre MkII/III engine.

This original French-market manual-transmission car is interesting on more than one account. Delivered new by Franco-Britannic on 12 February 1964, it was registered three days later to Lanvin Perfumes at its prestigious address of 3 rue de Tilsitt in the 8th arrondissement of Paris. Carrying the registration 2029 PR 75, the Rover was used by senior management and to transport certain special customers. On its regularly stamped service booklet it can be seen that

the car covered about 5000km (3000 miles) a year, for a total of 45,325km (28,164 miles) on 7 November 1977. Two further services are recorded, by Jacques Savoye in the 17th arrondissement, in 1998 and then, at 70,000km (43,500 miles), in the year 2000. Passing to its second owner on 9 June 1980, the car was used in the Rambouillet region where the new custodian spent his weekends. With 83,481km (51,875 miles) on the clock today, the P5 has been regularly maintained, as proved by the bills we hold. Most recently the brakes and clutch have been overhauled and all fluids changed. Wonderfully patinated, this is a car in fine original condition, offering the promise of refined velvety motoring.

Always garaged with all due care, this is a good occasion to acquire an excellent example of this luxurious, comfortable and powerful British saloon, one of the last 'real' Rovers and the very acme of quiet high-quality elegance.



Française d'origine
Très bel état de restauration
Historique limpide

*Supplied new to France
Excellent restored condition
Documented history*

120 000 / 160 000 €

Châssis n°885922
Carte grise française

*Chassis N° 885922
French registration*



1962 Jaguar 3.8 | série 1 Type E Coupé

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence. La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire. Alors la firme de Coventry travaille dans le plus

grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales... Révélée à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue «plus belle voiture du monde» par les journalistes spécialisés. Nombreuses

sont les personnalités de l'époque à s'empresser de passer commande: Françoise Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sans parler des têtes couronnées... Le design de la Type E a souvent été attribué à Sir William Lyons, c'est pourtant à Malcom Sayer, aérodynamicien issu de l'industrie aéronautique, à qui l'on doit ce coup de crayon magique. Habillant un châssis tubulaire très léger, le designer anglais a





offert à sa création ce capot immensément long qui contribue au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui. Beaucoup moins chère que ses concurrentes directes, avec un châssis sportif et des performances de premier ordre, la Type E cumulait tous les atouts... Cela est encore plus vrai aujourd'hui !

La Jaguar Type E 3.8 Coupé que nous vous présentons dans ces pages fut livrée neuve par le célèbre importateur Royal Elysées – Charles Delecroix le 22 mai 1962. Son historique bien documenté révèle que notre exemplaire connaît un nouveau propriétaire en 1981 puis un autre résidant en Isère en

1988. Vingt ans plus tard, la caisse entière est démontée pour être restaurée avant qu'un personnage bien connu du sport automobile historique n'en fasse l'acquisition, et l'engage à 3 reprises au Tour Auto Optic 2000 (2009, 2010 et 2011) en régularité. Le propriétaire actuel l'achètera juste après son dernier Tour Auto, en 2011, et entreprendra une restauration complète de la mécanique. Depuis 2014, plusieurs éléments importants ont été rénovés ou remplacés, tels que le pont arrière, le radiateur, un allumeur Mallory, les amortisseurs sport réglables, le système de freinage, etc... C'est chez le spécialiste José Da Rocha (Classic Garage), que la voiture est

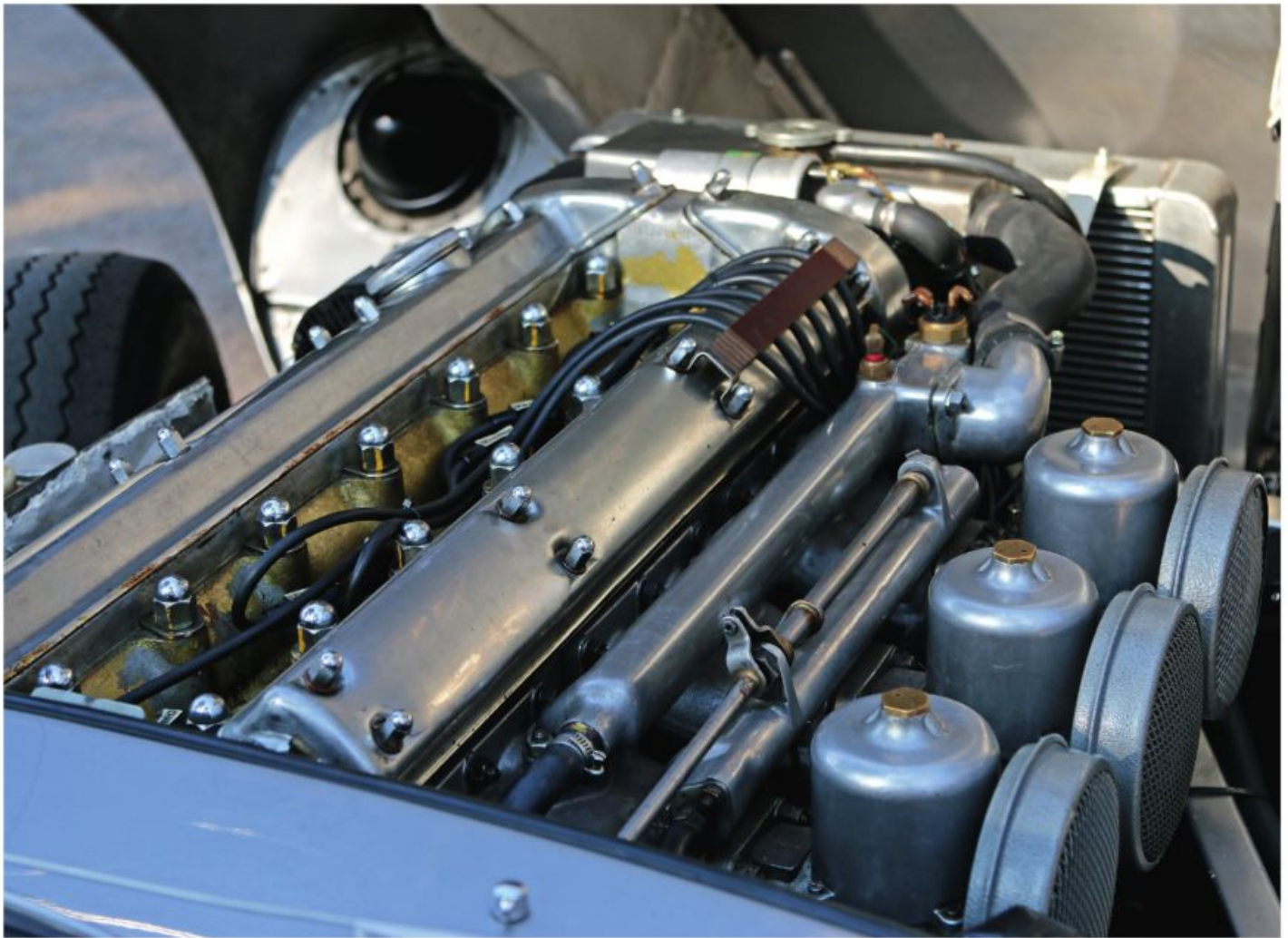
entretenu et que la mécanique est réglée avec tout le soin que nous lui connaissons. Son propriétaire méticuleux a toujours été soucieux du bon état de fonctionnement de son auto afin de pouvoir rouler régulièrement et participer à des rallyes touristiques dans le Perche ou en Sologne avec son épouse. Elle se trouve aujourd'hui dans un très bel état de restauration, confirmé par son dossier d'expertise et sera livrée avec 4 plaquettes de freins et 4 pneus neufs. Son dossier complet de factures et de photos de restauration l'accompagne également. Un argument de plus pour qui hésiterait encore à se laisser tenter par cette désirable Type E française à l'historique limpide.



Since the end of the war Jaguar has been the incarnation of a certain idea of the British grand tourer. The XK120-140-150 generation of two-seaters was responsible in large part for the marque's sporting image, thanks to its successes in competition. But with the passage of the years came the need for Jaguar to create a worthy successor to these glorious cars. The firm worked in the utmost secrecy on what would become the E-type, so called in reference to the C-type and D-type that had been so successful at Le Mans and in other events around the world. Unveiled in Geneva rather than in London, to demonstrate its international ambitions, the E-type was an immediate success and was soon voted 'the most beautiful car in the world' by the specialist



AGUTTES



press. Numerous famous people rushed to order one: Françoise Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sundry members of royalty... The shape of the E-type is often attributed to Sir William Lyons, but it was in reality the work of Malcolm Sayer, an aerodynamicist with an aero-industry background. Based around a steel monocoque with a square-tube front subframe, his design featured a notably long bonnet which was – and is – part of the car's magnetic attraction.

Much less expensive than its direct competitors and with chassis behaviour and performance of the highest order, the E-type had everything going for it – and that is just as true today.

The E-type 3.8-litre coupé presented here was delivered new on 22 May 1962 by celebrated Jaguar and Mercedes importer Charles Delecroix's Royal Elysées garage. Its well documented history reveals that it changed hands in 1981 and then went

to a further owner, in the Isère, in 1988. Twenty years later the car was entirely dismantled and restored before a well-known figure in the world of historic competition acquired it and entered it three times in a row – in 2009, 2010 and 2011 – in the Tour Auto Optic 2000 regularity rally. Just after this, in 2011, the current owner bought the car and commissioned a complete mechanical restoration. Since 2014 several key components have been renovated or



replaced, including the rear axle assembly, the radiator, the Mallory distributor, the adjustable dampers and the braking system. The car has been maintained by José Da Rocha (Classic Garage) and the mechanicals have been set up with the skill expected of such a specialist. The Jaguar's meticulous owner has always ensured that it has been kept in perfect running order so that he and his wife can use it regularly and take part in historic rallies in the Perche

and the Sologne. It is in excellent restored condition, as is confirmed by the report for its insurance valuation, and comes with a set of new brake pads and four new tyres. A complete file of bills and photos covering the restoration accompanies the car, a further reason to fall for the charms of this desirable French-market E-type with its documented history from new.

AGUTTES

Restauration intégrale chez Provost en 2015
Superbe combinaison de couleur
Rare boîte mécanique 4 vitesses

*Fully restored at Provost in 2015
Beautiful color combination
Rare 4 speed manual gearbox*

70 000 / 110 000 €

Carte grise française
Châssis n° AR11636*000953

*French registration papers
Chassis number: AR11636*000953*



1974 Jaguar Type E série 3 V12 ROADSTER

En 1972, lors d'un essai de la Type E série 3, le magazine Road & Track qualifia le nouveau V12 de «véritable délice, justifiant presque à lui seul le ticket d'entrée». Le V12 est une mécanique merveilleuse, aussi bien à écouter qu'à contempler. Il n'aurait pas pesé lourd dans la balance si la série 3 s'était révélée moins rapide que ses prédécesseurs, mais le nouveau V12 tout aluminium de 5,3 litres à arbres à cames en tête délivrait 272

ch, puissance suffisante pour largement dépasser les 225 km/h. Autre bonne nouvelle, avec environ 16 secondes pour le 0 à 160 km/h, la V12 devenait la type E aux plus fortes accélérations.

L'aspect plus agressif de la série 3 cachait d'autres évolutions mécaniques telles que des freins avant à disques ventilés, une suspension avant anti-plongée, un allumage Lucas transistorisé et une direction

assistée Adwest ; sur cette voiture qui était devenue plus une GT de luxe qu'une sportive pure et dure, la boîte automatique était l'une des options les plus demandées, rares sont donc les boîtes mécaniques subsistantes aujourd'hui. Des passages de roues élargis, une calandre intégrant une entrée d'air de refroidissement plus profonde, un échappement à quatre sorties et, bien sûr, le sacro-saint emblème V12 sur le couvercle de coffre, permettaient



de distinguer la série 3 de ses prédécesseurs à six-cylindres. L'intérieur, lui, restait dans la pure tradition Jaguar. La Type E série 3, en version roadster deux places ou coupé «2+2», était construite sur la plateforme à empattement long des séries 2 «2+2» ; elle maintenait la tradition Jaguar de performances et de luxe inégalés à ce niveau de prix.

Livrée neuve aux Etats-Unis et importée en France, ce roadster série 3 a été acheté en 2011 par son propriétaire actuel, mal-

heureusement décédé en 2015. Sachant qu'une voiture de collection devait rouler pour maintenir son bon entretien, son épouse confia la voiture à son frère, amateur lui aussi de belles mécaniques. Il en prendra grand soin, roulant avec et la fera entretenir avec soin. Quatre ans plus tard, l'excellent travail réalisé par la carrosserie Provost au Mans est intact, l'alliance des couleurs (Silver Grey avec un intérieur et capote bordeaux) est superbe et la mécanique est alerte. L'auto est équipée de l'excellente boîte mécanique à 4 rapports

plus rare et surtout plus agréable que la boîte automatique Borg Wagner. Accompagnée d'un nombre important de factures et d'un solide dossier retraçant toutes les étapes de sa restauration, cette Jaguar Type E V12 est l'une des plus belles que nous ayons eu la chance de présenter aux enchères. Elle est proposée avec sa carte grise française, un certificat du Jaguar Heritage Trust et un rapport d'expertise indépendant datant de 2016 valorisant la voiture à 120 000 €.



Testing the E-Type Series 3 back in 1972, Road & Track magazine reckoned the new V12 power unit, 'a sheer delight, by itself almost worth the price of admission. The V12 is a lovely piece of machinery, lovely to listen to and lovely to behold. This superior refinement

would have counted for little had the Series 3 proved slower than its predecessors, but the new V12 engine, all-alloy, 5.3-litre, overhead-camshaft produced 272bhp, an output good enough for a top speed well in excess of 140mph. Further good news was that the 0-100mph time of around 16

seconds made the V12 the fastest-accelerating E-Type ever.

Other mechanical changes beneath the Series 3's more aggressive looking exterior included ventilated front disc brakes, anti-dive front suspension, Lucas transis-

torised ignition and Adwest power-assisted steering, while automatic transmission was one of the more popular options (consequently mechanic gearboxes are quite rare today) on what was now more of a luxury Grand Tourer than out-and-out sports car. Flared wheelarches, a deeper radiator air intake complete with grille, and a four-pipe exhaust system distinguished the Series 3 from its six-cylinder forbears, plus, of course, that all-important 'V12' boot badge. The interior though, remained traditional Jaguar. Built in two-seat roadster and '2+2' coupé versions, both of which used the long-wheelbase floor pan introduced on the Series 2 '2+2', the Series 3 E-Type continued the Jaguar tradition of offering a level of performance and luxury unrivalled at the price.

Delivered new to the USA and imported into France, this Series 3 roadster was

purchased in 2011 by the current owner, who sadly died in 2015. His wife knew that a classic car has to run to keep the mechanic in good condition, that is why she entrusted the Jaguar to her car enthusiast brother in law. Four years ago, garage Provost in Le Mans did a complete restoration of the car which is still remarkable. The harmony of colors (silver grey with burgundy leather and cover) is superb and the engine is in a very good shape. Fitted with the rare and comfortable 4 speed manual gearbox, the car is sharper and quicker in comparison with the Borg Warner automatic gearbox. Coming with an important invoice file and restoration history, the V12 E-Type is one of the most beautiful we have ever had to display in our catalog.

The car is offered with French papers, a Jaguar Heritage Trust Certificate, and a favourable Rapport D'Expertise (2016) for more than 120 000 €.



Etat exceptionnel
Seulement 75 000 km
Désirable version 115 ch

*Exceptional condition
Only 75 000 km
Desirable 115 bhp version*

14 000 / 18 000 €

Châssis n°VF320CB6201155769
Carte grise française

*Chassis n° : VF320CB6201155769
Registration : Normal series French registration certificate*



Peugeot 1.6 115ch 205 GTI

1988

Dans les années 1980, les GTI ont le vent en poupe. Le succès commercial est au rendez-vous et Volkswagen devait s'attendre à rester champion dans cette compétition, avec sa légendaire Golf GTI. Ce fut sans compter sur Peugeot, qui proposa en 1984 la version GTI de la célèbre « Puce » de Sochaux, la 205. Cette petite auto arrive tardivement après les R5 Alpine et Golf GTI, mais propose des arguments de poids et une identité qui lui est propre, à tel point qu'elle marquera des

générations de passionnés d'automobiles. Proposée d'abord avec un moteur 1.6 litres de 105 ch, elle sera ensuite proposée en version 115 ch à partir de mars 1986. Avec près de 300 000 exemplaires assemblés sur une carrière d'environ 10 ans, la 205 GTI demeure l'un des plus éclatants succès de l'usine Peugeot.

La très belle Peugeot 205 GTI 1.6 que nous présentons dans ces pages fut livrée neuve le 24 février 1988 par la concession

Neubaueur Paris Nord. Toujours gravée sur l'ensemble des vitres de la voiture, 1855 ZN 91 sera sa première immatriculation. Elle sera vendue 18 mois plus tard à celle qui en restera l'unique propriétaire pendant 26 ans. Utilisée comme voiture d'appoint, le kilométrage n'est que très peu évolutif et la voiture sera toujours remise soigneusement dans son garage. Le dossier de factures démontre cependant que la propriétaire entreprit de nombreux travaux de maintenance entre 2008 et 2014.



Entretien dans le réseau Peugeot chez Groult Autos Service, la mécanique est revue dans son intégralité pour un total s'élevant à plus de 9 000 €, factures à l'appui. A l'issue d'une ultime révision en octobre 2014, sa propriétaire Madame Barthes décide finalement de vendre sa 205 à un jeune passionné résidant dans l'Essonne... un retour aux sources pour notre GTI. Lorsque nous découvrons la voi-

ture dans son garage, nous sommes bluffés par l'état général de la voiture qui se révèle exceptionnel. Sa carrosserie est exempte du moindre choc et sa teinte d'origine Gris Futura lui va comme un gant. Quant à l'habitacle, il est dans un état proche du neuf. Le tissu des sièges est bien tendu, les moquettes rouges sont impeccables et les plastiques bien alignés ne sont pas rayés. En septembre 2018, son nouveau

propriétaire fit changer les amortisseurs à l'avant ainsi que les roulements et freins à l'arrière. Quasiment introuvable dans un tel état de conservation et présentant un faible kilométrage, notre 205 GTI 1.6 115 ch représente une formidable opportunité pour tous les fans de Youngtimers.



In the 1980s, GTI models were in high demand. The market sector was profitable for the manufacturers and Volkswagen, who had initiated it with the legendary Golf GTI, was expecting to remain market leader. However, Peugeot

made a brilliant and unexpected incursion in 1984 when the firm launched a GTI version of its well-known compact model, the 205. This 'hot hatch' was a late entry, arriving well after the R5 Alpine and the Golf GTI, but it had solid attributes and

such a strong identity that it left its mark on an entire generation of car enthusiasts. It was initially offered with a 105 bhp 1.6 litre engine, but in March 1986 power output was increased to 115 bhp. With nearly 300 000 vehicles built during a 10 year

production span, the 205 GTI remains one of Peugeot's most outstanding successes.

The very handsome Peugeot 205 GTI 1.6 which we are presenting was delivered new on 24th February 1988 by the concessionaire Neubaueur Paris Nord. All her windows are still engraved with her first registration, 1855 ZN 91. 18 months later, she would be sold to a Madame Barthes, who would keep her for the next 26 years. As the car was reserved for occasional use, the distance covered only built up slowly and she was always carefully garaged. The file of invoices shows that regular maintenance work was carried out between 2008 and 2014 by the Peugeot agent Groult Autos Service, with complete mechanical overhaul costing more than 9000 €. After a last full service in October 2014, the long-term owner finally decided to sell her to a young enthusiast living in the Essonne department. When we inspected

the car in its garage, we were astonished by its exceptional overall condition. The bodywork, in its attractive original colour of Futura grey, does not have even the slightest dent and the interior is virtually as new. The fabric of the seats is taut and unwrinkled, the red carpets are impeccable and the well aligned plastic fittings are free of any scratches. In September 2018 her new owner replaced the front shock absorbers and the rear wheel bearings and brakes. It is almost impossible to find a 115 bhp 205 GTI 1.6 with such a low odometer reading and in such impeccable condition, so this vehicle represents a fantastic opportunity for all lovers of 'youngtimers'.



AGUTTES

16 000 km d'origine
2ème main
Rarissime 1.9 phase 1

16 000 km from new
2 previous owners
Extremely rare 1.9 phase 1

28 000 / 40 000 €

Carte grise française
N° de châssis : VF3741C8607830254

Registration : Normal series French registration certificate
Chassis N°: VF3741C8607830254



1987 — PEUGEOT 205 GTI 1.9

Quel événement la sortie de la 205 GTI ! Enfin une sportive française qui fait concurrence aux allemandes. Volkswagen, à quelques mois près, rate quelque peu la sortie de sa Golf GTI en embourgeoisant plus que nécessaire la Golf 2 : cela profite à Peugeot ! La presse salue sa performance et la petite Sochaliennne est sacrée Sportive de l'année par le magazine Echappement en 1984. Enfin une voiture « chic et sport » qui deviendra un symbole de toute une

génération. Pour concurrencer la Volkswagen Golf GTI, véritable instigatrice de la lignée des GTI, Peugeot dévoile la 205 GTI 1.6 au salon de Genève 1984. L'année suivante, le sacre de la Peugeot 205 Turbo 16 en championnat du monde des rallyes assied définitivement l'image de la 205 GTI. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés. Pourtant, au fil des millésimes, la concurrence se réarme. La Renault 5 GT Turbo affiche

désormais 120 ch et Volkswagen sort une version 16 soupapes sur sa Golf 2.

Peugeot n'a alors d'autre choix que de lancer une version plus musclée. Les jantes en alliage léger passent à 15 pouces et cachent un système de freinage spécifique, des trains revus pour faire passer la puissance vers les magnifiques pneus MXV en 185 / 55 – 15 spécifiques à elle seule. Grâce à cet ensemble, la voiture offre des performances de premier plan et un caractère réellement sportif capable de



rivaliser avec des GT les plus puissantes et prestigieuses du moment.

La 205 GTI que nous vous présentons en vente a une histoire étonnante qui relève du conte de fées. Elle fut construite à Sochaux en début d'année 1987 puis importée en Espagne à Barcelone par la concession Peugeot comme voiture d'exposition et d'essai. Finalement elle ne sera jamais vendue à un particulier et la concession conservera la voiture dans son garage. Elle restera 30 ans ainsi à l'abri de la lumière et des éléments mais tout en étant chaque année révisée et démarrée pour la garder dans un état mécanique parfait. D'après le second propriétaire, la voiture était stockée hors-sol sur un pont à quatre colonnes pour

ne pas déformer les pneus MXV au contact du sol ! Un célèbre négociant monégasque en voitures anciennes repère la voiture et l'achète en 2016 pour la revendre en janvier 2017 au propriétaire actuel. Une grosse révision fut tout de même effectuée avant la vente avec un remplacement de toutes les pièces d'usure du moteur telles que courroie, pompe à eau et fluides. Actuellement exposée dans un garage en Bretagne, la voici de nouveau à vendre et c'est une chance exceptionnelle d'acheter une 205 GTI qui sent encore véritablement le neuf ! Ce modèle est de couleur Blanc Meije POWT et dispose du très rare et désirable intérieur tout en tissu si rare au 1.9 car le semi-cuir était livré en série ; il fallait alors demander en option gratuite le tissu intégral

des sièges. On note que cette version est dépourvue de toute option et tant mieux car les amateurs de GTI apprécient ce modèle dépouillé et plus léger. Contact, démarreur, le XU9JA s'exprime dans un son bien particulier, peut-être un peu plus rond et sourd que le 1.6. A l'essai c'est véritablement une voiture neuve que nous avons entre les mains : aucun bruit parasite ne vient perturber la conduite de l'auto ; le moteur prend parfaitement ses tours, le freinage efficace. Preuve de ce bon état, le contrôle technique est en cours de validité et ne présente aucun défaut. En cumulant ce kilométrage si bas et la rareté d'être l'une des plus anciennes 1.9, cette 205 se destine aux collectionneurs de GTI les plus exigeants.



The launch of the Peugeot 205 GTI created a real sensation. Here at long last was a sporty French car capable of rivalling the benchmark German models. A few months previously, Volkswagen had brought out a disappointing replacement for the iconic Golf GTI by making the Golf GTI 2 too heavy and bourgeois. Peugeot made the most of the golden opportunity to fill the market niche. The press praised the

new hot-hatch and the 205 GTI was elected Best Sporting Car of 1984 by Echappement magazine. At last a "chic and sport" model which would become an emblem for a whole generation. To rival the Volkswagen Golf GTI, which had created the new GTI category in 1975, Peugeot unveiled the 205 GTI 1.6 at the 1984 Geneva Motor Show. The following year, the victory of the Peugeot 205 Turbo 16 in the World Rally Championship gave the 205

GTI an undisputed status. A well balanced package, with good performance and a keen price, the car was unanimously liked by both journalists and the public. However, in the course of the following years, rival models raised the stakes. The Renault 5 GT Turbo boasted 120 bhp and Volkswagen brought out a sharper 16 valve version of the Golf GTI 2. Peugeot was therefore obliged to bring out a more powerful version and unveiled at

the 1986 Paris Motor Show the 130 bhp 205 GTI 1.9, featuring new 15 inch alloy wheels, better brakes with discs at the rear, beefed up suspension to cope with the increased power and specially created Michelin MXV 185/55 VR15 tyres. With this equipment, the car offered the best performance in its category and a really sporting character, enabling it to measure up to the most prestigious and powerful GTI models then available.

The 205 GTI which we are presenting has had an extraordinary fairy-tale history. Leaving the factory at Sochaux in early 1987, the car was sent to the Peugeot concessionaire at Barcelona to serve as a demonstration model. Never having been handed over to a private buyer, she remained in the dealer's garage for 30 years, sheltered from the weather, but being started up and serviced every year to maintain her in top mechanical condition. According to the second owner, she was kept on a 4-column hydraulic lift with the wheels off the ground to avoid deforming the tyres. In 2016 a well-known classic car dealer based in Monaco spotted and bought the car before

reselling her in January 2017 to the current owner. A major service was carried out before the sale, with the replacement of all fluids, drive belts, water pump and all other wearing parts. Currently on display in a garage in Brittany, the car is now offered for sale and presents an exceptional opportunity to buy a 205 GTI which looks and smells like a new car ! The paintwork is Meije POWT white and the upholstery is the desirable all fabric option rarely found on the GTI 1.9, as the standard specification had part-leather seats. All fabric upholstery was available as a no cost option. This car has no optional extras, which will please enthusiasts who prefer this model without added weight. When started, the XU9JA has an expressive sonority which is more even and low pitched than the 1.6 engine. A road test shows that this really is a factory-fresh car, with no unwanted noises, efficient brakes and a freely revving engine. The valid obligatory test certificate, with zero defects, is proof of the good condition of the vehicle. With such a low odometer reading and the rarity of being one of the earliest of the 1.9 model, this car will appeal to the most demanding GTI enthusiasts.



Ligne élégante signée Pininfarina
Importants travaux de remise en état mécanique
140 000 km d'origine

*Pininfarina coachwork
Major mechanical overhaul
140,000km recorded*

12 000 / 18 000 €

Carte grise française normale
N° de châssis : 3092840

*Chassis N° 3092840
French registration (normal)*



1974 | PEUGEOT 504 coupé

Chez Peugeot, les versions coupé et cabriolets dérivées de berlines sont une tradition. Après les 203 et 403 cabriolets Peugeot fait appel pour la 404 à Pininfarina, qui crée une carrosserie complètement différente de celle de la berline. Avec la 504 lancée en 1968, le constructeur de Sochaux confirme la règle et change une sage berline quatre portes en un élégant coupé digne des productions transalpines. La forme va évoluer au cours de la carrière de la voiture, mais elle conservera l'élégance du dessin initial. Pour arriver à ce résultat, les ingénieurs ont raccourci l'empattement de 19 cm et les voies arrière ont été élargies de 5 cm. Au total, la longueur hors-tout des 504 coupé et cabriolet est 13 cm plus courte que celle des berlines, mais leur

poids est supérieur du fait d'un renforcement de la caisse. Produite de 1969 à 1983, cette voiture devenue désormais mythique propose une parfaite fiabilité et une facilité de conduite déconcertante.

La 504 coupé qui nous intéresse dans ces pages est un modèle 1974 à moteur 4-cylindres 2 litres de cylindrée développant une puissance de 104 ch. De couleur vert argenté métallisé, elle se présente dans un bel état d'origine. La peinture est encore d'un bel éclat et semble être celle d'origine et il en est de même pour la sellerie en velours marron au tissu bien tendu. Elle fut achetée par le propriétaire actuel en 2016 et rapidement fiabilisée à la suite de nombreux travaux. On peut voir une fac-

ture sur laquelle le moteur fut intégralement révisé ainsi que tout le circuit de freinage. Quelques éléments de carrosserie furent par cette occasion repeints. Aujourd'hui cette 504 se présente dans un état mécanique parfait et est ainsi prête à prendre la route, du haut de ses 140 000 km d'origine. Au volant, la voiture s'est montrée très agréable à conduire. Le moteur est doux et la boîte de vitesses est onctueuse. Au Salon de l'Auto 2018 à Paris, Peugeot crée l'événement en présentant un concept-car appelé E-Legend au dessin reprenant les lignes de la 504 coupé. C'est une beauté et le succès est immédiat. A l'heure où la marque renoue avec son passé de constructeur de grand coupé, il est sûrement temps d'acquérir un bel exemplaire dans sa collection.



For Peugeot, saloon-derived coupés and cabriolets have been a traditional part of the range. After the 203 and 403 cabriolets, for the 404 the company called in Pininfarina, who created a completely different body from that of the saloon. With the 504 of 1968 Sochaux stuck to the same recipe and the famous styling house duly transformed a sober four-door saloon into an elegant coupé worthy of a prestigious Italian marque. The looks would evolve only in detail during the car's life, and without ever losing the elegance of the original design. To achieve the desired result the engineers shortened the wheel-base by 19cm (7.5in) while widening the rear track by 5cm (2in). The overall length of the coupé and cabriolet was 13cm (5.1in)

down on that of the saloon, but the cars weighed more, because of the extra strengthening the body required. Produced from 1969 until 1983, these Peugeots have since become something of a legend, and offer perfect reliability married to a seductive ease of driving.

The 504 coupé offered here is a 1974 four-cylinder model with the 104bhp 2-litre engine. In a metallic silver-green, it is in good original condition. The paintwork would appear to be largely the original and still holds a good shine; the same goes for the chestnut-brown velour upholstery, which remains tidy and taut. The car was bought by its current owner in 2016 and much work has been carried out to put

it in good order. One bill shows that the engine was comprehensively overhauled, along with the complete braking system. At the same time some elements of the coachwork were repainted. Today, with a modest 140,000km (87,000 miles) on the clock, the Peugeot is mechanically perfect and ready to take to the road. It drives well, with excellent engine refinement and a slick gearchange. At the 2018 Paris motor show Peugeot created shockwaves when it showed the E-Legend concept car, with lines recalling those of the 504 coupé. It was a beauty, and an immediate success. At such a moment, with the manufacturer reconnecting with its past as a builder of elegant coupés, now has to be the time to buy a fine example of the real thing.

Seulement 17 000 miles
Excellent état de conservation
Strictement dans sa configuration originale

*Only 29 000 km
Extremely well preserved
Strictly original condition*

50 000 / 70 000 €

Châssis n°WAUZZZ85ZDA900447
Carte grise hollandaise

Dutch registration title



1983 Audi

UR QUATTRO

Jusqu'à une époque relativement récente, et à part quelques exceptions prestigieuses, dont une poignée de Formule 1, la traction intégrale était surtout réservée aux engins agricoles ou de chantier. C'est en préparant une conférence sur la technique de la propulsion en comparaison avec la traction, qu'un ingénieur Audi, un certain Jörg Bensinger, a l'idée de remettre cette pratique au goût du jour pour

les voitures de tourisme. Le projet démarre en mars 1977 lorsque les techniciens de la marque aux anneaux équiperont une Audi 80 d'une transmission 4x4 tout terrain d'origine Volkswagen fabriquée pour l'armée allemande. En cours d'année, c'est un moteur 5-cylindres à turbocompresseur développant 200 ch qui y est installé. Après des kilomètres et des kilomètres d'essais sur les routes les plus difficiles de la planète,

le coupé Audi Quattro voit officiellement le jour au Salon de Genève en mars 1980. Sa commercialisation en série se fera en parallèle de ses débuts en Championnat du Monde des Rallyes en 1981, première saison pendant laquelle la future surdouée remporte le Rallye de Suède et celui de San Remo... Dès sa deuxième participation, Audi s'adjuge le Championnat du Monde des Rallyes et s'ouvre les portes d'une



période faste en victoires sous l'ère des légendaires Groupe B. Produite à près de 11 500 unités, l'Audi Coupé Quattro n'est pas rare, mais il est néanmoins difficile de trouver des exemplaires peu kilométrés et dans un état strictement d'origine.

L'exemplaire que nous proposons a été vendu neuf aux Etats-Unis en 1983. Crédité de seulement 18 000 miles, soit 29 000 km, il se trouve dans un excellent état de

conservation. Il présente une superbe livrée Blanc Alpin associée à un intérieur beige entièrement en cuir. Ce véhicule est très bien équipé puisqu'il possède un toit ouvrant, la climatisation ou encore un régulateur de vitesse. Au niveau mécanique, il est équipé du moteur WX de 160 cv. Celui-ci correspond au moteur initial de 2 144 cm³ auquel ont été apportées quelques modifications mineures afin de respecter les normes antipollution amé-

ricaines. Seulement 664 UR Quattro ont été commercialisées sur le sol américain de 1983 à 1986, cette version est donc assez rare sur le marché, d'autant plus avec un kilométrage aussi faible. Notre exemplaire possède tous les arguments pour séduire les amateurs de Youngtimers les plus exigeants. Présenté à une estimation attractive, ce coupé mythique constitue une très belle opportunité qu'il ne faut pas laisser passer !



Until quite recently, and with only a few notable exceptions, including a handful of Formula 1 cars, four-wheel drive was reserved for agricultural

or construction machinery. It was whilst preparing a lecture comparing front- and rear-wheel drive technology that Jörg Bensinger, an engineer at Audi, came

up with the idea of bringing this practice up to date and applying it to passenger cars. The project got under way in March 1977 when Audi's engineers equipped an

Audi 80 with a 4WD transmission sourced from Volkswagen and developed for off-road use by the German army. During the course of the year, a five-cylinder turbo-charged engine producing 200 bhp was installed in it. After many miles of testing on the most difficult roads on the planet, the Audi Quattro Coupé was officially introduced at the Geneva Motor Show in March 1980. Its commercial launch coincided with its debut in the World Rally Championship in 1981, and during its first season the gifted future star won both the Swedish and San Remo Rallies ... In its second year, Audi won the World Rally Championship, opening the way to a highly successful period with its legendary Group B cars. Produced to the tune of more than 11000 cars, the Audi UR Quattro is not a rare model, but it is nonetheless difficult to find cars with low mileage and in strictly original condition.

Our Audi Quattro was sold in the United States in 1983. With only 18,000 miles - 29,000 km - it is as new and in an excellent running condition. Proposed in a superb alpine white livery combined with a fully leather beige interior, this time capsule is very well equipped with sunroof, air conditioning and a speed controller. Mechanically, it is equipped with the 160 hp WX engine. This is the original engine of 2144cm³, with minor modifications to meet U.S. emission standards. Only 664 UR Quattro have been sold from 1983 to 1986, so this version is quite rare on the market, especially with such a low mileage. Our car has all the arguments to seduce the most demanding Youngtimers fans. Presented to an attractive estimate, this mythical coupe is a great opportunity that should not be missed!



Préparation sans limite de budget
 Passeport Technique Historique jusqu'en 2026
 Eligible à de nombreuses épreuves historiques

*Prepared regardless of cost
 FIA technical passport until 2026
 Eligible for various historic events*

120 000 / 160 000 €

Carte grise française
 N° de châssis : WAUZZZ85ZBA900837

*Chassis N° WAUZZZ85ZBA900837
 French registration*



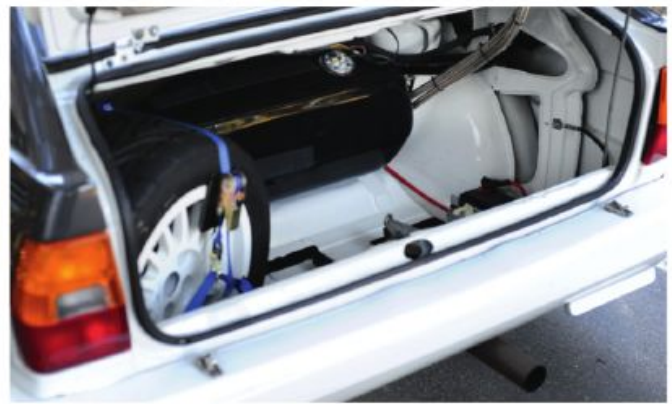
Audi ¹⁹⁸¹ QUATTRO gr4 FIA

Jusqu'à une histoire relativement récente, et à part quelques exceptions prestigieuses, dont une poignée de Formule 1, la traction intégrale était surtout réservée aux engins agricoles ou de chantier. C'est en préparant une conférence sur la technique de la propulsion en comparaison avec la traction, qu'un ingénieur Audi, un certain Jörg Bensinger, a l'idée de remettre cette pratique au goût du jour pour les voitures de tourisme. Le projet démarre en mars 1977 lorsque les techniciens de la marque

aux anneaux équipent une Audi 80 d'une transmission 4x4 tout terrain d'origine Volkswagen fabriquée pour l'armée allemande. Le tour de force est impressionnant car techniquement il fallait construire 3 différentiels. En cours d'année, c'est un moteur 5-cylindres à turbocompresseur développant 200 ch qui y est installé. Après des kilomètres et des kilomètres d'essais sur les routes les plus difficiles de la planète, le coupé Audi Quattro voit officiellement le jour au Salon de Genève en mars 1980.

Sa commercialisation en série se fera en parallèle de ses débuts en Championnat du Monde des Rallyes en 1981, première saison pendant laquelle la surdouée remporte le Rallye de Suède et celui de San Remo... Dès sa deuxième participation, Audi s'adjuge le Championnat du Monde des Rallyes et s'ouvre les portes d'une période faste en victoires sous l'ère des légendaires Groupe B. Pilote surdouée du Sud-Est de la France, Michèle Mouton est alors repérée par la firme allemande Audi, qui lui fait essayer





la nouvelle Quattro Sport Groupe IV (futur Groupe B dès 1983). Pour cette saison, Michèle Mouton est engagée pour seconder Hannu Mikkola dans sa conquête du titre mondial. Elle remporte le San Remo et devient ainsi la première (et unique) femme de l'histoire à remporter une manche du Championnat du monde des rallyes. En 1986 elle remporte le championnat Allemand au volant d'une Peugeot 205 Turbo 16. Cette année-là est malheureuse car l'on annonce la fin du groupe B, réputé trop dangereux. Michèle Mouton se retire alors dans sa belle ville de Grasse et se consacre à une vie plus familiale. Grande amie de Jean Todt, elle est aujourd'hui présidente nommée par la FIA de la Women and Motor Sport Commission (WMC), constituée afin de promouvoir le rôle des femmes dans le sport automobile.

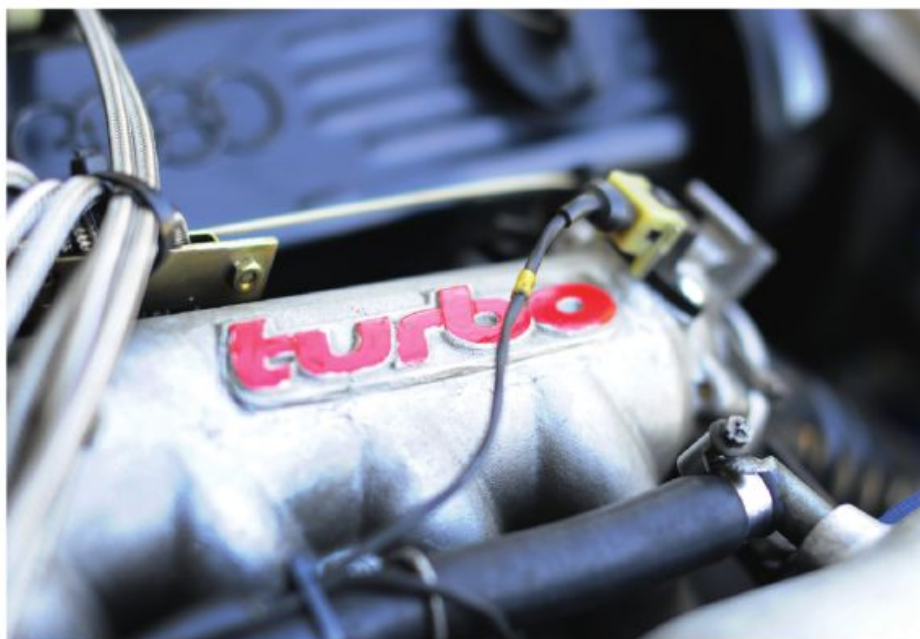
La Quattro que nous vous présentons est un formidable hommage à cette époque bénie du championnat du monde des rallyes des années 80. Elle fut construite par un

passionné de sport automobile en partant d'une base de Coupé Quattro 5-cylindres turbo de 1981. La construction commence en 2013 et la caisse est entièrement mise à nu, déblaxonnée puis soudée avec la pose d'un arceau de sécurité répondant aux normes actuelles. Les travaux sont confiés au garagiste de Dosières Autosport à Troyes spécialiste de la construction et de la préparation de voitures de rallye et également ancien pilote BMW. Le chantier est énorme et sans réel limite de coût... presque 180 000 € de factures au total. C'est ainsi le prix à payer pour avoir une réplique exacte de la voiture pilotée par Michèle Mouton pour la saison 1981. Caisse, arceau, freins, trains roulants, tout est au conforme au Gr IV d'époque. Contact, démarreur... Bien calé dans le siège baquet nous voici aux commandes de ce monstre de 281 ch qui a fait rêver toute une génération. Le son du 5-cylindres Turbo résonne contre les parois en pierre de cette petite route de l'arrière-pays Varois... A chaque lever de gaz la dump valve du

turbo décharge la pression dans un son si caractéristique. Quelle époque, quelle nostalgie ! La voiture est homogène et diaboliquement efficace.

Début 2015 la mise au point est finie et celle-ci participe à une première saison de rallyes historique dans le Sud de la France. D'après le propriétaire actuel, beaucoup de spectateurs lors d'épreuves spéciales viennent voir et entendre sa Quattro, tant le bruit du 5-cylindres est mélodieux ! En mars 2015 elle obtient un passeport technique FFSA (N°68502) puis en juin 2016 un passeport technique historique FIA valable pour circuit, rallye et course de côte. Celui-ci est valable 10 ans.

Habitante de Grasse, Madame Mouton est la marraine de cette voiture et fut très émue de la voir la première fois, tant la réplique est exacte. Aujourd'hui présentée avec une estimation attractive cette fabuleuse Audi cumule les superlatifs et ravira le collectionneur avide de sport automobile voulant courir des épreuves historiques de grands noms.



Until relatively recently and with a few prestigious exceptions, including occasional use in Formula 1, four-wheel drive has been the preserve of agricultural or construction machinery. It was whilst preparing a conference comparing front-wheel drive and rear-wheel drive that Audi engineer Jörg Bensinger had the idea of bringing 4wd into the mainstream, for regular road cars. The project began in March 1977 when the company equipped an Audi 80 with the 4x4 transmission of a Volkswagen built for the German army. This was a considerable achievement, as there was a need for three differentials. During the year a 200bhp five-cylinder turbocharged engine was installed. After many thousands of test miles on the most difficult roads on the planet, the Audi Quattro coupé was



AGUTTES



officially unveiled at the 1980 Geneva motor show.

The car went on sale in parallel with its debut in the 1981 World Rally Championship, and in the course of this first season the Quattro won the Swedish and San Remo rallies. In 1982 Audi won the WRC and so began a period of domination, during the legendary Group B era of rallying.

A hugely talented driver from the south-east of France, Michèle Mouton came to the notice of the German firm and was recruited for 1981 as team mate for Hannu Mikkola. That year she won the San Remo, and the following year the Portuguese, Acropolis and Brazil rallies. Coming within a whisker of winning the championship,

she was voted International Rally Driver of the Year in the Autosport Awards. After finishing fifth overall in the 1983 championship, Mouton scaled back her rallying in 1984, which proved to be a disappointing season for her. After concentrating on the British Rally Championship in 1985, she moved to Peugeot for the following year, winning the German championship at the wheel of a Peugeot 205 Turbo 16. That year saw the announcement that Group B would be axed, as it was judged too dangerous. Michèle Mouton retired to her native Grasse to lead a family life. A great friend of Jean Todt, she is today President of the FIA's Women and Motor Sport Commission (WMC), set up to promote the role of women in motor sport.

The Quattro presented here is a staggering homage to this extraordinary era of international rallying. Based on a 1981 example of the model, it was built by a passionate motor-sport enthusiast. Construction began in 2013, with the shell being entirely stripped, with all underseal removed, and then seam-welded and given a rollcage meeting current regulations. The work was entrusted to Dosières Auto Sport near Troyes, a business specialising in the building and preparation of rally cars and whose proprietor himself campaigns a BMW. The job was a huge one and was entered into regardless of the final cost, which amounted to nearly 180,000€ in all. But that is the price to pay for an exact replica of Michèle Mouton's 1981 Quattro,



with the shell, rollcage, brakes and running gear all conforming to the Group 4 specification of the time. Ignition on, starter...and here we are clamped firmly into the bucket seat of this 281bhp monster that was the stuff of dreams for a whole generation. The crackle of the 5-cylinder turbo bounces off the stone walls on the back roads of the Var. Every time you lift the throttle the turbo's dump valve lets off pressure with that characteristic sound. Pure nostalgia! This is a perfectly set-up machine, and devilishly effective.

The car was fully sorted by the end of 2015 in time for its first season in historic rallying in the South of France. According to its current owner it attracts huge numbers of spectators at special stages, who come just

to see and hear the Quattro, with its distinctive five-cylinder soundtrack. In March 2015 the car was given an FFSA technical passport (N°68502) and then in June 2016 an FIA historic technical passport valid – for ten years – for the track, rallying and hillclimbs. Very much the godmother of the car, Michèle Mouton was visibly moved the first time she saw the Quattro, as it is such an exact replica. Offered with an estimated price that is highly attractive, this fabulous Audi merits every superlative and will be the delight of any motor-sport enthusiast wanting to take part in big-name historic events.



2^{ème} du Paris-Dakar 2002 et 2003
 Vainqueur du Rallye de Tunisie 2002
 Reconditionné en 2018
 Vendu avec un lot de pièces important

Châssis n°JMBLNV78W1J003035
 Carte grise française

2nd in Paris-Dakar, 2002 and 2003
 Winner of Rallye de Tunisie, 2002
 Reconditioned in 2018
 Sold with large stock of important parts

Chassis N°JMBLNV78W1J003035
 French registration

65 000 / 85 000 €



2002

MITSUBISHI

PAJERO MPR 9

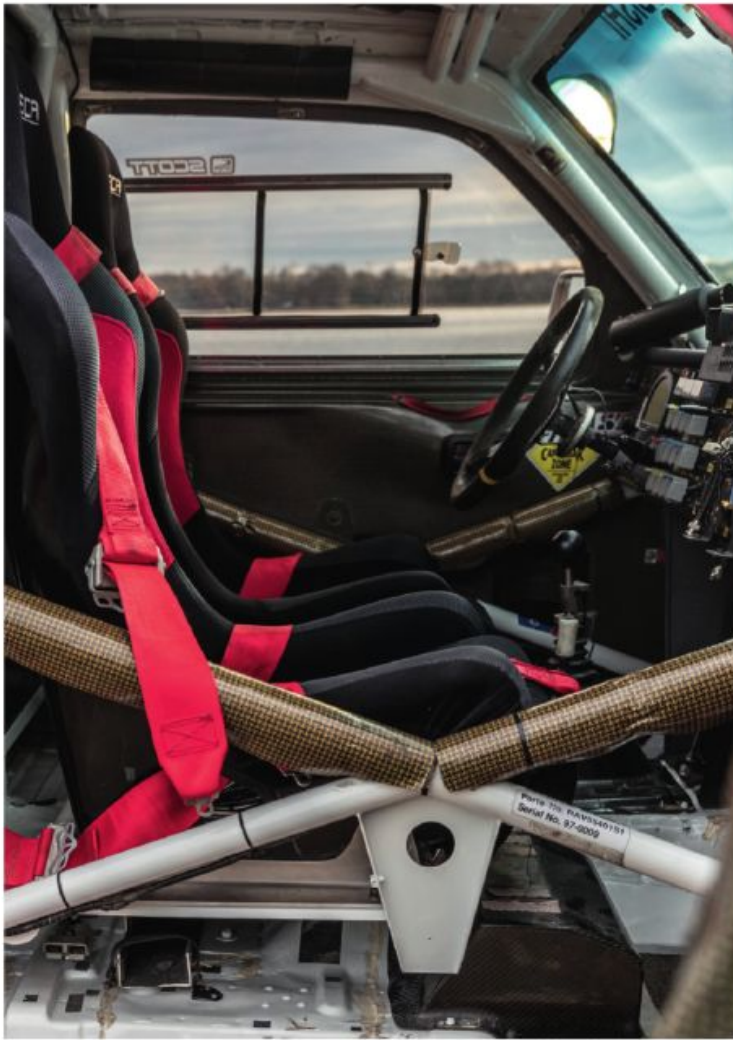
EX PARIS-DAKAR 2002 ET 2003
 VAINQUEUR DU RALLYE DE TUNISIE 2002

Tout le monde connaît le Paris-Dakar, évidemment... et tout le monde connaît également Mitsubishi pour ses succès en rallyes ou rallyes-raids. Mais peu de gens connaissent la genèse de l'histoire qui lia la marque nipponne à la mythique épreuve de rallye-raid. Dans la petite ville de Pont-de-Vaux, au

nord de Macon réside la famille Maingret. Dans le milieu des sports mécaniques, tout le monde les connaît. C'est dans le garage familial Renault du père Charles que son fils Bernard apprendra la mécanique en culotte courte. Service militaire terminé, il débute par la moto avec son frère Christian qui affûte les Yamaha officielles pour

l'Abidjan-Nice de 1976. Toujours au volant des camions d'assistance qu'il prépare lui-même, Bernard poursuit l'aventure rallye-raid avec son frère en 1978 pour assurer l'assistance des 5 Yamaha XT officielles. On savait Christian très doué pour l'entretien des motos, mais les talents de Bernard pour préparer les véhicules d'assistance





n'ont pas mis de temps à être remarqués ! C'est en 1982 que le patron de Mitsubishi France entre en contact avec lui pour lui présenter le tout premier Pajero, le premier livré en Europe. Deux jours plus tard, Bernard Maingret signait son premier gros contrat avec Mitsubishi pour préparer les 4 Pajero officiels qui prendront le départ du Paris-Dakar 1983. Les résultats sont plus qu'encourageants, avec une 11ème place au général combinée à une victoire de classe pour la plus performante des quatre machines engagées.

En 1985, et avec le soutien de Mitsubishi, il quitte le garage familial pour s'installer dans de nouveaux locaux industriels dédiés à la société Bernard Maingret (SBM). Avec

jusqu'à 45 personnes dans ses ateliers il passera les vingt prochaines années à préparer les machines engagées par Mitsubishi sur le Dakar et autres rallyes-raids. Le modèle que nous vous présentons est un véritable 4x4 Mitsubishi Pajero MPR9 engagé officiellement par l'usine après son passage dans les ateliers de Bernard Maingret. Il sera mis au point pour le Paris-Dakar 2002 au volant duquel Jutta Kleinschmidt terminera 2ème de l'épreuve (triplé Mitsubishi). La même année, Stéphane Peterhansel remportera l'Optic 2000 Rallye de Tunisie et en 2003, c'est à nouveau une belle 2ème place sur le podium du Dakar qui marquera la fin de l'aventure de notre MPR9 en rallyes-raids officiels. Recondi-

tionné à neuf début 2018, il conserve sa décoration originelle du Dakar 2003 sur sa carrosserie carbone-kevlar d'origine et suscite encore beaucoup d'intérêt lors de ses sorties. Son moteur V6 essence de 3500 cm3 développe 300 ch avec bride (!) et l'ensemble mécanique fonctionne à merveille pour qui voudra l'engager dans de nouvelles épreuves. A cet effet, nous vendons ce Pajero MPR9 accompagné d'un stock de pièces très important. La liste est impressionnante et représente un montant de près de 40 000 € ! Suffisamment pour engager sereinement ce MPR9 dans vos prochaines expériences rallye-raid !



Everyone knows the Paris-Dakar, of course...and everyone equally knows of Mitsubishi's success in rallies and what the French call rally-raids. But not many people know how the link between Mitsubishi and rally-raids came about in the first place.

In the small town of Pont-de-Vaux, north of Mâcon, lives the Maingret family. In the motor-sport world everyone knows of them. Son Bernard learnt to be a mechanic at his father Charles's Renault garage when he was still in short trousers. Military service over, he began with motorbikes with his brother Christian, who prepared the works Yamahas for the 1976 Abidjan-Nice raid. Driving a back-up truck that he prepared





MoTeC Dash
Race: Temp. Diff. Del. / Temp. Diff. Trans.
Gear Box Temp.
Practice: Pres. Diff. Del. / Pres. Diff. Trans.
Gear Box Pres.





himself, he was still working with Christian in 1978, looking after the five works Yamaha XTs.

Christian was known to be a gifted motorcycle mechanic, but Bernard's skill at preparing the back-up vehicles soon came to people's notice as well. So it was that in 1982 the boss of Mitsubishi-France made contact to show him the first Pajero – Shogun for the British – that had been imported into Europe. Two days later Ber-

nard Maingret had signed his first contract with Mitsubishi, to prepare the four works Pajeros for the 1983 Paris-Dakar. The results of the venture were more than encouraging, with an 11th overall and a first-in-class for the best-performing of the four cars entered.

In 1985, with the support of Mitsubishi, Bernard left the family garage and set up shop in new premises as Bernard Maingret (SBM). With a workshop staff of up to

45, he spent the next 20 years preparing Mitsubishi's entries on the Dakar and other rally-raids.

The car we are presenting is a genuine works Mitsubishi Pajero MPR9 4x4 prepared by Bernard Maingret. It was developed for the 2002 Paris-Dakar and driven to second place by Jutta Kleinschmidt in a 1-2-3 finish for Mitsubishi. That same year, with Stéphane Peterhansel at the wheel, it won the Optic 2000 Rallye de Tunisie and in 2003,



driven by Jean-Pierre Fontenay, it again finished second on the Paris-Dakar, bringing to a close its use on headline rally-raids. Brought back to as-new condition at the beginning of 2018, it retains its original 2003 Dakar livery and carbonfibre-Kevlar body and always attracts plenty of attention when taken out. The 3500cc petrol engine develops 300bhp – with a restrictor in place! – and the mechanicals are all in marvellous order for anyone wanting

to compete in the car. With this in mind, the Pajero is being sold with a large stock of spare parts. The list is impressive and represents an investment of approaching 40,000€, so there need be no worries about using this MPR9 in whatever rally-raids take your fancy.

AGUTTES





Modèle phare de la marque
Seulement 21185 kilomètres
Exemplaire bien entretenu

*Emblematic model
Only 21,185km recorded
Scrupulously maintained*

27 000 / 32 000 €

Châssis N° 2000610
Carte grise française

*Frame N° 2000610
French registration*



1994 HONDA RC45 RVF750

Introduite sur le marché en 1982, la Honda RC30 se fait vieillissante. L'héritage de cette fabuleuse machine est lourd et le bureau d'étude Honda travaille dur pour faire naître une nouvelle perle d'efficacité, la RC45. Esthétiquement menaçante et cossue, la RC45 ne diffère pas tant que ça de son aînée. Elle adopte un magnifique monobras ainsi que deux optiques ronds qui lui apportent une vraie personnalité. Côté mécanique, le tout nouveau 4 cylindres en V à 90° fait la part belle à la technologie et à la performance. Le nouveau 749 cm3

est désormais alimenté par injection et développe déjà 120 ch, alors qu'il était conçu pour en sortir jusqu'à 150 notamment dans sa version Superbike. Pour refroidir le moteur, pas moins de trois radiateurs sont installés, 1 pour l'huile et 2 pour l'eau.

La Honda RC45 était capable d'atteindre près de 260km/h dans sa version civile, mais elle fut encore optimisée sur les versions compétition. Car comme la RC30, la Honda RC 45 était une véritable machine de course destinée à recevoir des préparations pour la piste

sur laquelle elle s'illustrera, notamment en Superbike et en endurance.

La Honda RC45 que nous vous proposons est la propriété d'un passionné depuis 10 ans. Fidèle de la marque Honda, il a possédé plus d'une douzaine de motos emblématiques de la marque nipponne et notamment la RC 45 double injection présentée dans notre catalogue. Parfaitement entretenue par un propriétaire méticuleux et avec seulement 21185 kilomètres parcourus, cette RC45 se tient prête à reprendre la route.



Introduced in 1982, the Honda RC30 was showing its age. The heavy weight of heritage attached to this famed machine meant that Honda's design department had its work cut out to develop a worthy replacement, in the form of the RC45. With its menacing hunkered-down looks and two round headlamps, the RC45 was cut from the same cloth as its predecessor. The frame had a single swinging arm and the cutting-edge power unit was an all-new high-performance 90° V4 of 749cc, fuel-injected and developing 120bhp – or up to 150bhp in Superbike

format. To look after cooling there were two radiators and an oil cooler. The Honda RC45 was capable of nearly 260km/h (160mph) in its roadgoing version and rather more in race form – because like the RC30, the Honda RC 45 was a true racer that could receive all the necessary modifications to succeed on the track, notably in the Superbike series and in endurance racing. The Honda RC45 offered here has been owned by a genuine enthusiast for the past ten years. A Honda loyalist, he has owned more than a dozen emblematic

examples of the Japanese marque and most notably this particular double-injected RC45. Perfectly maintained by a meticulous owner and with only 21,185km (13,164 miles) on the clock, this is a race-bred machine that is primed and ready to go.

5^{ème} aux 24h du Mans 2000
 Lot de pièces important
 Préparée par Brancquart Compétition

5th at 24h du Mans 2000
 Large stock of parts
 Prepared by Brancquart Compétition

37 000 / 45 000 €

Châssis N° 2100139
 Sans carte grise (moto à usage piste uniquement)

Frame N° 2100139
 No registration (Track use only)



1995 HONDA RC45 Endurance

Apparue en 1994, la Honda RC45 aura la lourde tâche de succéder à la mythique RC30. Initialement développée pour la route, la Honda RC45, comme beaucoup d'autres modèles de route, connaîtra rapidement une carrière en compétition dans les plus prestigieuses courses d'endurance. La Honda RC45 que vous découvrez dans ces pages présente justement un historique en compétition remarquable. En 1999, elle participe au Bol d'Or sous le numéro 44, pilotée par les frères Garcia et Jean-Philippe Guinand, pilote Dunlop. Elle sera engagée en catégorie Superbike par le Team Sud Passion Décomania et terminera 6ème du classement général et première Honda ! En

2000, notre moto est alignée aux 24 heures du Mans avec le numéro 14. Toujours propriété du Team Sud Passion Décomania, son guidon sera confié aux 3 mêmes pilotes que pendant le Bol d'Or. Malgré des petits soucis de batterie et de phare notamment en début de course, la moto terminera à une superbe 5ème place au classement général, 1ère moto engagée par un team privé, et 1ère RC45 derrière la nouvelle Honda officielle VTR SP1 bicylindre. Préparée par Lionel Brancquart (Brancquart Compétition), elle est équipée d'une double injection avec un kit complet HRC endurance et un cadre renforcé et poinçonné Chaplain. Elle est équipée d'amortisseurs Öhlins à l'avant et à l'arrière

et sera vendue accompagnée de nombreuses pièces détachées telles que deux roues arrière 16.5 pouces, deux béquilles pneumatiques endurance, arbre à cames, soupapes, pignons de boîte de vitesse, disques de freins ou encore un pot Termignoni en titane. Son propriétaire fit l'acquisition de cette moto à l'historique prestigieux en 2010. Il décida alors de la repeindre aux couleurs officielles Honda avec une décoration dans la masse. Bientôt homologuée pour les compétitions historiques, cette RC45 exceptionnelle affiche encore des performances dignes de ce nom et ne demande qu'à reprendre la piste !



Anounced in 1994, Honda's RC45 had the challenging role of replacing the mythical RC30. Initially developed for the road, it rapidly found itself being used in competition, in top-flight endurance racing. The RC45 shown here does indeed have a remarkable racing history. In 1999, carrying number 44, it was campaigned in the Bol d'Or by the Garcia brothers and Dunlop rider Jean-Philippe Guinand. Entered in the Superbike category by Team Sud Passion Décomania, it finished 6th overall and was the first Honda home. In 2000 it was entered in the Le Mans 24-hours, carrying number 14. Still owed by Team Sud Passion Décomania, it had the same

three riders as in the Bol d'Or. Despite some minor problems with the battery and the lights, notably at the start of the race, the bike finished a fine 5th overall, being the first private entry home and the first RC45 behind Honda's new twin-cylinder VTR SP1 works racer. Prepared by Lionel Brancquart of Brancquart Compétition, our featured machine has double injection, the full HRC 'Endurance' pack and a reinforced Chaplain frame, along with Öhlins dampers front and rear. It will additionally be sold with a substantial amount of spares, including two 16.5in rear wheels, two 'Endurance' pneumatic centre-stands, camshafts, valves, gearbox internals,

brake discs and a titanium Termignoni exhaust. The bike's owner acquired this historic machine in 2010 and decided to have it repainted in official Honda colours. Soon to be homologated for historic competition, this exceptional RC45 has performance worthy of the name and is just begging to be let loose again on the track.

Véritable compétition client
Rare et très exclusif
Kit d'allumage SPL monté

*Private-entrant competition specification
Rare and very exclusive
SPL ignition kit fitted*

22 000 / 27 000 €

Châssis N° 9220023
Sans carte grise (moto à usage piste uniquement)

*Frame N° 9220023
No registration (Track use only)*



HONDA

RS250

1992

R SPL

Développée en 1984 par Honda, la RS 250 R a été fabriquée pour un usage destinée à la piste dans la classe des 250 cm³ du Championnat du Monde de Moto. Elle fut produite uniquement en tant que « compétition client » alors que les écuries « usine » courraient elles sur les RS 250 RW et NSR 250.

La Honda RS 250 R est alors équipée d'un V-Twin développant 82 ch à 11 500 tr/min. En 1992, Honda fabrique une nouvelle RS 250 R dont la production ne durera qu'un an, seule une poignée d'exemplaires sont fabriqués. La moto que nous vous présen-

tons ici est justement l'une des rares 250 R type NF5 originales qui subsiste encore à ce jour. Ces motos avaient la particularité d'être montées avec une fourche inversée à l'avant, un double bras arrière, et montées sur des jantes APOMA 3 branches en magnésium. Celle-ci reçoit également le kit d'allumage SPL permettant d'améliorer les performances du moteur en prenant jusqu'à 1200 tours supplémentaires tout en le préservant. C'est précisément dans cette configuration que se trouvait la Honda de Jean-Michel Bayle lorsqu'il participa au Grand Prix de France 1992 à

Magny-Cours. Configuration mécanique mais également esthétique en reprenant exactement la même livrée mythique Rothmans !

Dans la collection d'un amateur averti, cette Honda a roulé à plusieurs reprises en historique ces dernières années avant d'être remise dans le salon de son propriétaire ! Elle sera vendue avec toute la documentation technique d'époque spécifique à ce modèle exclusif et prêt à reprendre la piste.



Developed in 1984 by Honda, the RS 250 R was built specifically for racing in the 250cc class of the Motorcycle World Championship. Powered by a vee-twin developing 82bhp at 11,500rpm, it was only for private entrants, the works teams using the RS 250 RW and NSR 250. In 1992 Honda announced a new RS 250 R which would only be produced for a year, with just a handful being made. The bike presented here is one of these rare Type NF5s to have survived in original order to this day. The design features a

reversed front fork, twin swinging arms and three-spoke APOMA magnesium wheels. This particular example has the SPL ignition kit which gives extra performance by allowing the engine to rev safely to 12,700rpm. This was exactly the specification of Jean-Michel Bayle's Honda as ridden at Magny-Cours in the 1992 French Motorcycle Grand Prix, and the bike also has the same emblematic Rothmans livery. In the collection of a knowledgeable enthusiast, the Honda has participated in historic racing in recent years before being

displayed in the owner's sitting room. It will be sold with all the period technical information specific to this exclusive model, and is ready to take to the track again.

Il fascino italiano



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



Premier modèle le plus rare de la lignée
Deuxième main, même propriétaire pendant 39 ans
Produite à seulement 525 exemplaires

*First and rarest of the model
just 525 made
Two owners from new, first for 39 years*

70 000 / 90 000 €

N° de Châssis : F101AL18461
Carte grise française de collection

*Chassis N° F101AL 18461
French registration (historic-vehicle logbook)*



FERRARI 365 GT4 1975 2+2

Vous avez sous les yeux ce qui est et restera très certainement le plus beau coup de crayon pour un coupé 2+2... et en plus c'est une Ferrari ! Le design de Leonardo Fioravanti à qui l'on doit également la Daytona et la 288 GTO est si sûr que pendant les 17 années de commercialisation des 365 GT4 2+2 et de sa descendance les 400, 400i et 412, il ne subira que de subtiles évolutions. La Ferrari 365 GT4 2+2 (le chiffre 4 faisant référence

aux 4 arbres à cames du moteur) reçoit un moteur V12 dérivé de la Ferrari 365 GTC 4, désormais doté de 3 carburateurs supplémentaires. Elle demeura toute au long de ses années de commercialisation le modèle le plus cher de la gamme du constructeur de Maranello mais aussi la Ferrari personnelle de grandes personnalités telles que Mick Jagger, le Shah d'Iran ou Enzo Ferrari lui-même ! Notre 365 GT 4 2+2 a été vendue neuve en

Suisse à son premier propriétaire par Ferrari Franchini à Lugano en 1975. Il la conserva amoureusement pendant 39 ans ! Elle est la dernière voiture ancienne à rejoindre la collection de son second et actuel propriétaire en mars 2014. Elle comptabilisait alors 54 000 km au compteur, ce qui était selon lui son kilométrage d'origine. Fidèle à ses habitudes et roulant avec ses voitures régulièrement, notre collectionneur entreprendra quelques travaux mécaniques au Garage



AGUTTES

du Trident à Melun portant sur tout le circuit d'essence (pompes, filtres, durits) puis une révision mécanique l'année suivante avec en plus le remplacement du radiateur de climatisation. En 2015, le décapage complet de la peinture par la carrosserie Mouchet à Pussay est effectué en respectant scrupuleusement la teinte Bleu Scuro d'époque. Les cuirs intérieurs d'origine en très bon état sont conservés et nourris et les moquettes bleu marine sont remplacées. A 65 558 km en novembre 2018, le moteur est intégralement refait chez

V12 Automobiles pour plus de 22 000 € et plus récemment encore, les suspensions (ressorts/amortisseurs) sont remplacées pour 2 882 € hors main d'œuvre.

Que dire, belle à se damner, fonctionnant à merveille, dotée d'un bel historique et entretenue à grands frais, cette Ferrari est extrêmement désirable. Accompagnée d'un dossier de factures conséquent, de ses notices d'origine dans leur étui et des deux trousseaux à outils, cette diva de Maranello est en plus compatible avec une vie de famille !



Here is what will always be one of the most beautiful designs for a 2+2 coupé you're ever likely to see – and what's more, it's a Ferrari. The

work of Leonardo Fioravanti, who was also responsible for the Daytona and the 288 GTO, it is so assured that over the 17-year lifespan of the 365 GT4 2+2 and

its successors the 400, 400i and 412, it only underwent the most subtle evolution. The 365 GT4 2+2 – the '4' referring to the engine's four camshafts – had a

V12 derived from that of the Ferrari 365 GTC 4, but with three extra carburettors. Throughout its life it remained the most expensive model in the company's range and was the Ferrari of choice for personalities such as Mick Jagger, the Shah of Iran and Enzo Ferrari himself.

The featured 365 GT4 2+2 was sold new in Switzerland in 1975 by Ferrari Franchini of Lugano, and its owner preserved it with all due affection for 39 years. In March 2014 it was the second historic vehicle to join the collection of its current proprietor, at which stage it had a by all accounts genuine 54,000km (33,555 miles) on the clock. As is his habit, for someone who believes in regularly using his cars, the collector in question had some mechanical work carried out by the Garage du Trident in Melun, essentially concerning the fuel system (pumps, filters, fuel lines) and then the following year a full mechanical service and the replacement of the air conditioning

radiator. In 2015 the paintwork was completely stripped by Carrosserie Mouchet in Pussay and reprayed in the correct Bleu Scuro. The original leather upholstery was in good condition and so was just cleaned and fed, while the marine-blue carpets were replaced. In November 2018, at 65,558km (40,737 miles), the engine was completely rebuilt by V12 Automobiles at a cost of more than 22,000€ and more recently the springs and dampers were replaced for 2882€ excluding labour.

What more can one say? Hellishly beautiful, functioning perfectly, blessed with a fine history and maintained with no expense spared, this is an extremely desirable Ferrari. Accompanied by an impressively thick file of bills, the original handbooks in their wallet and the two factory tool rolls, this fine piece of Maranello machinery is to boot perfectly suited to family life.



Présentation exceptionnelle
Vraie mécanique Ferrari !
Dossier de restauration complet

*Exceptional condition
True Ferrari engine !
Important restoration file*

N° de châssis : 135 BS 000 1292
Carte grise française

*Chassis n° : 135 BS 000 1292
Registration : Normal series French
french registration certificate*

80 000 / 120 000 €



1971 FIAT Dino Spider 2.4

Au milieu des années 1960, Ferrari avait besoin d'un moteur 2 litres de série pour la nouvelle Formule 2 et conçut la Dino à moteur central pour disposer d'un tel moteur. Devant l'énorme tâche que constituait la construction de 500 exemplaires dans l'année pour l'homologation, Ferrari demanda l'aide de Fiat, l'accord débouchant sur la construction du

V6 Dino à quatre arbres à cames par ce dernier et sur un modèle inattendu pour Fiat. Dévoilé sous la forme d'un spider à carrosserie Pininfarina au Salon de Turin en 1966, la Fiat Dino recevait le moteur 2 litres de 160 ch de façon conventionnelle à l'avant et se distinguait pour être la première Fiat à être dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et différentiel

à glissement limité en série. En 1969, la cylindrée du V6 était portée à 2 418 cm³, et une boîte ZF, ainsi qu'une suspension arrière indépendante à bras oscillants longitudinaux de Fiat 130 étaient adoptées. Quelques retouches stylistiques mineures furent apportées. Certainement l'un des plus élégants moyens de transport pour quatre personnes, la Fiat Dino abattait le



0 à 100 km/h en quelque 8 secondes et atteignait les 210 km/h accompagnée de l'enivrant vacarme d'une Ferrari.

Notre délicieux Spider Fiat Dino est équipé du moteur 2,4 litres. Son propriétaire en pris possession en juin 2009 et malgré son bon état de présentation, il se lança dans une restauration intégrale à la hauteur de ses exigences. Le moteur est refait chez V12 Automobiles dans le 95 avec contrôle du vilebrequin, changement des coussinets, des segments, de la distri-

bution, des sièges et guide de soupape après rectification des culasses. La boîte de vitesses et l'embrayage sont également refaits. La voiture affiche désormais 53 600 km au compteur et se présente dans un état à couper le souffle ! Les éléments de carrosserie sont parfaitement alignés, sa teinte d'origine Giallo Oriente peu courante lui sied à merveille et le travail de sellerie tout de cuir et d'alpaga réalisé chez Paris Sièges Services en 2010 est d'une grande élégance. Montée sur les jantes alliage léger Campagnolo en 14' en option

et Michelin XWX, ce Dino Spider 2.4 est sans l'ombre d'un doute l'un des plus beaux modèles sur le marché. Accompagné d'un bel album photo retraçant toutes les étapes de sa restauration, d'un rapport d'expertise datant de février 2016 (150 000 €) et de l'ensemble de ses factures (dernière en date chez Ferrari Aix-en-Provence pour près de 6 000 €), il ne tient qu'à vous de profiter des vocalises de son prestigieux six-cylindres.



In the mid-1960s, Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2 and designed the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units within the space of a year to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for

assistance. The resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine led to an unusual spin-off model for FIAT. Launched in Pininfarina-bodied Spider form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino, equipped with the 2.0-litre, 160bhp V6, had a conventional front-engined layout and was notable as the first

FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard. In 1969 the engine capacity was increased to 2,418cc for the '2400' model and a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension adopted. The styling received a minor facelift. Certainly one of the most elegant

means of transport for four passengers, the FIAT Dino 2400 accelerated to 100 KPH in around 8 seconds and could reach 210 KPH (130 MPH) while making all the right Ferrari-esque noises.

Our lovely Fiat Dino Spider has the larger 2.4 litre engine. The current owner acquired her in June 2009 and although the appearance of the car was good, he undertook a full restoration in order to bring the standard up to his required level. The engine was overhauled by V12 Automobiles at Saint-Maur-des-Fossés in the suburbs of Paris. The crankshaft was checked, new bearings, piston rings, timing chains and sprockets were fitted and new valve seats and guides were inserted into the cylinder head after it had been skimmed. The gearbox and clutch were also overhauled. The odometer reading is now 53 600 km and the car is in breath-taking condition. The body panels

are perfectly aligned, with even gaps, and the original paint colour of Giallo Oriente, not often seen, suits the car wonderfully well. The replacement alpaca and leather upholstery, installed in 2010 by Paris Sièges Services, is extremely elegant. Riding on the factory option of 14 inch Campagnolo alloy wheels and the correct Michelin XWX tyres, this Dino Spider 2.4 is without a shadow of a doubt one of the very best of its type on the market. The car comes with a beautiful photo album showing all the stages of the restoration, a report and valuation (150 000 €) by an authorized assessor, dating from February 2016 and a full file of invoices (the latest from Ferrari Aix-en-Provence for nearly 6 000 €). It is up to you to fulfil your desire to listen to the joyful howl of this prestigious six-cylinder engine.



Superbe présentation
Modèle rare et exclusif, ligne d'une grâce intemporelle
Efficace, tant sur le plan esthétique, que mécanique
ou sportif

*Superb presentation
Rare and exclusive
timelessly graceful lines*

80 000 / 120 000 €

N° de Châssis : AR00121*381006
Moteur n°AR00121*01084*
Carte grise française

*Chassis N° AR00121*381006
Engine N° AR00121*01084*
French registration*



1963 Alfa Romeo

Bertone

Giulia SPRINT Speciale

A la fin des années 1950, les pilotes amateurs ne peuvent plus se contenter de la Giulietta Sprint et Alfa Romeo propose alors la Sprint Speciale, dont la ligne audacieuse et profilée est signée Franco Scaglione, pour Bertone. Son Cx bas fait merveille et, avec le moteur de la Giulietta Sprint Veloce, elle approche 200 km/h. La voiture accompagne l'évolution de la gamme et reçoit en 1963 le

moteur 1600 de la Giulia, ce qui apporte à la conduite plus de couple et de confort. La production de ces modèles exclusifs reste très limitée, avec un total de 1 366 exemplaires.

Acquise par l'actuel propriétaire en 2005, cette Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale fut intégralement restaurée dès son achat à partir d'une voiture saine et complète entre novembre 2005 et octobre 2007. Rouge à

l'origine, la voiture est finalement repeinte dans la teinte Bleu Céleste, un des coloris d'époque les plus emblématiques chez Alfa Romeo. L'ensemble de la carrosserie est démonté, les parties devant être changées sont découpées et remplacées. Près de 15 ans plus tard, la voiture est toujours aussi belle, preuve de la qualité du travail effectué malgré les 20 000 km effectués à son volant lors de rallyes touristiques



internationaux et promenades interclubs. Mécaniquement, la voiture possède bien son moteur d'origine, qui a été légèrement préparé. Sans transformer le comportement de la voiture, celle-ci est plus vive à l'accélération et le son du moteur est plus excitant ! Il suffit de soulever le capot

pour admirer le plus beau des 4-cylindres à double arbres à cames en tête de l'histoire, avec ses cornets courts, ses Weber 40 DCOE 2 et son collecteur d'échappement 4 en 1, l'auto chante... Aussi belle à l'intérieur, l'habitacle est fait de cuir bleu et d'alcantara. Cerise sur le gâteau l'auto

sera remise à son nouveau propriétaire avec l'album de sa restauration et son manuel d'utilisation d'époque. Il s'agit d'un très bel exemplaire d'une des versions les plus désirables et des plus élégantes de la Giulia, mêlant style, sportivité et exclusivité.



At the end of the 1950s amateur drivers wanted something a bit better than the Giulietta Sprint and so Alfa Romeo came up with the Sprint Speciale,

with its bold 'aerodynamic' body styled by Bertone's Franco Scaglione. With its low Cd and the Giulietta Sprint Veloce engine it was good for close on 200km/h (124mph).

The SS inherited the changes the rest of the range underwent and so in 1963 was given the Giulia's 1570cc engine, offering more torque and an easier performance.

Production was always limited, and just 1366 of the Sprint Speciale were made in total.

Acquired by its current owner in 2005, as a sound and complete vehicle, the featured Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale was fully restored between November 2005 and October 2007. The bodywork was dismantled and corroded metal cut out and replaced, before the car – originally red – was repainted in Bleu Céleste, one of the most emblematic shades used at the time by Alfa Romeo. Almost 15 years later, and after covering 20,000km (12,500 miles) participating in international and local touring rallies, the car is as beautiful as ever – proof of the quality of the work carried out.

The power unit is still the original, but has been lightly tuned. Without compromising drivability, it now has better acceleration and a more exciting engine note. It suffices to lift the bonnet to appreciate the most beautiful twin-cam in the world: with its Weber 40 DCOEs on short trumpets and its four-into-one manifold, this is an engine that really 'sings'. The cockpit is every bit as fine, having been re-trimmed in leather and Alcantara. As the cherry on the cake, the car will go to its new proprietor with its restoration album and its period owner's handbook. This is a beautiful example of one of the most desirable and elegant versions of the Giulia, mixing as it does style, sportiness and exclusivity.



Même propriétaire depuis 49 ans !
Premier dessin « Goutte d'eau » de l'histoire
Moins de 100 exemplaires produits,
plus que 4 roulantes

N° de châssis : 86203
N° de moteur : 00710
Carte grise française
Carte Fiva : 10132 du 8 avril 1997

*Same owner for 48 years
First 'teardrop' design
Fewer than 100 made;
only four on the road*

*Chassis N° 86203
Engine N° 00710
French registration
FIVA card 10132 (8 April 1997)*

200 000 / 300 000 €



Fiat « MILLE MIGLIA »

1935

508 CS Balilla

Aerodinamica

Exceptionnelle sous bien des aspects, la voiture que nous présentons représente le summum de la famille Balilla avec les Spiders Coppa d'Oro. C'est sur une idée du designer Ghia qu'en 1933 un prototype est étudié en soufflerie. Nous sommes aux prémices de l'aérodynamisme et l'adaptation des formes en mouvement commence alors à prendre tout son sens. Le résultat est d'une grande pureté et innovant... on assiste alors à la première carrosserie dite « Goutte d'eau ». Si bien que d'autres carrossiers suivront ce chemin bien des années plus tard à

commencer par Voisin et Castagna en 1936 puis Darl'mat et Ficoni mais c'est sur la Bugatti Atlantic présentée en 1937 que l'aérodynamisation marquera son époque avec des lignes que l'on qualifie aujourd'hui encore comme étant le plus beau dessin du monde.

A cette époque, l'objectif était simple et le cahier des charges très clair. Il fallait construire une voiture de compétition fermée capable de s'illustrer sur les plus belles courses du monde dont une plus chère que les autres dans le cœur des

Italiens : Les Mille Miglia ! La 508 représente une histoire importante dans l'histoire de l'Italie. Elle est réellement la première voiture italienne à faible encombrement et fut un succès commercial mais on retiendra avant tout que les plus grands ingénieurs du pays se penchèrent sur son berceau et la développèrent avec le succès qu'on lui connaît aujourd'hui. Conçue dans les ateliers de l'Université de Turin et développée dans l'usine du Lingotto (connue pour sa piste d'essais sur le toit), elle est construite sur un châssis de 508 par la Carrozzeria di Fiat. Elle est alors nommée





Speciale. Fabriquées pendant seulement deux ans sa production reste confidentielle et moins d'une centaine seront réalisées. Il n'en resterait que 4 roulantes dont celle-ci.

Très vite, elle s'illustre en compétition en 1936 aux Mille Miglia aux mains d'Alberto Comirato et de son épouse – la très belle - Lia Dumas. Ils finiront 2^{ème} dans leur classe et 14^{ème} au général à plus de 80 km/h de moyenne. Il faut dire que la voiture au-delà de sa très faible résistance à l'air est aussi performante grâce à son moteur de 995 cm³ de seulement 36 cv équipé d'une culasse modifiée, d'un nouveau carburateur, d'une boîte de vitesses à 4 rapports et de freins hydrauliques résolument modernes pour l'époque. Il est d'ailleurs amusant de raconter que son propriétaire actuel fit la connaissance du père de ce moteur lors d'un rallye en Italie. Après une longue conversation au bar du Grand Hotel Ambasciatori di Turin, Bartholomo Nebbia lui écrivit une lettre datant du 29 juillet 1972 - jointe au dossier - vantant les qualités du moteur et du comportement de la voiture sur les routes sinueuses de montagne.

Si Fiat accole cette performance à son identité en intégrant son appellation Mille Miglia, l'attention perspicace des designers

se porte sur cette nouvelle venue à l'opposé des carrosseries traditionnelles trop carrées des années 20. Son profilage est très avant-gardiste, il présente une grande pureté tout en fluidité. L'élimination des aspérités se caractérise par l'absence de pare-chocs, le capot ajouré avec des ouïes de refroidissement au dessin dans le sens de la marche, la plaque arrière de police est intégrée dans la carrosserie et vitrée. La lunette arrière en deux parties épouse la courbure de la carrosserie mise en valeur par une arête centrale. La boiserie des portières en noyer massif très finement sculptée épouse la découpe elliptique des fenêtres en s'appliquant parfaitement à la carrosserie... Tous ces éléments favorisent une excellente pénétration dans l'air et écoulement de l'eau.

Achetée en 1970 par son propriétaire actuel alors cadre dirigeant dans le groupe Fiat, il sera président et fondateur du club éponyme en France pendant de longues années. Homme de lettres, il est aussi un gentleman driver affirmé et parcourra plusieurs dizaines de milliers de kilomètres à son volant dans plusieurs pays d'Europe. Il aura fallu 13 mois à l'ancien chef d'atelier de la Carrosserie Le Coq pour restaurer sa structure en bois, la voiture

se présente aujourd'hui dans un très bel état élégamment patiné et fonctionne à merveille. Exposée récemment sur notre stand à Rétromobile, la voiture a suscité l'admiration des collectionneurs et - nous devons l'admettre – nous a agréablement surprise tant son comportement sur la route est « moderne ». Son moteur entraîne vaillamment ses 630 kg, la boîte est parfaitement étagée et les freins assurent un excellent mordant. Aujourd'hui encore un bon 90 km/h de moyenne ne fait pas peur à cette voiture.

Parmi les plus recherchées et désirables Fiat d'avant-guerre, cette Balilla est sans doute la plus désirable encore avec sa carrosserie Aerodinamica. Eligible aux Mille Miglia bien sûr et à bon nombre d'autres rassemblements historiques, elle est aussi une pièce de choix pour tous les amateurs de pièces d'exception. Dans les mêmes mains depuis 49 ans, accompagnée de son dossier de factures, de nombreuses notes du propriétaire et de diverses photos, cette voiture est une page de l'histoire du constructeur turinois et au sens large la tête de série du style « Goutte d'eau » qui fit le bonheur des carrossiers français, mais aussi en Italie, en Angleterre et aux USA dans les années 30 et encore après-guerre.



Exceptional in many ways, the car we are presenting here is – along with the Coppa d'Oro spider – the most desirable of the Balilla range. Prompted by an idea from the stylist Ghia, in 1933 a prototype was windtunnel-tested. This was the beginning of the application of aerodynamics to the motor car, with more fluid forms starting to be adopted. The resultant design innovated with the purity of its lines, and can be considered the industry's first 'teardrop' body. Others would follow, some years later, beginning with Voisin, Darl'mat, Figoni and Castagna in 1936 and then – and above all – the Bugatti Atlantic in 1937, whose aerodynamics so marked the time that the design is considered the most beautiful in the world.





AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS





For Fiat the objective was simple and the design brief clear: what was needed was to build a closed competition model capable of doing well in the most important international events, not least that which was closest to the Italian heart, the Mille Miglia. The 508 was an important car in Italy's motoring history. It was in effect the first modestly-sized Italian car and was a great commercial success, but above all it owed its enduring reputation to the fact that it was developed by some of the country's most respected engineers. Conceived in the workshops of Turin University and brought to production in Fiat's Lingotto factory (famous for its roof-top test track), the Mille Miglia was built on a 508 chassis by Fiat's own bodyshop. Made for only two years, production was limited, with fewer than a hundred built. Just four, including this example, remain in running order. The Fiat soon made a name for itself in competition. This began with the 1936

Mille Miglia, in which one finished second in class and 14th overall at an average speed of more than 80km/h (50mph) in the hands of Alberto Comirato and his wife Lia Dumas. It should be pointed out that as well as its aerodynamic efficiency the car owed its good performance to an uprated 36bhp version of the Balilla's 995cc engine, fitted with a modified cylinder head and a different carburettor, and mated to a four-speed gearbox; hydraulic brakes added a further dash of modernity. It is amusing to relate that the current owner met the creator of the Balilla's engine during a rally in Italy. After a long conversation in the bar of Turin's Grand Hotel Ambasciatori, Bartholomo Nebbia wrote him a letter dated 29 July 1972 – included with the car's paperwork – in which he sings the praises of the engine and of the car's behaviour on winding mountain roads. If Fiat capitalised on the car's performance by giving it the Mille Miglia name, more

important for designers was how the bodywork marked such a rupture with the square-cut forms of the 1920s. Its avant-garde profile had a purity and a fluidity, a smoothness of line emphasised by the lack of bumpers, the rearward-slanted bonnet vents and the integrated rear numberplate behind its glass cover.

The two-piece rear window follows the curve of the body, whose shape is emphasised by a rib running from tail to roof. The finely sculpted solid walnut door cappings follow the ellipse of the windows, perfectly echoing the curved of the body.

The car presented here was bought in 1970 by its current owner, then in management at Fiat. President and founder of the Fiat club de France and a man of letters, he is also a keen gentleman-driver and has covered many tens of thousands of miles at the Fiat's wheel, in several European countries. Twice restored, not without difficulty as a result of the body's wood framing, the car



today wears an elegant patina and is in wonderful running order. Recently shown on our stand at Réromobile, the car attracted the admiration of visiting collectors. For our part, we have been agreeably surprised by how modern it feels on the road. The engine copes robustly with the Fiat's 630kg (12.4cwt), the gears are well spaced, and the brakes bite well. Even today a happy 90km/h (50mph) cruising speed holds no fears for the car.

Among sought-after and desirable pre-war Fiats this Balilla is even more desirable on account of its Aerodinamica coachwork. Eligible naturally enough for the Mille

Miglia and many other historic fixtures, it is also a choice item for any collection of exceptional cars. In the same hands for 49 years, accompanied by bills for all the work carried out, plus numerous notes by the owner and sundry photos, this is a car that represents an important page in the history of its maker. It is equally significant as arguably the initiator of the 'teardrop' school of styling that was taken up with such enthusiasm by French coachbuilders – and also in Italy, Britain and the United States – during the 1930s and even after the war.

Seulement 121 exemplaires
Performante et Fiable
Eligible aux Mille Miglia, Monte-Carlo
Historique, Tour Auto

*Only 121 of this type made
Fast and reliable
Tour de France Automobile 1956
et Lyon-Charbonnières 1956
Eligible for Mille Miglia, Monte Carlo
Historique, Tour Auto*

65 000 / 85 000 €

Numéro de châssis : 85126
Carte grise française

*Chassis N° 85126
French registration*



Salmson

1954

2300 S EX – TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE 1956
ET LYON-CHARBONNIÈRES 1956

« **N**ous avons donc enfin en France une voiture de sport qui soutient la comparaison avec des modèles étrangers célèbres » concluait Jean Bernardet dans l'Automobile, après un essai de la Salmson 2300S à Montlhéry. Présentée au quarantième Salon de l'Automobile sous la nef du Grand Palais en 1953, la 2300S allait vite prouver qu'au-delà de sa ligne agréable, son comportement sur la route avec son moteur

quatre-cylindres double arbres à cames en tête de 105 ch associé à une boîte Cotal électromagnétique en faisait une redoutable voiture de sport. Elle s'illustra d'ailleurs sur les épreuves les plus prestigieuses comme les Mille Miglia, Le Tour de France Automobile, au Monte-Carlo ou encore dans des courses telles que le Lyon-Charbonnières, la coupe des Alpes et le Liège-Rome-Liège.

Selon la remarquable étude de Michel

Bonnerot, seulement 217 coach 2300S furent produits dont 121 exemplaires avec cette carrosserie dite Sport. Le modèle au châssis 85126 a été acheté par Monsieur Paul MAZAUD, concessionnaire Salmson de NANTES en novembre 1954 et devait servir de véhicule de démonstration. Elle est immatriculée 995 CJ 44 et est finalement vendue très rapidement à Monsieur Stanislas MOTTE en mai 1955 qui l'immatriculera 804 BE 59. C'est sous cette





immatriculation et avec lui au volant qu'elle effectuera le Tour de France Automobile en 1956 et le Lyon-Charbonnières un mois avant. Monsieur Letreguilly achète la voiture à Vigneux en Loire Atlantique le 18 octobre 1967 (595 FT 44) et la conservera tout ce temps avant qu'elle ne rejoigne en 2004 un jeune collectionneur français, bien décidé à lui redonner vie. 85126 est donc sans l'ombre d'un doute, l'une des Salmson 2300 S les plus désirables de par son histoire limpide, son palmarès sportif et ses qualités alliant performance et fiabilité.

Immobilisée pendant plusieurs années, l'auto est saine mais la partie mécanique semblait être à reprendre entièrement. La voiture est entièrement démontée, la car-

rosserie est entièrement poncée, apprêtée et repeinte en 2006. Le moteur d'origine est remonté avec le changement du vilebrequin (acheté en 1973 par Monsieur Letreguilly). Il est remonté avec ses paliers et ses coquilles de bielles 1700NF. Soupapes X20T sont neuves, pistons, segmentation et enfin le remontage de la culasse surfacée et garnie des arbres à cames d'origine, 19052 et 19053 qui sont les authentiques arbres à cames de la 2300S. Le chantier est important mais 85126 reprend vie. Les freins (en 2005 puis 2014), le radiateur, la pompe à eau, les durites etc. sont changés. Tous les chromes sont microbillés céramique, poncés et chromés en 2007 ainsi que la sellerie, le ciel de toit, les moquettes,

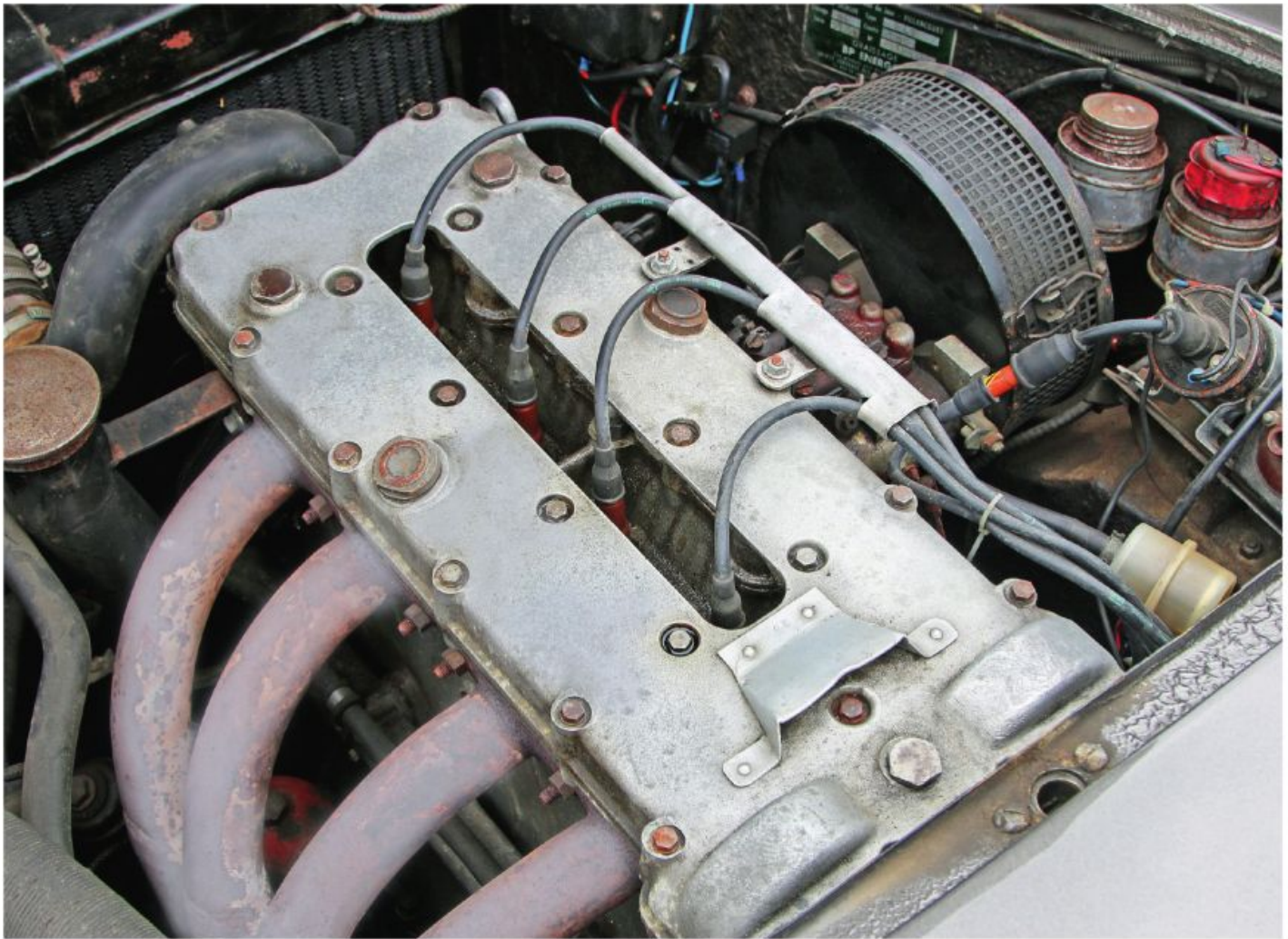
les panneaux de porte et le cuir du tableau de bord. Enfin pour plus de facilité, il est monté un allumage électronique en laissant les vis platinées et le condensateur en lieu et place dans le compartiment moteur ainsi qu'un ventilateur électrique avec une sonde et une commande de marche forcée.

Engagée aux Mille Miglia en 2011 puis au Tour Auto Optic 2000 en 2014 cette voiture est un choix intelligent pour tous ceux qui souhaitent rejoindre le cercle des propriétaires d'une des 11 grandes marques françaises disparues.. Un avantage majeur pour s'assurer une place sur les listes des engagés des plus belles épreuves du calendrier historique avec une auto historique, performante et rarissime.



'At last here in France we have a sport car that can stand comparison with famous foreign models,' concluded Jean Bernardet in *L'Automobile*, after a test of the Salmson 2300S at Montlhéry. Unveiled in 1953 at the fortieth Paris motor show, the 2300S offered more than just agreeable lines: with its twin-cam 105bhp four-cylinder engine, mated to a Cotal electro-magnetic gearbox, it would prove to be a car worthy of respect in competition. It distinguished itself on the most prestigious events, such as the Mille Miglia, the Tour de France Automobile and the Monte Carlo Rally, not to mention the Lyon-Charbonnières, the Coupe des Alpes and the Liège-Rome-Liège. According to marque expert Michel Bonnerot's researches only 217 2300S coupés





were made, of which 121 were the 'Sport' variant. Chassis 85126 was bought in November 1954 by Paul Mazaud, the Salmson concessionnaire in Nantes, as his demonstration vehicle. Registered 995 CJ 44, it was sold fairly swiftly to Stanislas Motte, in May 1955, and re-registered 804 BE 59. With Motte at the wheel it competed in the Lyon-Charbonnières and the Tour de France Automobile in 1956. The next known owner, a Mr Letreguilly, bought the car in Vigneux in the Loire Atlantique region on

18 October 1967. Registered 595 FT 44, it was kept by Mr Letreguilly until in 2004 it passed to a young French collector, who decided to bring the car back to life. With the Salmson basically sound but not having been used for several years, the key need was to completely re-do the mechanicals. The car was fully dismantled in 2006 and the body sanded, primed and painted. The original engine was rebuilt with a new crankshaft bought in 1973 by Mr Letreguilly and new 1700NF bearings, new

X20T valves, and new pistons and rings. The head was skimmed and the original camshafts – 19052 and 19053, the correct cams for the 2300S – duly re-fitted. The brakes, radiator, water pump and all hoses were rebuilt or replaced as appropriate (the brakes being overhauled a second time in 2014) and all the brightwork was stripped using a ceramic-bead blasting medium, rectified where necessary and then chromed. The upholstery, headlining, carpet, door trims and dashboard leather



were all replaced. Finally, for more reliable electrics an electronic ignition system was fitted (with the contact-breaker points and condenser kept in the engine bay as a fall-back), and the cooling system improved by fitment of an electric fan with manual over-ride.

Chassis 85126 is without a shadow of a doubt one of the most desirable examples of the 2300S, as a result of its history and its sporting record, as well as the model's well-known performance and sturdiness.

Having already been campaigned on the 2011 Mille Miglia and the 2014 Tour Auto Optic 2000, the Salmson is manifestly a sound choice for anyone wanting to participate in the best events on the classic-car calendar in a car that is historically interesting, performs well and is extremely rare.

Carrosserie unique
Véhicule restauré en bon état de fonctionnement
Immatriculée, utilisable facilement

*One-off body
Restored, running perfectly
Road registered, easy to drive*

25 000 / 45 000 €

Châssis n°071126
Carte grise française

*Chassis N° 071126
French logbook*



Salmson

CARROSSERIE UNIQUE RÉALISÉE
PAR **LE BASTARD** POUR

1950

S4 E

LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE 1951

Modèle unique, cette Salmson S4E a été carrossée en 1950 par le carrossier français Le Bastard à Rouen pour les journalistes de Ouest-France qui allaient suivre le Tour de France cycliste en 1951. Bien connue des amateurs de la marque et répertoriée dans l'excellent ouvrage de Claude et Laurent Chevalier « Salmson – La belle

mécanique française » chez ETAI, elle fut retrouvée dans le Sud-Ouest de la France en juillet 2013 par son propriétaire qui la traquait depuis plusieurs années. « Elle était alors dans un état de présentation lamentable tant sa conservation avait laissé à désirer », confia-t-il au magazine LVA le 27 août 2015. Il faut dire, servant de terrain de jeu pour des cocottes bien

heureuses, ce cabriolet torpédo était bien loin de son cachet d'antan ! Qu'à cela ne tienne, la restauration aura bientôt raison de sa pauvre condition... La carrosserie est reprise entièrement et les garnitures de sièges sont refabriquées et leur housse remplacées. Côté mécanique, le moteur est remis en marche mais ne fonctionnant que moyennement il est entièrement



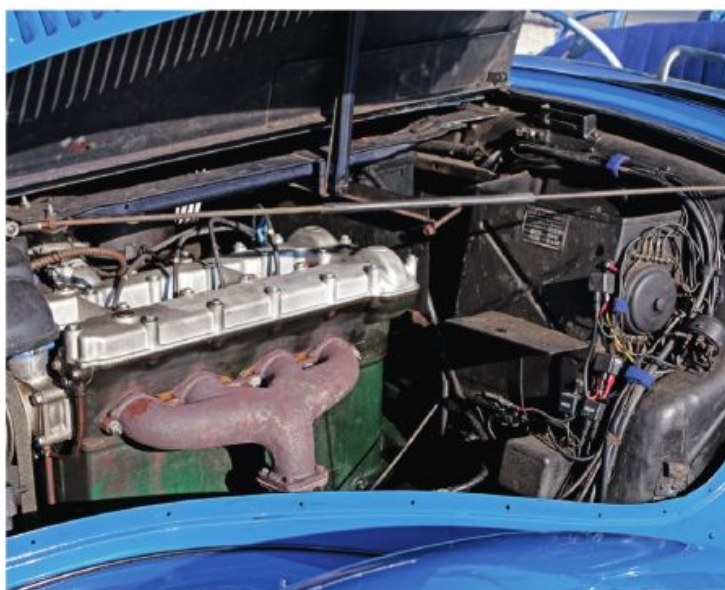
refait en 2017 chez Mecaprecis à Chatillon-sur-Indre. Vilebrequin, volant moteur, pistons et chemises, bielles, soupapes, culasse... Tout y passe pour un montant supérieur à 10 000 €. Plus récemment, quelques détails de carrosserie et une toile de capote ont été refaits.

Dans les archives de l'usine, on peut s'assurer que c'est bien le quotidien au plus fort tirage en France qui commanda à Le

Bastard (l'un des plus célèbres carrossiers de véhicules publicitaires du Tour de France) ce châssis de S4 E 13 cv à la SMS (Société des Moteurs Salmson). Le cahier des charges était assez simple : une voiture pouvant accueillir aisément 4 personnes et du matériel (photo-cinéma et communication radio) afin de suivre les héros de la Grande Boucle.

Best of show du 18^{ème} défilé d'élégance

de Valescure et prix spécial du jury au concours d'élégance du 13^{ème} Avignon Motor Festival, cette voiture originale est très agréable à conduire. Légère et confortable, elle est au-delà de son aspect historique, une voiture idéale pour se balader sur le réseau secondaire non loin des côtes de notre douce France.



This one-off Salmson S4E was bodied in 1950 by Rouen coachbuilder Le Bastard for the journalists of Ouest-France to use to follow the 1951 Tour de

France. Well-known amongst marque enthusiasts and described in the excellent Salmson – La belle mécanique française by Claude and Laurent Chevalier (ETAI), it was

found in the south-west of France in July 2013 by its current owner, who had been hunting for it for several years. "It was in dreadful condition because of how badly it

had been stored," he told magazine *La Vie de l'Auto* in August 2015. Being used as a playground for farmyard hens was certainly a long way removed from the Salmson's glory days! Fortunately a thorough restoration has put things to rights. The body has been completely refurbished and the seats re-trimmed. The engine, which was in no better than average order, was entirely rebuilt in 2017 by Méca-Précis of Châtillon-sur-Indre. Crankshaft, flywheel, pistons and liners, con-rods, valves, cylinder head – everything received the necessary attention, in an operation costing more than 10,000€. More recently there has been some detail work on the body and the hood fabric has been replaced. The factory archives confirm that it was

indeed the best-selling French daily newspaper that ordered the 13CV S4E chassis from the Société des moteurs Salmson (SMS) for bodying by Le Bastard, one of the best-known creators of publicity vehicles for the Tour de France. The brief was simple: a car that could comfortably accommodate four people and their radio and film equipment while following what the French call 'La Grande Boucle'. Voted Best of Show at the 18th Valescure défilé d'élégance and winner of the Special Jury Prize at the 13th Avignon Motor Festival concours d'élégance, this unique and historically significant machine is pleasant to drive and comfortable, making it perfect transport for relaxed motoring on the by-ways of France.



Troisième main
Historique complet
Authentique Type A 375 cc

3 previous owners
Full history
Authentic Type A 375 cc

Carte grise française normale
N° de châssis : 54 691

Registration : Normal series French
registration certificate
Chassis n°: 54 691

12 000 / 18 000 €



CITROËN

2CV

1953 TYPE A

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Citroën lance celle qui est désormais l'une des voitures les plus mythiques au monde : la 2CV. Avant-guerre, sous l'égide de la famille Michelin, Pierre Jules Boulanger lance le projet TPV (Tout Petit Véhicule) dont il résumera le cahier des charges par cette phrase devenue célèbre : « quatre roues sous un parapluie ». L'engin devra accueillir quatre voyageurs, plus 50 kg de marchandises, atteindre la vitesse de 60 km/h en ne consommant que 3 litres de carburant au 100 km. En plus, sa suspension devra être assez souple pour transporter un panier d'œufs sans aucune casse même à travers champs et sans contrainte esthétique aucune ! C'est en octobre 1948 lors du 35^{ème} Salon

de l'Automobile que sont dévoilées trois TPV désormais rebaptisées 2CV. L'accueil du public reste mitigé mais lors de sa commercialisation effective en 1950, les délais de livraisons s'étalent de 5 à 6 ans.

Le succès de cette automobile ne sera jamais démenti, et, 42 ans de commercialisation plus tard, Citroën cessera sa production en ayant construit et vendu 5 114 961 2CV dans le monde.

La 2CV que nous vous présentons est un modèle type A de 1953. Equipée du moteur 375 cc développant 9 ch réels, elle dispose de tous les éléments des premières séries. On peut ainsi citer le capot ondulé mécano-soudé, les portières spécifiques et les roues à bord plat. Le propriétaire actuel en fit l'acquisition en 1980 alors que

la voiture arrive dans son garage pour être reprise en échange d'une Citroën neuve. Propriétaire alors de la concession Papin et fils à Thouars, il est pris de sympathie par cette petite Citroën et la rachète à ses propriétaires. La 2CV est alors une deuxième main et fut achetée neuve à Paris. Elle portait alors l'immatriculation 4864 BY 75. C'est en 2015 qu'elle sera intégralement restaurée. Toute la mécanique est démontée et refaite, la caisse désolidarisée du châssis et traitée contre la rouille. Seul l'intérieur est volontairement laissé d'origine avec une patine d'usure charmante. Lors de l'essai, la petite Citroën s'est montrée en parfait état de fonctionnement mécanique et attire toujours autant la sympathie des autres automobilistes !



Soon after the end of World War 2, Citroën put in hand the development of the 2 CV, which was destined to become one of the most mythical cars in automobile history. Before the war, under the aegis of the Michelin family, Pierre Jules Boulanger initiated the TPV project (Tout Petit Véhicule – very small vehicle), for which he summarized the design brief with the immortal phrase “four wheels under an umbrella”. The vehicle had to accommodate 4 passengers as well as 50 kilos of goods, reach a speed of 60 KPH and not consume more than 3 litres per 100 km (94 mpg). Furthermore, its suspension was to be sufficiently soft to enable a basket of eggs to be transported across fields without any breakage. In October 1948,

at the 35th Paris Motor show, three TPV cars, now baptized “2CV” (2 hp), were exhibited. Public reaction was mediocre but when the production was put on the market in 1950, waiting time for delivery reached 5 to 6 years.

The popularity of this model remained so strong that, when production finally ceased 42 years later, Citroën had sold throughout the world no less than 5 114 961 2CVs.

The 2CV in our sale is a Type A model built in 1953. Fitted with a 375 cc engine producing 9 bhp (2

hp was a fiscal category), the car has all the characteristics of the first series, including a fluted, mechanically welded bonnet, specific doors and flat sided wheels. The

current owner acquired her in 1980 when, as the owner of the Citroën dealership Papin et Fils in Thouars, he took her in part-exchange for a new Citroën. He took pity on the little car and bought her for himself. She had then had 2 owners after having been sold new in Paris with the registration 4864 BY 75. It was only in 2015 that the car underwent a total restoration. All the mechanics were dismantled and overhauled, the body was taken off the chassis, rust was eliminated from both and anti-rust treatment was applied. Only the interior was deliberately left with the charming patina of natural wear. A road test showed that this little Citroën is in good mechanical working order and attracts as much sympathy as ever from other road users!

Voiture du musée Citro-Museum
Troisième main
Etat irréprochable

*Car from the Citro-Museum
Three previous owners
Impeccable condition*

Carte grise française normale
N° de châssis : 4381576

*Registration : Normal series French
registration certificate
Chassis n°: 4381576*

40 000 / 60 000 €



CITROËN

1967 DS 21 PALLAS

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

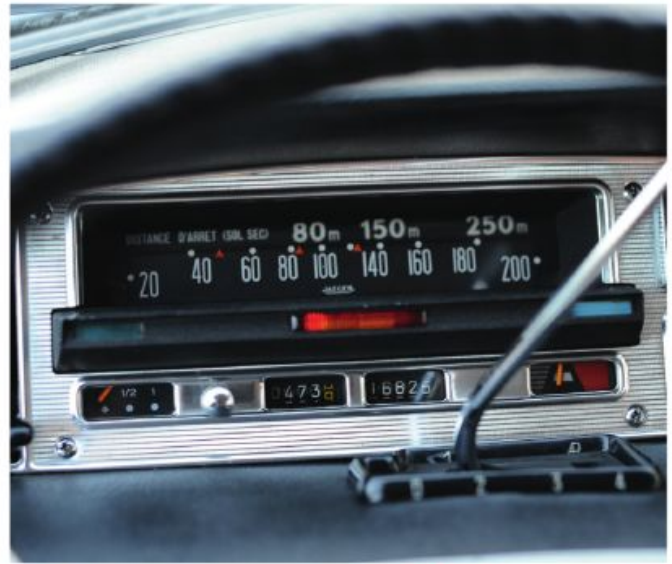
Vingt ans de carrière et des modèles variés

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

La DS 21 que nous vous présentons est un magnifique millésime 1967, le plus recherché chez les citroënistes amateurs car c'est ici la quintessence de la DS avant son restylage à 4 phares sous verre. Ce millésime voit ainsi l'apparition du système hydraulique « liquide vert » réputé plus fiable et sans fuite et conservant la face avant des premières versions. Mise en circulation pour la première fois en décembre 1966, elle dispose de rares options d'usine tel que le garnissage en cuir Havane, les



AGUTTES



ceintures de sécurité avant, le 2^{ème} pul-
seur d'air et le réglage en hauteur des
sièges avant... Vendue neuve par le garage
Triboul à Alençon dans l'Orne, la facture
d'achat est présente dans le dossier de
la voiture, elle s'élève à 19 747,51 francs.
Elle restera en première main, gardée par
son premier propriétaire le docteur M, de
1967 à 2006. Date à laquelle elle change
de propriétaire et de région pour intégrer
une collection près de Lyon. C'est alors
que des travaux sur la mécanique sont
entrepris au garage Citroën Ecully. Le seul
garage Citroën spécialisé dans la restau-
ration de voiture de collection. Monsieur
C. entame alors un projet de réfection de
l'ensemble moto-propulseur. Au total la fac-
ture s'élève à plus de 12 000 € comprenant
la réfection du circuit électrique par cette
même occasion. En 2006 Monsieur C. com-

mande des travaux de réfection du système
hydraulique et les travaux seront facturés
plus de 4 000 €. Mise en vente fin 2016,
Monsieur Fradet se porte alors acquéreur
de cette voiture. Plus grand collectionneur
de Citroën au monde et conservateur de
son propre musée, le Citro-museum, Mon-
sieur Fradet achète la DS alors qu'elle
possède un peu plus de 100 000 km et
a toujours été choyée et entretenue avec
passion par ses précédents propriétaires.
Figurant dans son musée mais posséd-
ant déjà des modèles 1967 il se décide
à la revendre pour accueillir de nouvelles
acquisitions. Beaucoup de travaux ont
été effectués par Monsieur F. pour rendre
cette DS parfaite et surtout authentique
exactement comme à sa sortie d'usine.
Essayer une DS en état neuf comme celle-ci
est un moment d'une grande émotion. Le

soleil brille sur les routes de montagnes
des Alpes de Haute-Provence et la DS
se joue des virages. La boîte de vitesses
est parfaitement réglée et n'envie rien à
des boîtes de vitesses modernes dites
séquentielles. Le freinage est puissant et
endurant, le moteur vigoureux et coupleux.
Rien, aucun bruit parasite ne vient perturber
notre épopée et la DS enroule les virages
tout en se conduisant du bout des doigts.
Quelle modernité pour une voiture créée
en 1955 ! La peinture est du plus bel éclat,
la sellerie d'origine superbe et dégage un
parfum inimitable de cuir patiné. Elle est
donc désormais prête à prendre la route
vers de nouvelles aventures et surtout ravira
le collectionneur en quête d'authenticité et
de perfection.



The work of an exceptionally talented team, the DS Citroën had the difficult task in 1955 of following on from the Traction Avant model. The public was astounded by the unprecedented and highly modernistic shape, which was the triumphant masterpiece of Flaminio Bertoni. But almost equal surprise was created by the many technical innovations, including amongst others hydropneumatic suspension, high ratio power steering, high pressure assisted disc brakes and semi-automatic gearbox.

A career spanning twenty years and encompassing a range of versions from elegant dropheads to estate car bodies also included motorsports successes such as outright victory in the 1958 Monte-Carlo Rally.



AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS





A real icon and a symbol of a whole era of brilliant French engineering achievement, the DS is one of the most sought after classic cars in the world. Enthusiasts in such places as California and Australia still drive these cars daily, providing a tribute to the model's robustness and ease of use.

The DS 21 which we are offering comes from the 1967 model-year, which is the generation most sought after by knowledgeable Citroën enthusiasts, because it is the epitome of the DS style before its facelift with 4 headlights under fairings. This model-year benefitted from the introduction of the

"green fluid" hydraulic system, reputed to be more reliable than the previous one and less prone to leaks, while retaining the front end shape of the first versions. This particular vehicle has rare factory options such as Havana leather upholstery, front seat belts, a second air circulation booster and adjustment of the height of the front seats. The car was sold new in December 1966 by the Triboul garage in Alençon in the Orne département and the invoice for 19 747,51 francs is in the accompanying file. Dr M, the first owner, kept the car from 1967 to 2006, when she changed hands and changed region, entering a collection near

Lyon. Mechanical work was undertaken that year by the Citroën Ecully garage, the leading specialist restoring classic Citroëns. The then owner, Mr C, commissioned a complete overhaul of the engine and drive train. The invoice, including the renewal of the electrical wiring, amounted to 12 000 €. He also had the hydraulic system renewed at a cost of more than 4000 €. At the end of 2016 the car was bought by Mr Fradet, the owner of the largest collection of Citroëns in the world and curator of his own museum, the Citro-Museum. At that time this car had covered slightly more than 100 000 km and had always been lovingly



cared for and maintained by its previous owners. It was exhibited in his museum, but as he already had other 1967 models, he decided to part with it on order to make room for other acquisitions. A great deal of work was undertaken for Mr Fradet, in order to make the car perfect and above all to return it to its exact factory specification. To road test an as-new DS such as this one is an emotional experience. The sun was shining on the mountain roads of the Alps in Haute-Provence and the DS made light work of the bends. The perfectly adjusted gearbox works just as well as modern sequential boxes. The brakes are efficient

and show no sign of fade under hard use. The engine is vigorous and has plenty of torque. No unwanted noises or other defects disturbed our carefree progress and the DS sailed round the hairpins with only fingertip control. What astonishingly modern behaviour for a model created in 1955! The paintwork gleams and the superb original upholstery has the inimitable smell of well kept old leather. She is therefore more than ready to take to the road for new adventures and will above all be the delight of a connoisseur looking for authenticity and perfection.

AGUTTES

Rare deuxième main
Mécanique entièrement révisée en 2018
La référence française en matière de Grand Tourisme

*Concours condition
Performance and reliability
The ultimate version in the XK series*

30 000 / 40 000 €

Carte grise française
Châssis n°00SB9182

*Registration : Normal series French
registration certificate
Chassis n° : 00SB9182*



Citroën ¹⁹⁷² SM Maserati

Dévoilée au salon de Genève en 1970, la SM, pour projet S Maserati, frappe par sa ligne novatrice que l'on doit à Robert Opron. Ses lignes tendues offrent à la SM un dynamisme unique. Son excellent Cx de 0.46 est le résultat d'un important travail en soufflerie qui dicte l'esthétique globale. Profitant du rachat de Maserati par Citroën en 1968, la SM bénéficie sous le capot, d'un tout nouveau bloc V6 double arbres marqué du trident et d'une cylindrée de 2 670 cm³. Reprenant

les suspensions hydropneumatiques de la DS, elle garde ce confort cher à Citroën et la nouvelle direction Diravi à rappel asservi lui permet de soutenir une vitesse élevée avec la plus grande facilité. Seuls 12 920 exemplaires seront vendus sur cinq années de production. Aujourd'hui de plus en plus recherchées, les SM bénéficient d'un regain d'intérêt croissant. Synthèse parfaite entre modernité, confort et performances, la SM est une vraie GT différente, statutaire et racée.

Deuxième main depuis 1975, notre Citroën SM fait partie des versions recherchées à trois carburateurs Weber. Elle fut livrée neuve en avril 1972 dans cette originale et rare teinte vert argenté métallisé qui lui sied à merveille avec un intérieur en cuir noir et la climatisation. Achetée auprès d'une de ses clientes trouvant l'auto trop imposante à l'époque où son propriétaire dirigeait un garage en région parisienne, cette voiture a l'avantage de présenter un historique particulièrement stable. Ayant



récemment fait « un tour de compteur » la voiture comptabilise un peu plus de 100 000 km. Côté mécanique, le moteur 2,7 L à carburateurs a été refait début 2018 tout comme la boîte de vitesses, l'embrayage, le démarreur et la rampe de carburateur entre autres. Les sphères ont également été changées ainsi que les conjoncteurs et disjoncteurs de pompe. Les freins (étriers/disques/plaquettes), le circuit de refroidissement (durits et radiateur), la direction assistée et la commande de

phares directionnelle sont révisés. L'habitacle est quant à lui entièrement restauré. Les cuirs en excellent état et les panneaux de porte sont nourris, les sièges regarnis si nécessaire, seule la planche de bord est remplacée tout comme le ciel de toit. Extérieurement, la peinture a été très bien refaite il y a 30 ans. Fiabilisée et dotée d'une ligne d'échappement inox, cette SM a bien des atouts.

Désormais très recherchées, les SM deviennent plus rares sur le marché et sont considérées comme l'aboutissement de la Haute Couture automobile par Citroën. Sa ligne et son intérieur restent impressionnants de modernité et sa mécanique est désormais fiabilisée grâce à de nombreux spécialistes du modèle. En très bel état général, notre SM est une excellente opportunité de découvrir une GT au charme iconoclaste dont le raffinement et la rareté ne cessent de faire grimper la cote.



Introduced at the Geneva Motor Show in 1970, the SM – for Project S Maserati – made a striking debut with its innovative styling by Robert Opron. Its taut lines gave the SM an exceptionally dynamic look. Its excellent drag coefficient of 0.46 was the result of extensive wind tunnel work, which determined its overall appearance. Taking advantage of Citroën's takeover of Maserati in 1968, under the bonnet the

SM had a completely new twin-cam V6 engine with a capacity of 2670cc bearing the trident logo. Making use of the hydropneumatic suspension from the DS, it retained the level of comfort that Citroën held dear, while the new Diravi steering with a power-assisted return mechanism made it possible to maintain high speeds with complete ease. Only 12,920 cars would be sold during the model's five years in

production. Increasingly sought after today, the SM is attracting more and more interest. The perfect blend of modernity, comfort and performance, the SM is a true GT, which is different, prestigious and stylish.

In the hands of her second owner since 1975, our Citroën SM has the highly prized specification with three Weber carburetors. She was delivered new in April 1972

wearing the striking and unusual metallic silver green shade of paint which suits the car perfectly, particularly with upholstery in black leather. She was equipped with air conditioning. The owner of a garage near Paris bought the car from the first lady owner, a client of his who found the SM too large for her. This vehicle therefore has the advantage of an exceptionally stable history. Having recently been "round the clock" the odometer reads just over 100 000 kilometres. In early 2018 a mechanical overhaul was completed, including the 2.7 litre engine, the carburettors, gearbox, clutch and starter motor. New hydropneumatic spheres and high pressure pump actuators were fitted. The brakes (calipers, discs, pads), the engine cooling system (hoses and radiator), the power steering and the swivelling headlight system were all overhauled. An entire new exhaust system in stainless steel was fitted. The interior of the car was refreshed. The leather seats,

in excellent condition, and the door trim panels were treated with appropriate products and the seat fillings were renewed. A new dashboard and head lining were fitted. The bodywork had been very well repainted 30 years ago. Completely worked over to ensure reliability, this SM has much to recommend it.

Now in high demand, the SM is rarely seen on the market and is considered the ultimate expression of French automotive 'Haute Couture' by Citroën. Its styling and interior remain impressively modern while its mechanical reliability issues have been overcome thanks to the many SM specialists. In excellent overall condition, this SM is a great opportunity to rediscover a true GT, whose radical charm, exquisite refinement and rarity are steadily increasing the market value



Rarissime version 11 B large cabriolet
Restauration intégrale en 2002
Historique depuis le début des années 70

*Very rare 'wide' version 11 B cabriolet
Complete restoration in 2002
Known history from the 1970s onwards*

Carte grise française de collection
N° de châssis : 129 088

*Registration : Special French registration
certificate for classic cars
Chassis n°: 129 088*

120 000 / 160 000 €



Citroën CABRIOLET

1938 TRACTION

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la 7 voit rapidement sa gamme s'étoffer avec deux autres versions, dénommées par Citroën faux-cabriolet et roadster. Œuvre du sculpteur italien de génie Flaminio Bertoni, la Traction Avant connaîtra un succès planétaire mais malheureusement son géniteur André Citroën n'en verra pas le jour. Le cabriolet répond au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère

spartiate d'un vrai roadster. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation supérieur à la berline, grâce à son habitacle au grand air. La version 11 B, qui bénéficie de la carrosserie large, est particulièrement attrayante car peut-être plus élégante et pouvant accueillir trois personnes à l'avant. L'attrait du cabriolet

Traction s'est traduit par la réalisation de répliques, ce qui rend les versions authentiques rares et recherchées. Comme celle qui nous intéresse aujourd'hui. D'après le recensement d'Olivier de Serres, on connaît aujourd'hui environ 450 cabriolets Traction Avant tous modèles confondus survivant. Les 11 B sont les plus rares.

Le cabriolet que nous vous présentons est un modèle commercialisé le 23/02/1938 comme l'atteste le certificat d'authenticité





du Conservatoire Citroën présent dans le dossier. Rares de nos jours sont les Roadster Traction à posséder un historique aussi complet que celui-ci. Nous pouvons remonter son histoire à l'année 1973, date à laquelle Monsieur Dreyre, véritable pionnier de la collection du nord de la France trouve la voiture dans sa région, elle est alors immatriculée 5839 AF 59. Elle est ensuite revendue à un amateur connu de la région tourangelle et fondateur avec Olivier de Serres du club le Cercle Citroën de Touraine (un des premiers clubs de Traction des années 70). Pierre Fouquet, également collectionneur de Bugatti gardera la voiture 6 ans. Elle est alors immatriculée 11 QL 37. Il entreprend une restauration et devant l'avancée des travaux, se trouve dans l'obligation de changer la plateforme pour pouvoir refaire la voiture. C'est un véritable sauvetage car même si la voiture est complète, la rouille avait fait son œuvre. En février 1981 André Sarraillé, nom très connu chez les amateurs de Trac-

tion, en fit l'acquisition pour conserver la voiture jusqu'en 1987. Monsieur Sarraillé s'attache à rendre l'éclat d'antan à ce cabriolet en le remettant le plus possible dans sa configuration d'origine tout en apportant des touches de modernité et ce pour un usage de grand rouleur. Car Monsieur Sarraillé aimait pouvoir rouler sur longue distance avec ses autos ! Il installe donc une boîte 4 vitesses et refait intégralement la mécanique en gonflant le moteur légèrement comme on aimait le faire à l'époque, les trains roulants, la sellerie et la carrosserie. Elle sort d'une restauration étalée sur plusieurs années peinte en Rouge Cerise métallisé, peinture du plus bel effet. Il participe à de très nombreux rallyes dont une sortie à Dijon où il convoie la famille Citroën dans son roadster ! Pour le cinquantenaire de la Traction Avant en 1984, Monsieur Sarraillé prêterait même sa voiture à Bernard Citroën qui fit le tour de la place de la Concorde avec. Il revend alors son roadster tant aimé à Monsieur

Gauthronnet, amateur de la région dijonnaise pour ne finalement le garder que quelques mois. Enfin le propriétaire actuel Monsieur A en fit l'acquisition en Mai 1987 et possède cette fabuleuse auto depuis 32 ans. Une grande restauration intégrale et de haute qualité fut décidée à la fin des années 1990. Le chantier est alors confié à un atelier dans le Calvados, J. Chapdelaine pour une restauration sans limite de coût et en septembre 2003 le Roadster est prêt. Repeinte dans un magnifique Rouge Cornaline AC 419, il n'y a pas un élément de carrosserie qui n'est passé outre les talents du carrossier. De 2003 à 2018 Monsieur A. profitera pleinement de son cabriolet en arpentant les routes de France et d'Europe pour de très nombreuses sorties. Aujourd'hui proposée à la vente, c'est une authentique pièce d'histoire de l'automobile française qui passa entre les mains de célèbres amateurs de la marque aux chevrons dont nous fêtons le centenaire cette année.



The Citroën «7» was first presented with a saloon body in March 1934 to the main concessionaires of the marque. The range was quickly enlarged by the addition of two other versions, called by Citroën “faux-cabriolet” (false cabriolet) and “roadster”. Designed by a genius, the Italian sculptor Flaminio Bertoni, the Traction Avant (Front Wheel Drive) would achieve worldwide success but unfortunately the firm’s founder André Citroën would not live to see its launch. The “faux-cabriolet” provides much more comfort than is allowed by the Spartan nature of true roadster bodywork. A dickey seat at the rear accommodates two passengers and the car is very appealing as it combines the running qualities of the Traction model with a very pure line and all the pleasures of





AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS





open-air motoring denied to the occupants of saloon cars. The 11 B version, which has a wider body, is particularly attractive as its proportions are even more elegant and it can fit three persons on the bench type front seat. Such is the appeal of the Traction convertible that many replicas have been constructed and this makes the rare authentic cars, such as the one we are offering, even more eagerly sought after. According to research carried out by Olivier de Serres, around 450 surviving Traction Avant cabriolets of all types have been identified. The 11 B are the rarest.

The cabriolet which we are presenting was sold new on 23/02/1938, as is attested by

the certificate of authenticity issued by the Conservatoire Citroën and provided in the accompanying file. It is nowadays extremely rare to find a Traction cabriolet with such a complete history as this one has. We can trace the history from 1973, when Mr Dreyre, a pioneer of classic car collecting in northern France, found the car in his region. She was then registered 5839 AF 59. She was next sold to Pierre Fouquet, a well-known enthusiast in the Tours region, who co-founded with Olivier de Serres the Cercle Citroën de Touraine, one of the first Traction clubs in the 1970s. Pierre Fouquet, who also owned Bugattis, kept the Traction for 6 years with the registration 1 QL 37. Having started a complete restoration, he

found himself obliged to replace the platform, the existing one having rusted beyond repair. The car was complete but needed a real life-saving operation. In February 1981, André Sarraillé, a well-known figure in Traction circles, bought the car and kept her until 1987. He applied himself to getting the car back to her original specification and appearance, while adding discreet modern improvements to make her suitable for the long distance touring on which he was keen. He installed a 4-speed gearbox and carried out a complete mechanical overhaul, while increasing the power output of the engine, as was the fashion at the time. The suspension, running gear, bodywork and upholstery were all restored. After all



this work which lasted for several years, the car emerged resplendent in metallic cherry coloured paint. Mr Sarraillé participated in numerous rallies, including one in Dijon during which he drove members of the Citroën family around in his cabriolet. For the fiftieth anniversary of the Traction Avant in 1984, André Sarraillé even lent his car to Bernard Citroën, who drove it around the Place de la Concorde in Paris. He finally sold his much loved cabriolet to Mr Gauthronnet, an enthusiast living near Dijon, who only kept her for a few months. Lastly, Mr A, the current owner, bought the car in May 1987 and has possessed this fabulous car for 32 years. A total restoration of the highest quality was decided at the turn of

the century and the work was entrusted to a workshop in the Calvados region of Normandy, J. Chapdeleine, with no cost limits being imposed. The car was ready in September 2003, magnificently painted in Cornaline red AC 419 and every single part of the bodywork had benefitted from the talents of the coachbuilders. From 2003 until 2018 Mr A fully enjoyed his cabriolet, driving it across France and Europe in the course of very many events. This authentic piece of French automobile history, now offered for sale, has been owned by several leading lovers of the Citroën chevrons, whose centenary is being celebrated this year.

AGUTTES

LOTS 32 * À 44 *

LOTS 32 À 37 ET 39 À 44 EN IMPORTATION TEMPORAIRE



Entre équilibre des lignes et avant-garde technique...

... Une collection Citroën

C'est dans les détails, l'innovation et la beauté des formes que la marque Citroën m'a toujours attiré. S'il fallait en choisir une ? Je pense que ma collection me trahie ! Mon irrésistible attirance pour la Traction a fait de moi un collectionneur passionné et amusé. Combien de belles rencontres, de beaux souvenirs aux volants de mes voitures ? J'ai un souvenir de chacune d'elle, que ce soit derrière le volant ou à l'atelier à réparer, restaurer, peaufiner ! Mes voitures sont un peu le reflet de qui je suis, voilà tout. Je les regarde tantôt avec mes yeux d'enfant, parfois avec ceux d'un homme malheureusement pris par le temps... mais toujours avec la même satisfaction de me dire que j'ai su préserver un patrimoine vivant ! Le temps, le temps... rouler des journées entières pourrait faire battre mon cœur éternellement. Que ce sentiment soit partagé par leurs futures propriétaires, qu'ils en prennent soin autant que moi, qu'ils prolongent ce que j'ai essayé de faire et qu'ils les rendent éternelles...

Mr. A

A mix of balanced styling and innovative engineering ...

... A Citroën collection

It is for its details, innovation and beautiful lines that Citroën has always attracted me. If I had to choose just one? I think my collection would give me away! The irresistible appeal of the Traction has made me an enthusiastic collector and kept me amused. How many wonderful people I have met and what fond memories I have from behind the wheel of my cars! I can remember each of them, whether at the wheel or in the workshop repairing and restoring them or putting the finishing touches to them. In a way, my cars reflect who I am, that's all I can say. Sometimes I look at them with the eyes of a child, sometimes, unfortunately, as a man pressed for time ... but always with the same satisfaction that I can say I have been able to preserve a living heritage! Time, time, time ... To drive for days on end could make my heart beat forever. May their new owners share this feeling, may they look after them as well as I have done and continue what I have tried to do ... and make them last forever ...

Mr. A



AGUTTES

DIMANCHE 17 MARS 2019
PARIS

124 / 125

Rédaction des fiches et des historiques de chaque voiture
avec la collaboration de l'historien Olivier de SERRES
Historal descriptions made by the historian Olivier de SERRES



Aujourd'hui la marque Citroën compte parmi les plus collectionnées au monde, et si elle jouit d'une telle aura, c'est en grande partie grâce à la Traction Avant qui aura entraîné dans son sillage les autres icônes du quai de Javel.

Cette voiture est passionnante à collectionner car elle se décline en une grande variété de modèles, berlines, cabriolets, coupés, familiales, limousines, ce qui a poussé certains amateurs particulièrement touchés à s'entourer de dix, vingt, trente Traction, et si elles ne fonctionnent pas toutes, qu'importe il reste le plaisir de les contempler dans toutes leurs différences. Car il ne s'agit pas d'aligner pour ne voir qu'un seul capot, mais bien d'apprécier toutes les carrosseries extrapolées de la petite 7 originelle, telle que voulue par le Patron et fruit d'un concentré d'ingénieurs inspirés.

Dans mon enfance, mes parents roulaient en Traction, ils en ont gardé une assez longtemps pour que j'apprenne à conduire avec et qu'elle soit le point de départ d'une petite collection, une manie qui

m'a entraîné bien au-delà. La Traction a été une voiture d'étudiants pour beaucoup de garçons de mon âge, mais je suis resté fidèle à cet attachement. Rouler en Traction représente l'évocation d'une époque, mais pas seulement, j'aime ressentir son équilibre, faire ce mouvement d'épaule caractéristique pour changer de vitesse, entendre le ronronnement régulier de son moteur, une musique avec les six cylindres de la 15.

On ne peut dissimuler l'aspect romantique d'une telle approche d'objet animé je l'avoue, et puisque nous parlions de son esthétique, je laisse la conclusion à l'auteur d'un catalogue de Traction en Australie par cette formule : « Longues, fines, distinguées, les lignes de la Citroën sont révélatrices d'une conception artistique de haut niveau ; de la même manière que la plus délicieuse haute-couture dessinée en France . . . »

Tout est dit.

Olivier de SERRES



Today, Citroën is one of the most collected makes of car in the world, and the aura which surrounds it is due in large part to the Traction Avant, which has brought in its trail the other iconic models from the quai de Javel.

This car is so fascinating to collect because so many different versions of it exist: saloons, convertibles, coupés, family models and limousines. This has made some enthusiasts who have been particularly affected surround themselves with 10, 20 or 30 Tractions; if some of them are not in running order, never mind, it is still a pleasure to look at them and savour all their differences. It is not a matter of lining them up and seeing a single bonnet, but of enjoying all the body styles derived from the original little 7, the one the boss wanted and which was developed by a small group of inspired engineers.

When I was a child, my parents drove Tractions. They kept one of them long enough for me to learn to drive with it and for it to be the

start of a small collection, an obsession which would take me well beyond that. For many boys of my generation, the Traction was a students' car, but I remained attached to it. To drive a Traction was to recall a period in time, but it was more than that: I loved to feel its balance on the road, to make that typical shoulder movement when changing gear, to hear the steady hum of its engine, the music of the six cylinders in the 15.

I must admit that it is impossible to conceal the romantic aspect of an approach like this to a moving object, and since we are talking about its appearance, I will leave the final word to the author of a Traction catalogue in Australia: "Long, slender and distinguished, the Citroën's lines are indicative of a high standard of artistic design, in the same way as the most exquisite haute couture created in France ..."

That says it all.

Olivier de SERRES

Très bel état d'origine
Complète et à restaurer
Une des premières séries de 7

*Very fine original condition
Complete, for restoration
One of the first series of 7s*

Carte grise française
Régime actuel : Suisse – non immatriculée
N° série : 015153
N° de coque : absent
N° moteur : 8.7.46/35

*French registration papers
Current status: Switzerland – not registered
Chassis number: 015153
Body number: missing
Engine number: 8.7.46/35*

15 000 / 25 000 €



1934 Citroën TRACTION 7B

Lancée prématurément au printemps 1934, la première 7 à traction avant animée d'un moteur 1 303 cm³ de 7cv méritait de revoir la copie et surtout de gagner un moteur de meilleure vivacité. C'est pourquoi Citroën, dès le mois de juin présente la 7B dotée cette fois d'un 1 529 cm³ de 35 ch et 9 cv fiscaux. L'insusable Traction commence à atteindre la maturité mais elle doit encore conquérir sa clientèle. Le style de la 7B reprend tous

les traits de son prédécesseur, au détail près des phares un peu plus écartés du capot. Sinon toute la finesse du dessin développe son capital de séduction, sous le même nuancier qu'avant (noir, bleu, gris, lie de vin, et ce beige Maintenon si délicat). La 7B conserve tous les standards du cahier des charges Traction Avant, caisse monocoque, moteur flottant, freins hydrauliques, suspension par barres de torsion et amortisseurs, roues avant motrices.

La carrosserie a encore une calotte de pavillon en moleskine, des ailes étroites et des phares à verre plat. A travers la presse de l'époque, comme 'La Vie Automobile', il est possible de se faire une idée des impressions de sa conduite en 1934 ; la voiture est qualifiée de brillante, logeable et confortable, la tenue de route est excellente et les freins très sûrs.

La voiture présentée ici possède un charme rare, conservée dans un remarquable état

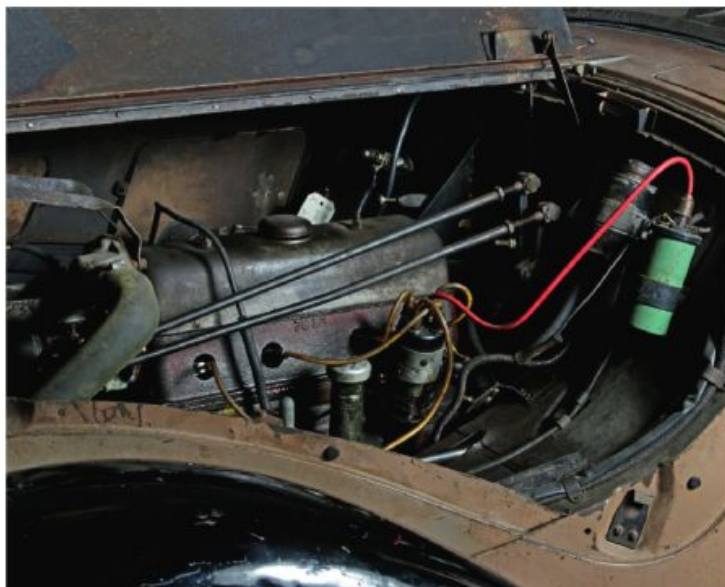


d'origine, elle est une évocation très pure de cette première année 1934 et surtout représente une mine de références indiscutables sur ces modèles à leur sortie, en particulier ce distingué beige Maintenon aux nuances rosées si subtiles. Rien n'a été touché sur cette voiture, et rien ne manque, le cache-roue de secours en trois éléments est bien là sur le panneau arrière. Un état aussi pur mériterait même d'être conservé ainsi, seulement avec une remise en état de la mécanique qui n'est pas tournante

pour l'instant (A noter que son moteur correspondrait à un moteur refait chez Citroën après-guerre, mais il est confirmé par le spécialiste des 7B, Dominique Peter, qu'il s'agit bien d'un 1 529 cm3).

Cette 7B provient du Sud de la France, des Alpes-Maritimes, elle avait été trouvée en 1979 par le marchand B. Lafond de Cannes quasiment en premières mains. Longtemps conservée dans son show-room, elle est passée chez un collectionneur de Nice qui l'a douillettement installée dans son garage,

mais toujours sans travaux intempestifs, avant qu'elle ne gagne la collection suisse que nous présentons aux enchères. Pour un amateur de Citroën et de Traction Avant en particulier, approcher une voiture de 1934, une des premières séries de 7, aussi bien conservée, reste un moment rare, mais la perspective d'en faire l'acquisition devient carrément excitante et irrésistible. Une voiture qui mériterait un classement au titre des Monuments Historiques !



Introduced somewhat prematurely in spring 1934, the first 7 Traction Avant was powered by a 7CV 1303cc engine: Citroën needed to do better and, above all, fit a livelier engine. As soon as June, therefore, Citroën presented the 7B, which now had a 9 fiscal horsepower 1529cc engine developing 35bhp.

The hard-wearing Traction was starting to reach maturity but still had to win over customers. The 7B's styling continued all the features of its predecessor, with the exception of the headlamps, which were now mounted slightly farther away from the bonnet. Apart from this, its finely drawn lines were more appealing than

ever, with the same range of colours as before (black, blue, grey, maroon and this subtle Maintenon beige). The 7B carried over all the key features of the Traction Avant: the unitary body, 'floating-power' engine, hydraulic brakes, suspension using torsion bars and shock absorbers, and front-wheel drive. The body still had

a roof covered in moleskin, narrow wings and headlamps with flat lenses. From periodicals of the time such as *La Vie Automobile*, it is possible to get a sense of what it was like to drive in 1934: it was considered an outstanding, spacious and comfortable car, with excellent roadholding and very reliable brakes.

The car we are presenting here has a special charm; preserved in remarkable original condition, it faithfully evokes the first year of production in 1934. Above all, it offers a wealth of references for these models at the time they were introduced, especially the distinguished *Maintenon beige* paintwork with its subtle hints of pink. Nothing has been touched on this car and nothing is missing; the three-piece spare wheel cover on the tail panel is present and correct. A car in such unmolested condition deserves to be kept this way, with only the engine – which will currently not turn over – in need of reconditioning. (It

should be noted that the engine is believed to be one which was rebuilt by Citroën after the war, but the 7B specialist, Dominique Peter, has confirmed that it is indeed a 1529cc unit.)

This 7B comes from the *Alpes-Maritimes* in the south of France; it was found in 1979 by the dealer B. Lafond from Cannes as a virtually one-owner car. After he had kept the car for a long time in his showroom, it moved on to a collector in Nice, who tucked it away in his garage, without carrying out any hasty work, before it joined the Swiss collection which we are now offering at auction.

For a lover of Citroëns and of the *Traction Avant* in particular, to see a car up-close from 1934, one of the first series of 7s and so well preserved, is itself a rare moment, but the prospect of acquiring it is truly exciting and quite irresistible. This is a car which deserves being listed as a historic monument!



Complète et authenticité indiscutable
Rare option conduite à droite d'origine
Rare série produite seulement 4 mois

Carte grise française
Régime actuel : suisse – non-immatriculée
N° Série : 16928
N° Coque : AQ0345
N° moteur : PQ 03310, date de fonderie :
2.7.34 / 320.
Boîte de vitesses n° BY 0941

*Complete and undoubtedly authentic
Unusual original option of right-hand drive
Rare series produced for only 4 months*

*Current status: Switzerland – not registered
Chassis number: 16928
Body number: AQ0345
Engine number: PQ 03310, date of casting:
2.7.34 / 320.
Gearbox number: BY 0941*

8 000 / 12 000 €



1934 Citroën TRACTION 7B

Considérée comme assez indigente, la 7A première des Traction Avant, est remplacée après trois mois de production par un nouveau modèle plus dynamique et mieux agencé, la 7B de 1 529 cm³, 35 ch et 9cv fiscaux.

Si la 7A est apparue prématurée, la 7B marque le début de la maturité, elle conserve la même allure que son prédécesseur, toute la finesse du dessin originel, disponible au catalogue avec la même palette de couleurs, noir, bleu émeraude, rouge excelsior (bordeaux), beige Maintenon, ou

gris perle comme la voiture présentée ici, le plus souvent pour les 7 avec les ailes et la housse de roue de secours en noir. A sa sortie la 7 a représenté un événement de taille, c'était la première fois qu'une voiture de série mettait en œuvre autant d'innovations à la fois, carrosserie monocoque, moteur flottant, freins hydrauliques, suspension par barres de torsion et amortisseurs et bien sûr les roues avant motrices. Un nouveau style de conduite s'impose dans une voiture plus basse que les autres où les marchepieds n'ont plus raison d'être.

A défaut d'être absolument sûrs de la rigidité sur la monocoque, les concepteurs ont préféré garder un pavillon à calotte en moleskine et un panneau arrière sans ouverture de malle. Des ailes fines et des phares à verre plat complètent ce portrait d'une 7B, qui fait forte impression sur les premiers utilisateurs et les chroniqueurs dans la presse spécialisée. Ils trouvent la nouvelle Citroën brillante, confortable et très sûre, elle atteint les 100km/h ! Mais cette deuxième série de 7 aura elle aussi une carrière éphémère incluse dans les quatre



mois de l'été 1934, juin à septembre, pour une production de quelque 19 000 unités construites en théorie.

L'exemplaire que nous voyons ici possède un intérêt particulier, d'abord parce qu'elle est dans un authentique état d'origine, ensuite parce qu'elle a la conduite à droite. Il ne s'agit pas d'un modèle anglais mais bien d'une commande disponible au catalogue français pour répondre à la demande d'une clientèle habituée à la conduite à droite sur de grandes voitures, ou aux besoins d'un handicapé. On pourra

considérer comme un atout cet état d'origine dans la mesure où il met en présence d'une voiture intacte dont tous les éléments et les couleurs font référence. La voiture est complète, d'origine et possède la sellerie d'époque en bon état d'apparence, la rare calandre en laiton à chevrons derrière les grilles est aussi là.

De son histoire nous ne savons que peu de choses si ce n'est sa provenance des Bouches du Rhône où elle est immatriculée au début des années 1950 ; son périple l'amène dans les mains d'un marchand

français qui la cède au propriétaire actuel. Elle est alors mise à l'abri dans les locaux de sa collection dans l'attente de jours meilleurs ; ceux-ci seront confiés au prochain acquéreur, puisqu'une restauration approfondie s'impose, cette rare et charmante petite 7B le vaut bien.

L'occasion est donnée d'acquérir une authentique 7B 1934 dont la remise en état représente un investissement prometteur, un chantier qui ne saurait être altéré par des éléments disparates ou anachroniques perturbateurs.



Considered rather lacking, the 7A - the first Traction Avant - was replaced after three months in production by a new model which with better performance and equipment, the 1529cc 7B, a 9 fiscal horsepower model developing 35bhp. Whereas the 7A had been introduced too early, the 7B marked the onset of maturity.

It kept the appearance of its predecessor, with all the finesse of its original design, and was available with the same range of colours: black, emerald-blue, excelsior red (maroon), Maintenon beige or, as here, pearl grey with, as often as not for the 7, the wings and spare wheel cover in black. The launch of the 7 was a major event, as it was the first time that a production car had intro-

duced so many innovations at once, with its unitary body, 'floating-power' engine, hydraulic brakes, suspension using torsion bars and shock absorbers, and, of course, front-wheel drive. A car which was lower than others, where running boards were no longer needed, demanded a new style of driving. Since they were not absolutely sure of the rigidity of the monocoque body,

its designers chose to keep a moleskin-covered roof and a tail panel with no boot opening. Narrow wings and headlamps with flat lenses complete this picture of the 7B, which made quite an impression on its first users and columnists in the specialist press. They found the new Citroën to be an outstanding car, which was comfortable and very safe and capable of reaching 100kph (62mph)! But this second series of the 7 only had a short-lived career, lasting four months in the summer of 1934, from June to September, with, in theory, some 19,000 cars produced.

The model seen here is of particular interest, first because it is in authentic original condition and secondly because it has right-hand drive. It is not an English-market car, but a model available in the French catalogue to meet demand from customers used to right-hand drive on large cars or the needs of a disabled driver. Its original condition should be considered an asset as

it lets us appreciate a complete car which serves as a reference for its equipment and colours. The car is complete and original; it has its period upholstery, which presents well, while the rare brass radiator grille with chevrons behind the bars is also present. We know relatively little of its history, other than that it came from the Bouches-du-Rhône, where it was registered at the beginning of the 1950s. Its travels then took it to a French dealer who sold it to its current owner. It was safely stored in the premises where he kept his collection awaiting better days; it will be the turn now of its new owner, since a comprehensive restoration is called for, which this rare and charming little 7B well deserves. This is a chance to acquire a genuine 1934 7B, whose restoration represents a promising investment, with no risk that the work will be upset by parts which do not match or are from the wrong year.



Restauration exceptionnelle
Teinte conforme au millésime et élégante
Version la plus aboutie des premières générations

*Exceptional restoration
Elegant colour in accordance with the year of production
The ultimate version of the first-generation cars*

Carte grise française
Régime actuel : Suisse – non immatriculée
N° série : 076347
N° coque : AK 18 86
N° moteur : FF 01112
Boîte de vitesses : date 21.07.1936

*French registration papers
Current status: Switzerland – not registered
Chassis number: 076347
Body number: AK 18 86
Engine number: FF 01112
Gearbox: dated 21.07.1936*

20 000 / 40 000 €



Citroën¹⁹³⁶ Traction 7C

Présentée en avril 1934 la première Traction Avant de Citroën est alors une 'Petite Voiture' inscrite au catalogue en complément de la gamme 8, 10, 15 Rosalie. C'est alors une 7cv, 1 303 cm³ alésage-course 72x80. Elle manque tout de même de souffle aussi est-elle remplacée par la 7B, 9cv de 1 529 cm³ en 78x80. Entre temps une 11cv est arrivée au catalogue animée par un moteur en 78x100, de sorte et en toute logique, une

troisième génération de 7 voit le jour, la 7C, dont le moteur 9cv et 1 628 cm³ est standardisé avec celui des 11 avec des cotes d'alésage-course de 78x100. Cette fois la 7C a quelque chose de définitif, son moteur de 36 ch lui apporte une bonne dynamique, elle franchit aisément la barre des 100 km/h. Citroën la présente au Salon d'octobre 1934 accompagnée des versions roadster et faux-cabriolet ; si les toute premières 7C ressemblent aux 7B,

elle se différencieront très vite des séries précédentes par un pavillon entièrement tôle, et des klaxon montés derrière des petites grilles percées dans les ailes avant (et non plus des klaxon extérieurs vissés sur le pare-chocs). Mieux construite et surtout au caisson renforcé, la 7C est dotée d'un moteur flottant de deuxième génération plus agréable, car sensiblement moins 'flottant', conjointement à l'installation de cardans Glaenger-Spicer et d'amortisseurs



hydrauliques Spicer. Heureusement pour les usagers un an plus tard au Salon d'octobre 1935, Citroën présente la 7 (et les 11) dotées d'un panneau arrière à malle ouvrante. Une direction à crémaillère complète ce lot de nouveautés au printemps 1936 ; devenue une voiture homogène et brillante, la 7C devient extrêmement populaire et restera produite jusqu'en 1940. La voiture présentée fait partie des modèles du premier semestre 1936 encore munis de deux volets d'aération sur le tablier. Remarquablement peinte dans un élégant

bordeaux-lie de vin/ailes noires tout à fait conforme au nuancier de ce millésime elle sort d'une restauration remarquable en Suisse étalée sur deux ans entre 2016 et 2018. On peut dire qu'elle est absolument neuve, elle n'a parcouru qu'une trentaine de kilomètres depuis. Les Ets Carrosserie du Crêt à Villeneuve étaient en charge de la carrosserie, le moteur a été refait chez Roland Dupasquier Moteur Service, la boîte de vitesses chez Aloïs Peter, les ajustements mécaniques chez Jean-David Favez. Pour la sellerie on a confié le travail

à la Sellerie André de Geispolsheim et l'électricité à Rosser GmbH. La voiture vient de France (Saône et Loire), le propriétaire actuel en avait fait l'acquisition auprès du marchand Ch. Houzet en 2009.

Véritable coup de cœur de notre équipe, cette voiture est élégante, raffinée et dans un état de présentation qu'il convient de qualifier d'unique ! Les sommes investies donnent le tournis mais le résultat est spectaculaire.



Introduced in April 1934, Citroën's first Traction Avant was a 'Small Car' added to the range alongside the 8, 10 and 15 Rosalie models. It was a 7CV model of 1303cc capacity and with a bore and stroke of 72x80mm. It nonetheless felt underpowered and was therefore replaced by the 7B, a 9CV 78x80mm 1529cc model. In the

meantime, an 11CV version had joined the range, powered by an engine with a bore and stroke of 78x100mm. Quite logically therefore, a third-generation 7, the 7C, appeared: its 9CV 1628cc engine was standardised with that of the 11 using a bore and stroke of 78x100mm. This time, the 7C had reached its defini-

tive form: its 36bhp engine provided good performance and it could easily exceed 100kph (62mph). Citroën presented it at the Paris Motor Show in October 1934, alongside the roadster and faux cabriolet versions. Although the very first 7Cs looked like the 7Bs, they could soon be distinguished from the earlier series by their all-steel

roofs and their horns mounted behind small grilles let into the front wings (replacing the external horns bolted to the bumper). Better built and with a reinforced bodyshell, the 7C was fitted with a second-generation 'floating-power' engine – which was more pleasant to drive, as it 'floated' considerably less – together with Glaenzer-Spicer universal joints and Spicer hydraulic shock absorbers. Fortunately for its users, a year later – at the Paris Motor Show in October 1935 – Citroën presented the 7 (and 11) equipped with a tail panel with an opening boot lid. Rack-and-pinion steering was added to the list of new features in spring 1936; by now an excellent and well-rounded car, the 7C became hugely popular and remained in production until 1940.

The car which we are offering for sale is one of the models from the first half of 1936 which were still fitted with two ventilation flaps on the bulkhead. Remarkably finished in an elegant shade of Bordeaux

with black wings, in accordance with the range of colours offered that year, it has just emerged from a complete restoration in Switzerland, carried out from 2016 – 2018. The car can be described as absolutely new, it has only been driven 20 miles (30km) since then. The Carrosserie du Crêt in Villeneuve was responsible for the bodywork, the engine was overhauled by Roland Dupasquier Moteur Service and the gearbox by Aloïs Peter, with further mechanical fettling by Jean-David Favez. Work on the upholstery was entrusted to the Sellerie André in Geispolsheim and on the electrical system to Rosser GmbH. The car comes from France, its current owner having acquired it from the dealer Ch. Houzet in 2009.

A personal favourite of our team, this car is elegant, refined and in truly unique condition! The amount spent on it will make you giddy, but the results are spectacular.



Seulement 50 exemplaires aujourd'hui récentes
Beaux accessoires d'époque
Parfait fonctionnement

*Only 50 cars recorded today
Attractive period accessories
Perfect running order*

Titre de circulation suisse
N° série : 682 168
N° Coque : EI 03 42
Moteur : PD 00806 daté du 3.5.39
Boîte de vitesse du 18.07.39

*Swiss registration papers
Chassis number: 682 168
Body number: EI 03 dated 3.5.39
Gearbox dated 18.07.39*

30 000 / 50 000 €



1939 Citroën 15 **SIX G** Familiale

Réputée 'la Reine de la Route', la 15 six va d'abord devoir faire ses preuves ; dans la production Citroën du moment elle doit représenter le haut de gamme des Traction Avant. Sa naissance est discrète, en juin 1938, d'allure très sobre selon le souhait de P.J. Boulanger le Patron de Citroën, il fallait qu'elle ressemble à la 11. La nouvelle venue se développe donc sur une carrosserie de 11, très renforcée à laquelle on adjoint un moteur six cylindres maintenu par des broches allongées et un berceau spécifique ; un capot allongé et des ailes plongeantes vers l'avant apparaissent

comme les seuls traits distinctifs, si ce n'est le petit écusson '15 six' sur la calandre et sur l'aile arrière censés inciter au respect. La 15 six sort en berline dans un premier temps, et comme souvent les débuts seront difficiles, mais le potentiel est là, une tenue de route impressionnante et un moteur fabuleux ! Ce moteur qui, de manière originale tourne vers la gauche, explique le vocable de 15 six G. Enfin les Michelin concèdent un luxe à la 15, c'est à l'intérieur, la sellerie en velours de mohair marron s'avère inoubliable tant par son aspect cossu que par ses fragrances. Pour la liaison au sol, Michelin adapte les

nouvelles roues Pilote à rayons plats aux dimensions de la voiture, c'est-à-dire en 185x400.

Après la présentation de la berline 15 au Salon de l'Auto d'octobre 1938, la voiture semble bien au point et en toute logique prête à se décliner dans quelques versions attendues, une Limousine et une Familiale six glaces. On reprend ici de la même manière, des caisses de 11 à empattement long auxquelles on greffe le train avant et la mécanique six cylindres. Produites jusqu'en 1940 toutes les 15 six G, berlines, familiales, limousines, sortiront de couleur noire à roues





ivoire. La 15 apparaît infiniment mieux finie et pensée que les 11, ainsi sous le capot tous les éléments d'entretien sont disposés du même côté, au volant le chauffeur trouve son frein à main très accessible, quant au levier de vitesses son maniement plus développé que sur les 11 le rend plus agréable. La conduite d'une 15 laisse des impressions fortes, la voiture est lourde et puissante, le couple énorme, mais on la tient en main comme un gros animal qui malgré le tempérament obéit aux sollicitations de son cornac. A l'époque elle n'était peut-être pas la plus puissante des routières, mais ses atouts en comportement routier faisaient la différence, d'où sa réputation. Dans la presse automobile de 1938 elle est qualifiée de 'sensationnelle'.

Quant aux versions à empattement long, Citroën en propose deux, une Familiale à 8 ou 9 places dotée de strapontins, et une limousine à l'espace arrière extrêmement spacieux, elles aussi garnies en velours de mohair. Les qualités routières de ces versions allongées restent aussi sûres que pour la

berline. La production des 15 six G n'ayant réellement commencée que début 1939 pour la berline, en février pour la familiale et la limousine, elle sera interrompue en février 1940, cette brève année en fait donc une voiture très rare, produite à 2 300 unités dont une cinquantaine de survivantes sont aujourd'hui recensées.

La 15 six G Familiale que nous présentons ici est donc un de ces très rares modèles, elle est équipée d'une galerie OLD (Olivier Lecanut Deschamps) et d'un set de roues accessoires Robergel, qui n'altèrent en rien le style général de la statuaire Citroën, bien au contraire. L'équipement intérieur se compose d'une banquette à l'avant, une disposition peu courante sur les 15 familiales, et le moteur d'une pipe à deux carburateurs, cette voiture est rapide et sûre.

Intéressante par sa rareté, cette voiture l'est aussi par son histoire. Achetée neuve par un industriel lyonnais, elle se trouve réquisitionnée pendant l'Occupation pour la Kommandantur de Lyon, alors peinte en blanc réglementaire. A la Libération elle est

récupérée par les Américains qui se feront, paraît-il, un peu prier avant de la restituer à son premier propriétaire. Elle arrivera plus tard, dans les années 1970 entre les mains du Docteur René B. dans le Rhône toujours, celui-ci la vend au collectionneur de 15 Mr. Nico Michon en 2001, elle est encore à l'époque proche de son état d'origine, seul le moteur ayant été refait. Après une autre transaction, elle arrive chez son propriétaire actuel qui en entreprend une restauration approfondie étalée sur deux années entre 2012 et 2014. La carrosserie passe chez Hubert Habermusch, la sellerie aux Ets André de Geispolsheim ; le moteur, le radiateur et le circuit électrique passé en 12 volts sont confiés à la maison Tilly en Alsace, avec la pose d'une ligne d'échappement en inox. La boîte de vitesses et la transmission Roger Williams sont restaurées chez Aloïs Peter, dotée d'un nouveau différentiel spécialement taillé.

Seulement 50 exemplaires aujourd'hui recensés



Renowned as the 'Queen of the Road', the 15 Six first of all had to prove itself; in Citroën's range at the time, it was intended to be the top-of-the-line Traction Avant. It was introduced discreetly, in June 1938, with a sober appearance respecting the wishes of P.J. Boulanger, the head of Citroën, and intended to make it look like the 11.

The new model was therefore developed from the body of the 11, which was substantially strengthened, to which a six-cylinder engine was added, supported by longer forks and a specific subframe. A longer bonnet and wings which dropped away to the front were the only distinguishing features to be seen, apart from the small '15 Six' badges on the radiator grille and rear wing, which were supposed to inspire





respect. The 15 Six was introduced first as a saloon and, as was often the case, got off to a difficult start, but it had plenty of potential, with impressive roadholding and a fabulous engine! Unusually, the engine turned over to the left, which explained the letter 'G' (for 'gauche', or left in French) in the name 15 Six G. Finally, the Michelin family allowed the 15 one luxury, where inside the car the upholstery in brown mohair velour was memorable as much for its luxurious appearance as its distinctive smell. To ensure its roadholding, Michelin adapted its new 'Pilote' wheels with flat spokes to the dimensions required for the car, namely 185x400.

After the 15 saloon was presented at the Paris Motor Show in October 1938, the car appeared well developed and could now logically be offered in the eagerly awaited Limousine and six-window Familiale versions. In the same way, the engine and front suspension of the Six was grafted

onto the body of the long-wheelbase 11. Produced until 1940, all the 15 Six G models (saloon, Limousine and Familiale) were finished in black with cream wheels. The 15 appeared to be vastly better finished and thought out than the 11; under the bonnet, for example, all the service items were fitted on the same side, while behind the wheel the handbrake was in easy reach of the driver and the improved gearchange was more pleasant to use. Driving a 15 makes quite an impression: the car is heavy and powerful, with colossal torque, but it can be handled in the same way that – for all its strong personality – an elephant obeys the orders of its driver. In its day, it may not have been the most powerful big saloon, but its exceptional handling made all the difference and established its reputation. The motoring press in 1938 described it as "sensational".

Citroën offered two long-wheelbase versions, a 'Familiale' with room for 8 or 9

passengers and fitted with folding jump seats, and a 'Limousine' model with an exceptionally spacious rear compartment, which both also had mohair velour upholstery. The handling of these long-wheelbase versions remained as effective as the saloon. Production of the 15 Six G only really got going at the start of 1939 for the saloon and in February for the Familiale and Limousine and was suspended in February 1940; built for just one year, the model is therefore very rare, with only 2300 cars built, of which about 50 are recorded as surviving today.

The 15 Six Familiale we are presenting at this sale is therefore one of these very rare models; it is fitted with an OLD (Olivier Lecanut Deschamps) roof rack and a set of Robergel wheels as accessories, which in no way detract from the overall style of the prestigious Citroën, quite the contrary, in fact. Inside, the car is fitted with a bench front seat, which was unusual on the 15



Familiare models, and the engine has an inlet manifold with two carburettors. It is a quick and surefooted car.

Its history as well as its rarity make this an interesting car. Purchased new by an industrialist in Lyon, it was requisitioned during the Occupation by the Lyon Kommandatur and then painted the regulation white. At the Liberation it was recovered by the Americans, who apparently dragged their feet somewhat before returning it to its original owner. Later, during the 1970s, it was acquired by Dr. René B., still in the Rhône, who in turn sold it to the collector of 15s, Nico Michon, in 2001. At the time, it

was still in near-original condition, only the engine having been rebuilt. After another change of hands, it came to its current owner who undertook a comprehensive restoration over two years, from 2012 – 2014. The bodywork was handled by Hubert Haberschus and the upholstery by the Sellerie André in Geispolsheim, while the engine, radiator and electrical system (upgraded to 12 volts) were entrusted to Tilly in Alsace, with a stainless steel exhaust also fitted. The gearbox and Roger Williams transmission were restored by Aloïs Peter and a specially cut differential was installed.

AGUTTES

Rare modèle à portes symétriques
Bel état d'origine, beaux accessoires d'époque
Excellente base de restauration

*A rare model with symmetrical doors
Good original condition, with attractive period accessories
Excellent starting point for a restoration*

Carte grise française
Régime actuel : suisse – non-immatriculée
N° série : 101 099
N° coque : ED 07 85
N° moteur : DN 0842 daté du 30.11.34 / 403

*French registration papers
Current status: Switzerland – not registered
Chassis number: 101 099
Body number: ED 07 85
Engine number: DN 0842 dated 30.11.34 / 403*

20 000 / 40 000 €



Citroën¹⁹³⁴ 11A

LIMOUSINE

Au commencement, était la 7 Traction Avant, probablement positionnée au catalogue Citroën comme une série novatrice mais complémentaire des gammes 8, 10, 15 Rosalie. Devant l'engouement rencontré et l'idée d'André Citroën d'axer sa production exclusivement sur le principe de la traction avant, le Bureau d'Etudes est en charge de concevoir en un temps record, une gamme complète de modèles à grand volume. Il y avait eu la 7 Sport animée d'un moteur 2 litres 11cv, elle conservait la caisse petit volume des 7, mais avec ce moteur

il devient possible d'envisager des voitures plus grandes en longueur et en largeur tout en conservant les lignes générales des 7. Cet exercice de style pourra donner le jour à une berline 6 places, accompagnée d'un Cabriolet-roadster et d'un Faux-cabriolet sur le même empattement. L'affaire ne s'arrête pas là puisque Citroën veut ouvrir cette gamme à des modèles Familiale et Limousine sur empattement long, toujours en monocoque, ce qui posera au début quelques problèmes de rigidité. Ces versions aux lignes étirées ont trois glaces latérales et malgré leur ligne très

basse, elles ont des capacités d'accueil inattendues ; un premier modèle, la Limousine est une voiture à 5 ou 6 places au compartiment arrière spacieux, le second modèle est une Familiale à 8 ou 9 places équipées de strapontins repliables entre les deux banquettes. Prisées des familles nombreuses, ces voitures seront longtemps l'apanage des taxis. Sur les premières séries on observe un effet de style par lequel la porte arrière est symétrique à la porte avant. Les Familiales et Limousines d'avant 1940 et à fortiori des premiers millésimes, sont devenues fort rares.



C'est une 11A Limousine de fin 1934 dans un pur état d'origine sous une couleur noire, qui est ici proposée à la vente, une pièce rare donc. Celle-ci ne cache rien de son état, elle est à restaurer entièrement, mais sa base est saine, et surtout elle possède tous ses accessoires d'origine si difficiles à trouver, comme la calandre en laiton à orifice de manivelle circulaire, les phares à verre plat, les ailes avant avec leurs grilles de klaxon. Elle porte encore ses feux de signalisation arrière circulaires. Etant donné qu'il s'agit d'un des premiers modèles, la

caisse est encore d'une pièce à l'arrière sans malle ouvrante. Les garnitures intérieures et les banquettes sont présentes et au complet, bien évidemment comme les modèles de ces premières années, la planche de bord a le cadran central, la disposition des commandes suivant une belle symétrie (seul le sélecteur de vitesses a été changé). Enfin elle n'a pas été remise en marche depuis longtemps et le moteur nécessite sans doute des soins attentifs, si ce n'est une réfection, mais on a sous le capot le moteur d'origine de cette 11

Limousine, puisqu'il est estampé de la date du 30 novembre 1934.

De son histoire on sait seulement qu'elle provient des Alpes-Maritimes, elle était arrivée dans les mains du collectionneur Niçois Mr Th. B. qui l'a vendue au propriétaire actuel. Les Traction Avant à empattement long survivantes sont fort rares, on a ici l'opportunité d'acquérir un exemplaire très exclusif de cette série puisqu'il s'agit de la Limousine. Sa restauration sera d'autant plus intéressante que l'on pourra travailler sur une base absolument d'origine.



To begin with, the 7 Traction Avant was probably positioned in Citroën's range as an innovative model to complement the 8, 10 and 15 Rosalie series. Given the enthusiastic reception it received and André Citroën's plan to concentrate exclusively on front-wheel drive, the engineering office was charged with designing a complete range of volume production models in record time. There had already been a 7 Sport model,

powered by the 2-litre 11CV engine, which kept the small body of the 7, but with this engine it was possible to imagine producing cars which were longer and wider while retaining the overall appearance of the 7. This design exercise gave rise to a six-seat saloon, as well as a roadster and faux-cabriolet built on the same wheelbase. Matters did not end there, since Citroën wanted to extend its range to include long-wheelbase family and limousine models, still

using unitary construction, which initially caused some problems of rigidity. These versions with their stretched lines had three side windows and despite their very low styling were unexpectedly roomy. The first model, the 'Limousine', was a five- or six-seat model with a spacious rear compartment, while the second, the 'Familiale', had room for eight or nine passengers, with folding jump seats between the two benches. Popular with large families, these

models were also favoured as taxis for a long time. On the first series produced, a styling device can be observed whereby the front and rear doors were symmetrical. The 'Familiale' and 'Limousine' models from before 1940, and especially those from the first years of production, have become exceedingly rare.

The car we are offering for sale is an 11A Limousine from the end of 1934 in untouched original condition under its black paintwork, making it a truly rare vehicle. It makes no pretences for its condition and will require a full restoration, but it is a sound basis from which to start; above all, the car has all its original accessories which can be so difficult to find, like the brass radiator grille with its circular hole for the starting handle, its flat headlamp lenses and front wings with grilles for the horns. It still has its circular taillights. Given that it is one of the first models built, it still has a single-piece tail panel without

an opening boot. The bench seats and interior trim are all complete and in place; naturally, as on all the cars from the first years of production, the dashboard features a central dial and the controls are laid out symmetrically (only the gear selector has been changed). Finally, the car has not been run for a long time and the engine will certainly require considerable attention, if not a rebuild, but the engine under the bonnet is the one originally fitted to this 11 Limousine, as it is stamped with the date of 30 November 1934.

Of its history we know only that the car came from the Alpes-Maritimes and ended up with a collector in Nice, Mr. Th. B., who sold it to its current owner. Very few long-wheelbase Traction Avants have survived, and this is an opportunity to acquire a very exclusive Limousine model from this series. It will be all the more worthwhile to restore as you will be able to start from a completely original car.



Provenant de l'ancienne collection d'André Trigano
Restauration exceptionnelle
Joliment accessoirisée

*Formerly part of André Trigano's collection
Exceptional restoration
Attractive accessories*

25 000 / 45 000 €

Titre de circulation suisse
N° série : 108 538
N° moteur : Type M4 E 5579

*Swiss registration papers
Chassis number: 108 538
Engine number: Type M4 E 5579*



CITROËN

C4 G ¹⁹³¹ Torpedo

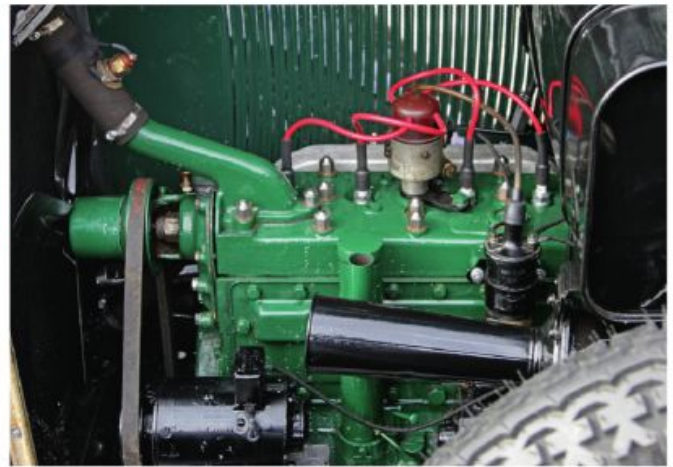
Il est étonnant de voir comment André Citroën, le dernier né des grands constructeurs d'automobiles en France, s'est imposé en si peu de temps. Il crée sa marque en 1919 et s'appuie sur des méthodes novatrices pour mettre la France sur quatre roues, il vend des voitures entièrement équipées, démarreur électrique, phares, cinq pneus, et toujours d'une ligne

agréable. La petite 10HP évolue très vite, les modèles se succèdent, B2, B12, B14, chaque fois en net progrès mécanique. L'influence américaine est forte sur cet homme passionné, il applique les méthodes Taylor de production à la chaîne, sans oublier le bien-être des ouvriers. On en arrive ainsi à 1928, l'année du Boléro de Ravel, le quai de Javel présente la plus

touchée par l'influence américaine de ses voitures, la AC 4 et une six cylindres AC 6 (A.C. pour André Citroën). Il s'agit de voitures plus grandes et plus puissantes que les précédentes conçues pour une conquête du marché européen. La AC4 bientôt désignée C4 se décline d'emblée en un catalogue pléthorique apte à répondre à tous les usages, au-delà



AGUTTES



des berline, familiale, limousine, cabriolet et torpédo, Citroën a compris l'intérêt de développer des gammes d'utilitaires et de rurales, elles inondent le pays pour longtemps.

La carrosserie 'torpédo' (la torpille pour son aspect linéaire) est encore à la mode, on roule beaucoup à ciel ouvert et le quai de Javel en propose une interprétation réussie sur le châssis de la C4. La Citroën évolue vite au fil des millésimes, une C4 III en 1929, une C4 F élargie en 1930, et enfin une C4 G pour 1931. Celle-ci est devenue une vraie routière, 1 767 cm³, 32ch pour 10cv fiscaux, des roues à cinq tocs habillées d'un cache-moyeu, un succès avec 55.788 exemplaires. La ligne classique à radiateur plat s'intègre parfaitement dans l'air du temps et ne se démodera pas avant un moment. Le torpédo C4 G est

une grande voiture, logeable et toujours prête à prendre la route.

Le modèle que nous présentons s'avère particulièrement séduisant dans sa robe vert foncé à ailes noires et capotage écru, exactement conforme à l'origine ; quant aux banquettes habillées de cuir rouge elles ajoutent une note de distinction à l'ensemble. Cette C4 G, la plus aboutie du modèle, possède un chic particulier digne d'une voiture de naissance encore plus prestigieuse.

Pour son historique on rappellera que cette voiture vient de la collection de Citroën montée par André Trigano et en partie vendue au Salon Rétromobile de 2016. Ce collectionneur avait mené une très bonne restauration de la voiture mais son acquéreur a voulu encore en améliorer certains points auprès d'officines très réputées

dans le monde des voitures d'époque. Ainsi le circuit électrique et la dynamo sont passés dans les mains expertes des Ets Wenger, les feins à câbles, les roulements de moyeux avant, la pose d'un moteur d'essuie-glaces, et des suspensions Houdaille à l'avant, ainsi que le carburateur, ont été confiés à Christophe Ferrand. La ligne d'échappement est entièrement refaite, la voiture possède des bougies neuves et un train de pneus Michelin neufs également. Elle est fin prête pour de longues excursions touristiques dans une ambiance si évocatrice des années Trente . . . Voilà l'occasion d'aller danser le charleston et pour vos passagères de se coiffer d'une aigrette ; une si belle C4 G, ne réapparaîtra pas de sitôt sur le marché.



It is amazing to see how André Citroën, the last major car maker to become established in France, made his mark so quickly. He created the make in 1919 and took an innovative approach to bring mobility to the French, selling cars which were fully equipped with an electric starter, headlamps and five tyres and which were always attractively styled. The small 10HP model evolved rapidly and the B2, B12 and B14 models soon followed, each showing a marked technical improvement.

America had a strong influence on this passionate businessman, who applied Taylor's methods to mass production, without forgetting the well-being of his workers. And so we come to 1928, the year of Ravel's Boléro, when the company introduced the cars most influenced by the United States,





the AC 4 and six-cylinder AC 6 (AC standing for André Citroën). They were larger and more powerful models than their predecessors, designed to capture the European market. The AC 4, soon renamed the C4, was available straightaway in a huge range of different versions suitable for all types of use. Going beyond the saloon, family, limousine, convertible and 'torpédo' models, Citroën understood the interest of developing a range of goods vehicles and models for use in rural areas, and they flooded the market for many years.

The 'torpédo' style of bodywork (named after its linear shape) was still in vogue and it was common to drive an open car; Citroën offered a successful interpretation of this style based on the C4 chassis. The C4 evolved rapidly from year to year, with the C4 III in 1929, the wider C4 F in 1930 and finally the C4 G in 1931. By now it was a true long-distance car, with a 1767cc 10CV engine developing 32bhp and wheels with five bolts covered by a hub cap, a successful model of which 55,788 examples were built. Its classical styling with a straight

radiator was perfectly in tune with the times and would not go out of fashion too quickly. The C4 G Torpédo was a large, roomy car, always ready to take to the road.

The model we are presenting is particularly attractive in its dark green livery with black wings and cream hood, matching exactly its original specification, while the red leather bench seats add a touch of distinction to the car as a whole. This C4 G, the most advanced version of the model, displays a special elegance worthy of a car from a far more prestigious manufacturer.



As far as its history is concerned, it may be recalled that this car comes from the Citroën collection built up by André Trigano and partly sold off at Rétromobile in 2016. He had carried out a very good restoration of the car, but its new owner wanted to improve certain aspects of it with the help of some highly reputable specialists in the world of classic cars. The electrical system and dynamo were therefore placed in the expert hands of Wenger, while the cable-operated brakes, front hub bearings, front Houdaille-type suspension and

carburettor were entrusted to Christophe Ferrand, who also fitted a wiper motor. The exhaust system was entirely rebuilt and the car also has fresh sparkplugs and a new set of Michelin tyres. It is ready to enjoy some long excursions in an atmosphere reminiscent of the Thirties ... Now is the time to dance the Charleston and for your passengers to put on a feather boa; it will be a good while before such a fine C4 G comes on the market again.

AGUTTES

Restauration minutieuse
Seulement 694 exemplaires
Capacité de franchissement hallucinant !

N° Série : 0091 / coque : 4005. 000169
N° moteur Avant : AW 05200157
N° moteur arrière : AW 05100142
Immatriculation française
Références Techniques : Type AZ 4/4 -
Modèle 1961

*Meticulous restoration
Only 694 built
Staggering off-road abilities!*

*Chassis number: 0091 / body: 4005. 000169
Engine number (front): AW 05200157
Engine number (rear): AW 05100142
French registration papers
Technical references: Type AZ 4/4
1961 model*

80 000 / 120 000 €



Citroën ¹⁹⁶¹ Sahara 2CV

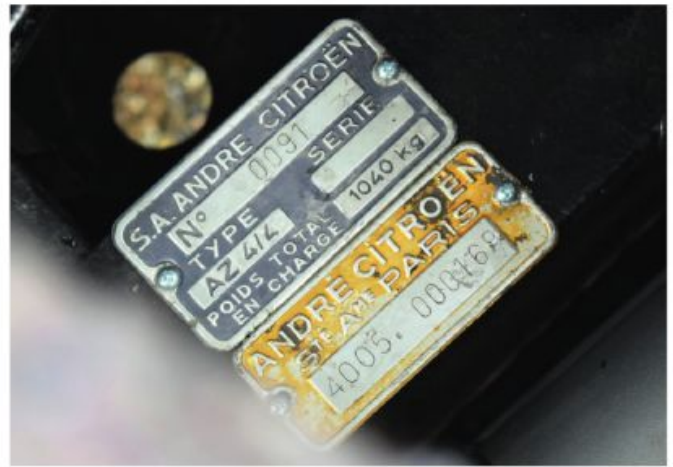
Selon une légende bien ancrée, Pierre-Jules Boulanger le patron de Citroën, aurait lancé le programme de la 2cv avec cette formule 'Quatre roues sous un parapluie'. L'étude de la 2cv commence en 1937, la voiture ne sera présentée qu'en 1948, après une longue gestation pour cette TPV (Très Petite Voiture) causée par les années de guerre. Animées par un moteur de 375 cm3 les

premières 2cv sont faiblardes mais recèlent d'idées pratiques à l'origine de leur polyvalence exceptionnelle.

Née rustique, elle s'embourgeoise vite, grâce à ses attraits elle gagne une nouvelle clientèle plus urbaine et devient surtout favorite de la jeunesse. Maintenant armée d'un 425 cm3, elle roule à un rythme plus décent. Citroën soigne son allure, elle reçoit une porte de malle, une sellerie écossaise

et de nouvelles couleurs en même temps qu'un capot plus moderne. Ce n'est que le début d'une évolution qui ira jusqu'en 1990, consacrée par 5 millions d'exemplaires. En 1957 un industriel normand cherchant un véhicule tout terrain léger, porte son dévolu sur la 2cv qu'il équipe d'un deuxième moteur à l'arrière obtenant ainsi une quatre roues motrices. C'est le moment de la recherche pétrolifère dans le Sahara,

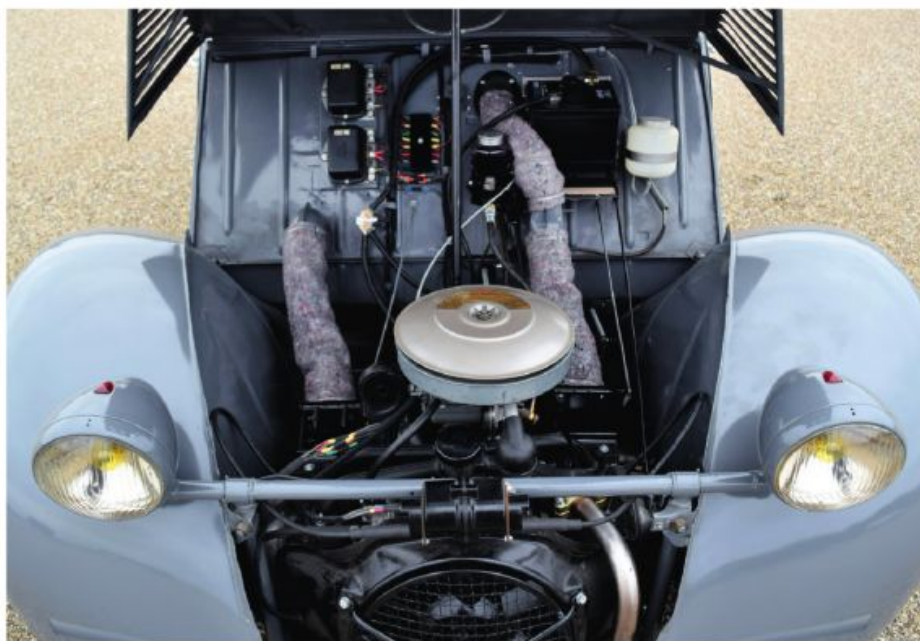




Citroën a vent de ce prototype, en améliore la conception et va le produire en petite série. Cette 4x4 ajoute aux qualités initiales de la 2cv de splendides possibilités d'évolution sur le sable ou la neige, ainsi que des capacités de franchissement inattendues maintenant dotée de 850 cm³ pour une puissance de 24 ch et 5 cv fiscaux. On reconnaît tout de suite une 2cv 'Sahara' comme on l'appelle d'abord, à ses grilles d'aération sur la custode, ses ailes arrière échancrées, l'embouti de la malle arrière, la roue de secours sur le capot et les goulottes d'essence dans les portières. Citroën diffusera cette bête de somme à

694 unités seulement entre 1960 et 1965, c'est donc une rareté ; seuls 95 unités en sont recensées aujourd'hui. Le modèle présenté sort d'une longue et méticuleuse restauration remontant à 2011. Carrosserie et électricité d'abord aux Ets Habersbusch, mécanique chez G. Stoeckel avec la restauration minutieuse des moteurs et du système hydraulique, boîte de vitesses et freins chez Aloïs Peter, de sorte que cette voiture correspond à un modèle très proche du neuf. Les sièges sont habillés du tissu 'Bayadère' bleu parfaitement conforme. De plus, le modèle que nous présentons possède les rarissimes

carburateurs à cuves spécifiques et possède l'ensemble de ses pièces mécaniques estampillées AW, conforme au modèle. Dans l'engouement actuel pour les 2cv, une 2cv 4x4 'Sahara' ressort nettement de toutes les autres séries, c'est une voiture de collection pour amateur avisé, d'ailleurs les quelques présences de ces voitures dans les ventes internationales ont démontré que leur cote pouvait atteindre des pics élevés. On trouvera ici une opportunité rare de faire entrer un tel modèle dans une collection de Citroën ou plus généraliste, tant son existence laisse un souvenir particulier dans la saga des bicylindres Citroën.



According to a deep-rooted legend, Pierre-Jules Boulanger, the head of Citroën, was said to have started the 2CV programme with the phrase “Four wheels under an umbrella”. Development of the 2CV began in 1937, but the car was only introduced in 1948, after the TPV (for ‘Très Petite Voiture’ or ‘Very Small Car’) had undergone a prolonged gestation due to the war. Powered by a 375cc engine, the first 2CVs were sluggish but full of practical ideas, making them exceptionally versatile. Born for the countryside, the 2CV quickly became middle-class and thanks to its attractive features won over a new, urban clientele and above all became a favourite with the young. Now equipped with a 425cc engine, it could keep up a better pace. Citroën looked after its appearance, fitting





a boot lid, tweed upholstery, new colours and, at the same time, a more modern bonnet. It was only the beginning of an evolution which would continue until 1990 and see 5 million cars sold.

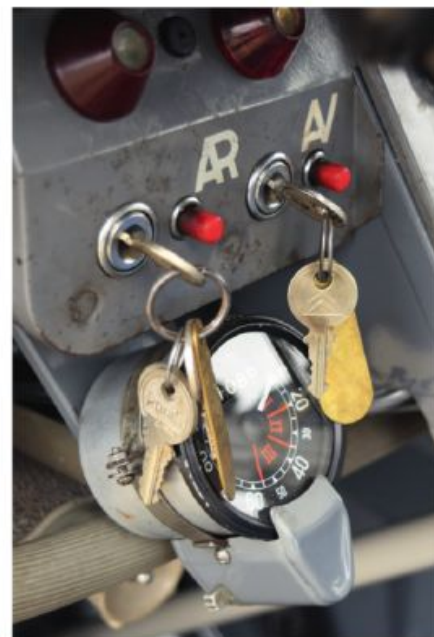
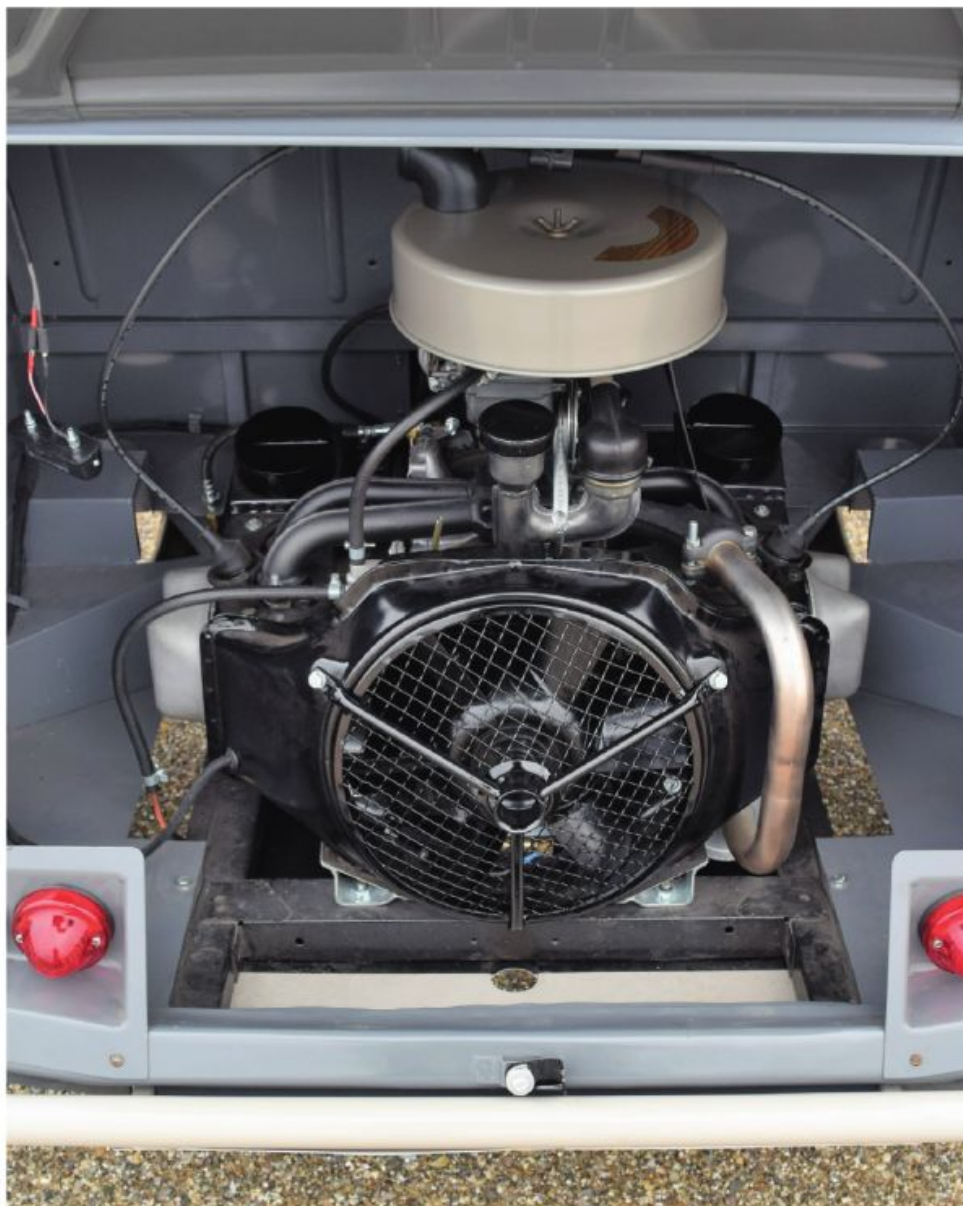
In 1957, an industrialist from Normandy who was looking for a light off-road vehicle set his sights on the 2CV and fitted it with a second engine at the rear, giving it four-wheel drive. It was the period of oil exploration in the Sahara and Citroën got to hear of the prototype, improved its design and

put it into limited production. To the 2CV's original qualities this 4WD model added an excellent potential for use on snow or sand, as well as unexpected off-road abilities now that it had a total capacity of 850cc, with maximum power of 24bhp and a 5CV fiscal rating.

The 2CV 'Sahara', as it was initially known, can be recognised straightaway by the air vents on the rear quarter panel, its cutaway rear wings, the section let into the boot lid, bonnet-mounted spare wheel and the

fuel fillers in the doors. Citroën sold 694 of these workhorses solely between 1960 and 1965, making it a rarity, and just 95 cars are recorded today.

The model presented here has just emerged from a long and meticulous restoration, dating back to 2011. First, the body and electrical system were restored by Habermusch, then the mechanical components by G. Stoeckel - who carried out a painstaking restoration of the engines and hydraulic system - and the gearbox



and brakes by Aloïs Peter, so that the car appears in near-new condition. The seats are covered with 'Bayardère' blue cloth exactly matching the original specification. In addition, the model we are offering for sale has the extremely rare carburetors with their specific float chambers and all its mechanical components stamped AW, true to the original model.

With the current craze for 2CVs, the 4x4 'Sahara' model clearly stands out from all the other variants: it is a classic for a well-in-

formed enthusiast, and the model's occasional presence in international auctions has shown that it can reach high prices. Its existence has left a special memory in the story of Citroën's two-cylinder cars, making this a rare opportunity to add such a model to a collection just of Citroëns or one that is broader in scope.

Une icône unique pour tous collectionneurs
de Traction
Restauration sans limite de coût
Allure incroyable et historique limpide

Titre de circulation suisse
N° série Slough : 118 012 / coque PVL6 113
N° série Javel : 681 719 / coque EE 08 86
Moteur : PD 00944 du 15/05/1939
Boîte de vitesse du 10/07/1939

*An icon for all Traction collectors
No-expense spared restoration
Incredible appearance and clear history*

*Swiss registration papers
Slough chassis number: 118 012 / body
PVL6 113
Javel chassis number: 681 719 / body EE
08 86
Engine number: PD 00944 dated 15/05/1939
Gearbox dated 10/07/1939*

40 000 / 70 000 €



Citroën « Victoria »

BIG SIX 1939

Réputée le haut de la gamme Traction Avant à sa sortie en 1938, la 15cv Six cylindres s'impose très vite, mais la production de ces modèles dont le moteur tourne à gauche sera interrompue en 1940 et restera donc limitée, les survivantes en sont rares aujourd'hui.

La filiale de Citroën à Slough en Grande-Bretagne construit des voitures depuis 1925, et des Traction depuis leur début en 1934, le montage de la Six cylindres entre dans cette logique. Le climat international incite

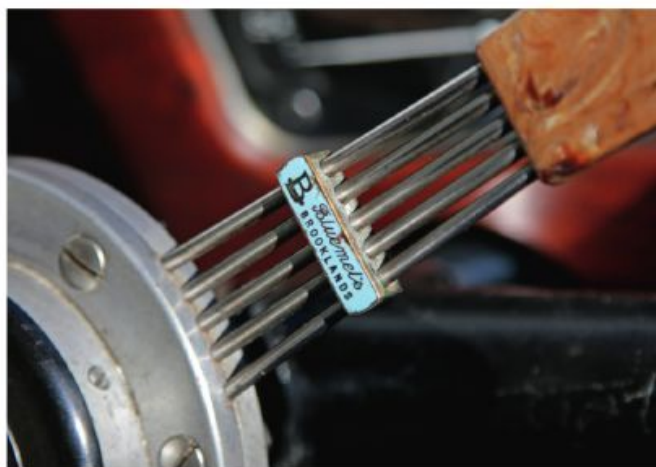
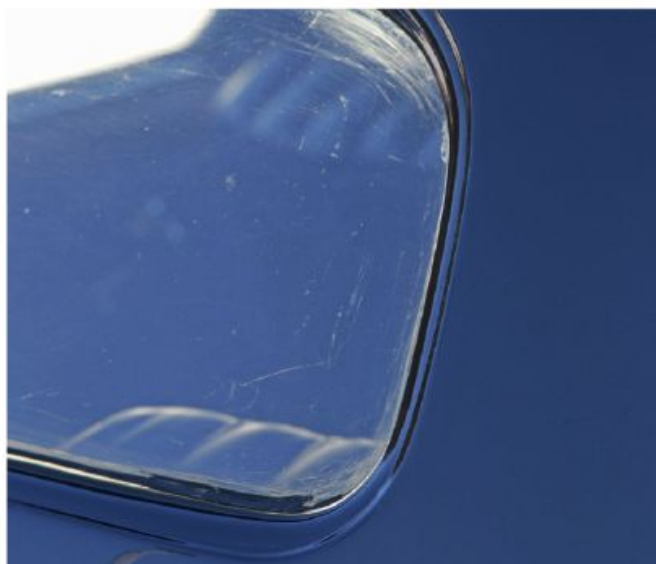
à la prudence, aussi seulement 50 numéros de série sont réservés à une première série de ce nouveau modèle, il sera désignée 'Six' simplement mais avec évidence. Slough n'étant pas encore tout à fait prêt pour cette voiture, son mode de fabrication va être différent du processus habituel où les voitures sont entièrement montées en Grande-Bretagne. Ici la carrosserie est assemblée à Paris, quai de Javel, et dotée de sa mécanique. A son arrivée à Slough on l'habille de toutes les spécificités britanniques, une

luxueuse sellerie en cuir, un tableau de bord habillé de bois, un circuit électrique en 12 volts, et montage d'un accastillage très anglais.

Avec cette 'Six', il s'agit de la version 'Grand Luxe', donc la plus richement dotée en accessoires : phares Lucas diamètre 27 cm, feux de croisement Trippe, klaxon Windtone, phares longue portée. La sellerie en cuir avec accoudoirs possède des tablettes aux places arrière, volant Brooklands (ici d'origine est rarissime), faisant de cette



AGUTTES



Citroën une vraie petite Bentley. De la sorte la Six acquiert une nouvelle personnalité qui lui va particulièrement bien. Mais ayant été montée à Javel elle porte numéros de série et numéro de coque français, auxquels s'ajoute le numéro de série Slough puisqu'elle sort finie de cet atelier.

La presse à l'époque, selon 'The Autocar', chante les louanges de la nouvelle six cylindres : au-delà des performances, c'est le comportement routier qui impressionne le plus les chroniqueurs, ceci ajouté au confort et à la visibilité dont on bénéficie au volant. Cette voiture unique, la seule survivante connue de la série d'avant-guerre, a un historique parfaitement connu et très intéressant. Elle commence sa carrière dans le monde diplomatique en Afrique du Sud où elle est immatriculée la première fois le 16 février 1940. Elle est la propriété de Gert Joannes du Plessis Esq. jusqu'aux années 1970. Elle est alors achetée par le spécialiste Citroën Steve le R. à Johannesburg, qui l'héberge pendant de longues années avant

la céder en 1980 à Mr Olivier de Serres. Chez ce collectionneur qui l'accueille avec une émotion renforcée par des traces de sable rouge venu d'Afrique dans tous les recoins de la voiture, elle reçoit des soins cosmétiques sur sa peinture noire mais n'est pas encore remise en route. Avec son habitude de donner des noms féminins à ses automobiles, sa nouvelle venue britannique sera baptiser 'Victoria'.

Quelques années plus tard la belle 'Six' va changer de mains à nouveau et entre dans une collection en Belgique consacrée aux 15 Six chez Mr Nico Michon. Là elle fait l'objet d'une restauration complète, carrosserie, sellerie, mécanique, elle est repeinte en gris métallisé, ceci inspiré du catalogue anglais de l'époque. Ce dernier la conservera plusieurs années avant de la céder à son propriétaire actuel en Suisse. Chez lui la belle Victoria subit une nouvelle restauration extrêmement approfondie, tout est refait à neuf chez les meilleurs spécialistes de chaque discipline. La restauration

se déroulera sur 2 ans entre 2016 et 2018. La carrosserie est confiée aux Ets Huber Habermusch, elle est alors repeinte en 'Bleu Imperial', sa couleur d'origine retrouvée au fur et à mesure que la restauration de la carrosserie avançait. La mécanique est confiée à JC Tilly, la transmission à Roger Williams et l'électricité aux Ets Rosser. Aussi impressionnante qu'à son premier jour, elle est équipée d'un set de Michelin 185x400 et fonctionne parfaitement.

Restauration entre 2016 et 2018, carrosserie; mécanique J.C. Tilly, transmission Roger Williams, électricité Ets Rosser. L'habitacle n'est pas en reste, la sellerie réalisée par Andover Family U.K. et les Ets André Gesspolsheim en suisse est superbe.

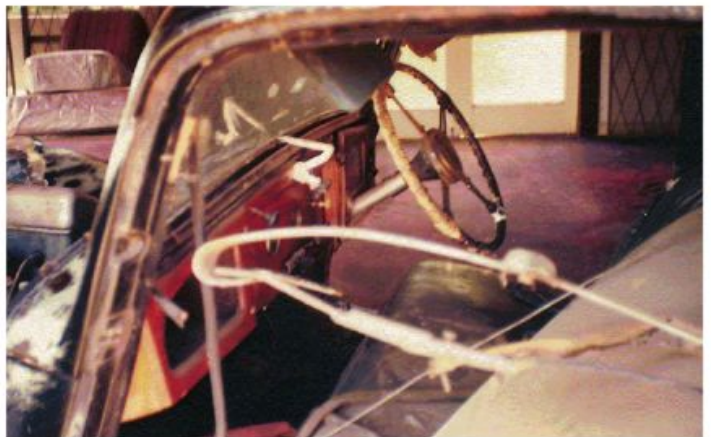
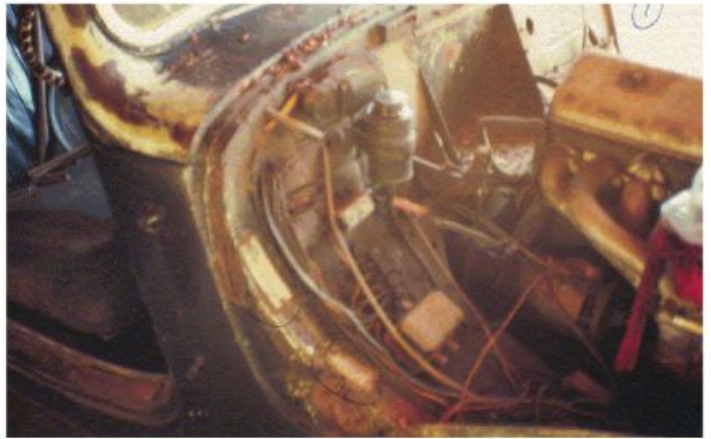
Modèle absolument unique et dans un état exceptionnel, dotée d'un historique limpide, cette Six' de 1939 est une voiture de connaisseur. Sa présence offre une chance rare d'acquérir une voiture qui a déjà suscité beaucoup d'enthousiasme au dernier salon Rétromobile.



Renowned as the top-of-the-line Traction Avant when it was introduced in 1938, the 15CV Six-Cylinder soon made its mark, but production of these models - whose engines turned over to the left - was suspended in 1940 and therefore remained very limited, with few survivors left today.

Citroën's British subsidiary in Slough had been building cars since 1925 and the Traction Avant models since their launch in 1934; the assembly of the Six followed the same rationale. The international environment prompted caution and therefore just 50 numbers were reserved for the first run of this new model, called simply but plainly the 'Six'. As Slough was not yet ready for the car, it was built rather differently from the usual process in which the





BIG SIX



48 **Chasse**

AGUTTES



cars were entirely assembled in Britain. In this case, the body was assembled at the quai de Javel in Paris and the engine installed there. When the cars reached Slough, all the trim specific to the British market was fitted, including the luxurious leather upholstery, wooden dashboard, 12-volt electrical system and some very British fixtures and fittings.

This Six was the 'Grand Luxe' version, equipped with the largest range of accessories: 27cm-diameter Lucas headlamps, Trippe dipped-beam lights, a Windtone horn and long-range driving lights. The leather upholstery complete with armrests, folding picnic tables to the rear and a Brooklands steering wheel (an exceptionally rare original item on this car) turned

the Citroën into a proper little Bentley. As a result, the Six took on a new personality which suited it very well. Having been built in Paris, however, it had French chassis and body numbers, along with a Slough chassis number as it was completed in the workshops there.

The press of the time, as The Autocar related, sang the praises of the new Six-Cylinder: apart from its performance, the columnists were most impressed by its handling, which added to the comfort and good visibility drivers enjoyed behind the wheel.

The history of this unique car, the sole known survivor of this pre-war series, is fully known and very interesting. It began its career in the diplomatic world in South

Africa, where it was first registered on 16 February 1940. It was owned by Gert Joannes du Plessis until the 1970s. It was then purchased by the Citroën specialist Steve le R. in Johannesburg, who kept it for several years before selling it in 1980 to Olivier de Serres. He welcomed the car all the more affectionately on account of the traces of red African sand in its every nook and cranny; it received some cosmetic attention to its black paintwork but was not yet put back on the road. With its owner's habit of giving all his cars a woman's name, his new arrival from England was christened 'Victoria'.

A few years later, this fine-looking Six changed hands once more, joining the collection of Nico Michon in Belgium dedicated



to the 15 Six. There it underwent a complete restoration, including the bodywork, upholstery and engine, and was repainted in metallic grey, a shade inspired by the English catalogue from the period. Michon kept it for several years before selling it to its present owner in Switzerland. He had another very comprehensive restoration carried out on the beautiful Victoria, with every aspect of the car completely refurbished by the best specialists in each field. The restoration was carried out over two years, from 2016 – 2018. Work on the body was entrusted to Hubert Habermusch and it was repainted at this time in Imperial Blue, the original colour which had been uncovered as work to restore the body progressed. The engine was assigned to J.C. Tilly, the

transmission to Roger Williams and the electrical system to Rosser. Nor was the interior neglected, and the upholstery restored by Andover Family Upholstery in the UK and the Sellerie André in Geispolsheim in Alsace is magnificent. Just as impressive as the day it was built, it is now equipped with a new set of Michelin 185x400 tyres and runs faultlessly.

An absolutely unique model in exceptional condition and with a clear history, this 1939 Six is a car for the connoisseur. Its presence in this sale offers a rare opportunity to acquire a car which generated a great deal of enthusiasm at the last Rétromobile show.

AGUTTES

Restauration intégrale
Rare toit ouvrant Weathershields
monté à l'usine en option
Historique limpide

Titre de circulation suisse
N° série : 9-52 7549
N° coque : BPVL6 2012
N° moteur : PR 09 441 – date de fonderie :
17.9B.34

*Complete restoration
Rare Weathershields sunroof fitted as an
extra at the factory
Clear history*

*Swiss registration papers
Chassis number: 9-52 7549
Body number: BPVL6 2012
Engine number: PR 09 441 – casting date:
17.9B.34*

30 000 / 40 000 €



Citroën

BIG SIX 1952

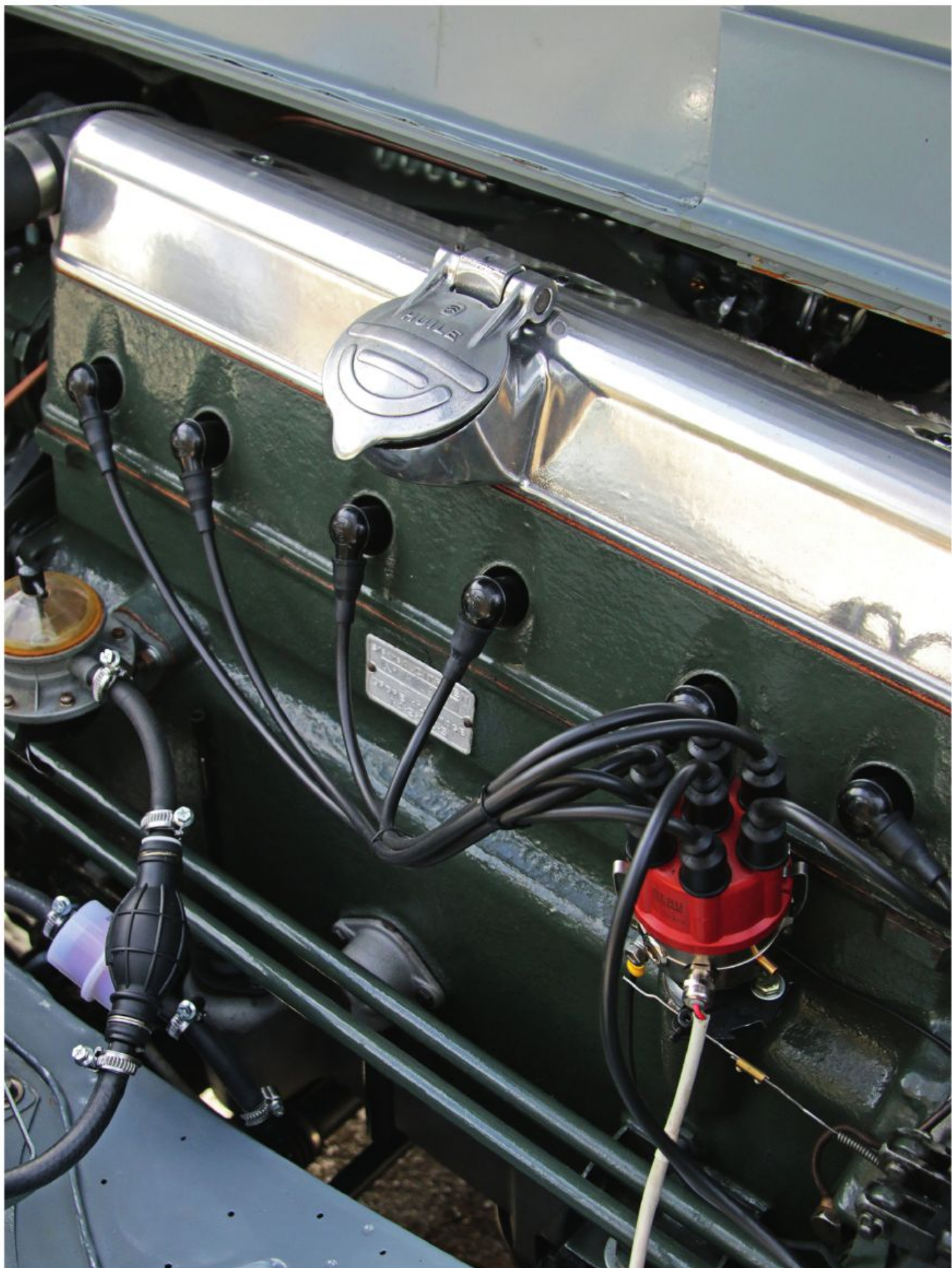
Considérée comme un marché d'exportation important pour Citroën, la filiale britannique de la marque construira des voitures depuis 1925 jusqu'à 1966 dans l'usine de Slough (Buckinghamshire) à l'ouest de Londres. Les réglementations douanières imposent aux constructeurs du continent de laisser un maximum d'éléments de l'industrie locale sur les voitures, la maison mère n'envoyant outre-Manche que la partie

carrosserie et mécanique stricto sensu, sans aucun périphérique.

C'est ainsi que les Traction Avant entrent en production dès l'automne 1934, d'abord les 7 (désignées Twelve selon les barèmes britanniques), les 11 (désignées Fifteen) et enfin les 15 six (désignées Six). Celles-ci apparaissent juste avant la guerre en 1940 à quelques dizaines d'unités assemblées début 1940. Il faudra attendre septembre 1948 pour revoir la Six Cylinder sur les

routes de Sa Gracieuse Majesté, elle y fait forte impression. Déjà pour les Anglais de rouler en Citroën a quelque chose d'exotique, mais avec la puissance et le comportement routier de la Six Cylinder, l'affaire devient passionnante.

Pour leur fabrication les Traction Avant anglaises suivent toutes le même mode opérationnel, la structure et la base de la coque arrivent du quai de Javel, ainsi que les éléments de carrosserie, le tout





est assemblé à Slough, avec des protections et des peintures de grande qualité. Deux interventions : élargir le bac à batterie pour accueillir des accus de 12 volts et l'installation d'un toit ouvrant sur un grand nombre de modèles. Le moteur nu arrive de Paris, ainsi que la boîte, tout le reste est britannique, démarreur, dynamo, pompe à essence, etc. Il en est de même pour les accessoires, phares (Lucas), batterie, pare-chocs, équipement électrique et instrumentation, la calandre toujours chromée avec les chevrons derrière la grille, etc. Enfin l'aménagement intérieur répond aux standards de la clientèle britannique, toutes les garnitures sont en cuir (Connolly ou Bridge of Weir) et la planche de bord habillée en ronce de noyer.

Lorsque la Six Cylinder revient au catalogue 1948/1949 Slough l'habille de l'accastillage British, pare-chocs rectilignes nervurés, grands phares Lucas, on ne fixe

pas de baguettes sur la ligne de caisse et on a juste un sabot sur l'aile arrière, les essuie-glaces sont en bas du pare-brise une sellerie très raffinée accueille les passagers. Cette Citroën est une voiture chère, réservée à une clientèle qui sait ce qu'elle veut. Le modèle évolue quelque peu pour les années 1950 avec des pare-chocs de section arrondie à gros butoirs. Le nuancier beaucoup plus riche que celui de Javel, offre un choix de couleurs métallisées, rouge, vert, gris, et noir quand même. En titre du catalogue 1951, la filiale annonce : « Citroën Six , for Speed and Safety – Famous the World over ». Pour un prix de 1 525 £.

La Six Cylinder présente ici est un modèle de 1952 de couleur gris-bleu à sellerie en cuir rouge, elle est dotée du toit ouvrant Weathershields monté à l'usine en option. Elle a été longtemps dans les mains du connaisseur anglais B. H. qui l'a vendue à

un grand collectionneur de 15 en Belgique avant d'arriver dans les mains attentionnées du propriétaire actuel.

Celui-ci a engagé pour elle une restauration dans les règles sur les années 2014 et 2015, concernant la voiture dans son ensemble. Carrosserie aux Ets Hubert Habermusch, mécanique chez J.D. Favez, la boîte de vitesse chez Aloïs Peter. Les sièges et la moquette ont été confiés à la Andover Family Uphostery au Royaume-Uni, mais les panneaux de portes en très bel état d'origine ont été conservés.

Produite à seulement 1 300 exemplaires en tout, la Six Cylinder est une voiture d'exception, il en reste peu de survivantes, beaucoup ont été exportées ; on a aujourd'hui l'opportunité d'acquérir une de ces fabuleuses routières dans un état neuf qui conserve quelques traces d'une chaleureuse patine d'origine.



Considered an important export market for Citroën, the company's British subsidiary built cars from 1925 – 1966 in its factory at Slough (then part of Buckinghamshire), to the west of London. The Customs regulations required that manufacturers from the Continent fit as many local parts as possible to their cars and the parent company therefore only sent the body and major mechanical components across the Channel, without any ancillary equipment.

It was on this basis that the Traction Avant went into production in autumn 1934, beginning with the 7 (known as the Twelve in line with the British ratings), the 11 (referred to as the Fifteen) and finally the 15 Six (known simply as the Six). The Six appeared in 1940 just after the start of the war and a





few dozen cars were assembled at the start of that year. It would be September 1948 before the Six was once again seen on His Majesty's roads, when it made quite an impression. To travel in a Citroën was already quite exotic for the English, but the power and handling of the Six made for an exciting drive.

The English Traction Avant cars were all built in the same way: the main structure of the car and its basic bodyshell were delivered from the quai de Javel, together with various body panels, to be assembled at Slough, using high-quality paints and body protection. Two further jobs were carried out: the battery tray was enlarged

to accommodate a 12-volt battery and a sunroof was fitted on a great many models. The engine arrived as a bare block from Paris, as did the gearbox, but all the other components – such as the starter, dynamo and fuel pump – were British. The same approach was taken with the different accessories: the headlamps (from Lucas), battery, bumpers, electrical equipment and instruments, the radiator grille (still chrome-plated) with its chevrons behind it and so on. Finally, the interior was fitted out to the standard expected by British customers: all the trim was in leather (Connolly or Bridge of Weir) and the dashboard was finished in burr walnut.

When the Six returned to the catalogue in 1948/49, the factory at Slough decked it out with all its British fittings, including straight, ribbed bumpers and large Lucas headlamps. There were no trim strips fixed along the beltline, just a simple piece of trim at the leading edge of the rear wing; the windscreen wipers were mounted at the base of the screen, while passengers were accommodated in the elegantly-upholstered interior. The Citroën was an expensive car, reserved for customers who knew what they wanted. The model evolved slightly for the 1950s with the fitment of rounded bumpers with large overriders. The range of colours was much wider than in France,



with a choice of metallic finishes, red, green and grey, as well nonetheless as black. For its 1951 catalogue, the English subsidiary proclaimed: "Citroën Six, for Speed and Safety – Famous the World over". For a price of £1525.

The 'Big Six' presented here is a 1952 model finished in blue-grey with red leather upholstery and equipped with a Weathershields sunroof, fitted as an extra at the factory. It was owned for a long time by the English connoisseur B.H., who sold it to a major collector of 15s in Belgium before it made its way to its considerate current owner.

He carried out a rigorous restoration of the

entire car over the period 2014 – 2015. The bodywork was restored by Hubert Habermusch, the engine by J.D. Favez and the gearbox by Aloïs Peter. The seats and carpets were handed over to Andover Family Upholstery in the UK, but the door cards, which were in very good original condition, were kept.

With only 1300 units built in all, the Six is an exceptional car; many were exported and few survive. Today, you have the opportunity to acquire one of these fabulous big saloons in as-new condition, with just a few heart-warming traces of its original patina.

Ex Transport and Road Research Laboratory
Historique limpide
Restauration de très grande qualité

Titre de circulation britannique
Régime actuel : suisse – non-immatriculée
N° série : 9-52 7581 / N° coque : BPVL6 1997.
N° moteur : PQ 033 10
Date de fonderie 12.03B/35

Ex Transport and Road Research Laboratory
Clear history
Restoration to a very high standard

British registration papers
Current status: Switzerland – not registered
Chassis number: 9-52 7581 / Body
number: BPVL6 1997
Engine number: PQ 033 10
Date of casting: 12.03B/35

30 000 / 40 000 €



Citroën

Big Six

EX MOTOR INDUSTRIES
RESEARCH ASSOCIATION
1952

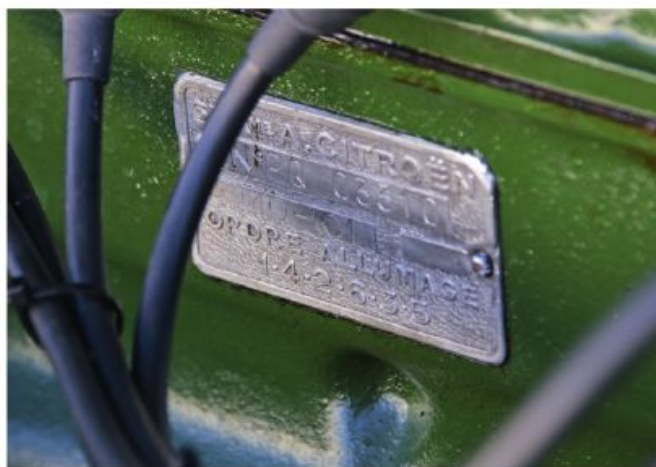
Pour beaucoup d'Anglais, Citroën représente une marque continentale plutôt originale, mais pour le 'driver' connaisseur la maison au Double Chevron est la signature de voitures au comportement routier unique, en tout cas rare dans l'industrie britannique des années 1940/1950. Citroën a ouvert une filiale dans l'ouest londonien en 1925 pour y assembler des voitures qui, tout en conservant

leurs qualités fondamentales, pouvaient répondre au goût de la clientèle britannique, c'est-à-dire offrir plus de raffinement que les modèles à leur sortie sur le continent. Ainsi pour les Traction Avant, on avait des garnitures intérieures en cuir et une planche de bord en bois précieux ; les réglementations douanières aidaient à ce changement de personnalité en imposant l'origine 'made in England' à tous les

éléments venant de sous-traitants.

La 15 Six respectueusement appelé 'Six Cylinder' outre-Manche entre dans ce processus, mais reste une voiture assez exclusive, puisque 1 300 unités seulement en seront assemblées. Elles ont connu un certain succès sur les marchés d'export dans le Commonwealth, en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Afrique du Sud, mais il en reste très peu aujourd'hui.





L'une d'elles, rescapée des routes du Royaume-Uni, témoigne d'une carrière tout à fait extraordinaire puisqu'elle a servi longtemps au MIRA (Motor Industries Research Association) une division du Ministère des Transports, immatriculée MYP 575 elle est devenue une des Six Cylinder les plus célèbres d'Angleterre. Achetée en 1952 elle va servir à mesurer le contact des pneumatiques sur divers revêtements routiers en particulier sur route mouillée. Pour ces missions le Road Research Laboratory procède à des interventions profondes sur la voiture ; cela commence par percer le plancher pour passer une cinquième roue à relevage par chaîne et l'installation de l'instrumentation et des appareils de contrôle qui occupent une partie du compartiment arrière, une petite place restant pour l'opérateur. Les jours de pluie ne sont pas rares en Grande-Bretagne, mais s'il devenait nécessaire d'inonder la surface,

la voiture possédait un réservoir d'eau fixé sur la galerie et reliée à des tuyaux, ayant nécessité de percer le pavillon. Les données étaient saisies par une capsule hydraulique au centre de la jante, reliée à des imprimantes que surveillait un technicien.

Malgré un certain chauvinisme chez nos amis britanniques, c'est une voiture française qui est choisie pour ces tests, elle avait tous les critères voulus, monocoque, plancher plat, puissante et endurante ; enfin si elle était française, son montage bien anglais sauvait la face . . .

Immatriculée MYP 575 la Six Cylinder va parcourir des milliers de kilomètres à travers tout le Royaume-Uni, environ 300 000 jusqu'en 1970. Elle fait alors valoir ses droits à la retraite et entre dans le milieu des collectionneurs, en 1982 elle est remise en configuration d'origine, plancher ressoudé, réaménagement de l'habitacle, on oublie

la modification du pavillon en installant un toit ouvrant Webasto, enfin elle est repeinte. Elle arrive dans la collection du Citroëniste anglais Mr. Stephen S. qui la cède à son propriétaire actuel en

Elle entre à nouveau dans une période de restauration approfondie qui en fait désormais une voiture quasiment neuve. Carrosserie aux Ets. Hubert Habermusch, mécanique chez John Gillard, boîte de vitesses chez Aloïs Peter, transmissions Roger Williams. Les garnitures intérieures sont confiées à Andover Upholstery au Royaume-Uni, les banquettes en cuir clair à Marcel Reusser en Suisse.

Cette voiture est riche d'une histoire tout à fait extraordinaire, de nombreuses photos rappellent sa carrière, elle est aujourd'hui dans un état exceptionnel, voilà l'occasion unique d'acquiescer ce fleuron capable de rouler à la perfection encore longtemps.



For many English people, Citroën represented a somewhat unconventional Continental make of car, but for the driver in the know, the double chevron stood for cars with handling which was exceptional, or at least rarely found among British cars of the 1940s and '50s. Citroën opened a subsidiary in West London in 1925 to assemble cars which, while they retained the same basic qualities, catered to the tastes of its British customers, offering more refinement than the models introduced on the Continent. The Traction Avant models thus had leather interior trim and a wood veneer dashboard; the Customs regulations helped this change of personality by requiring all the parts sourced from subcontractors to be made in England. The 15 Six, respectfully known as the



AGUTTES



'Six-Cylinder' across the Channel, was part of this process, but remained a rather exclusive car, as only 1300 were assembled. It had some success in the export markets of the Commonwealth, in Australia, New Zealand South Africa, but very few are left today.

One of them, a survivor from the roads of Britain, enjoyed a quite extraordinary career, as it was used for a long time by MIRA (the Motor Industry Research Association), a division of the Ministry of Transport; registered MYP 575, it became one of the most famous Six-Cylinder models in

England. Purchased in 1952, it was used to measure the contact between the tyres and different road surfaces, especially in the wet. For these tests, the Road Research Laboratory carried out substantial changes to the car: these began by making a hole in the floor to mount a chain-driven fifth wheel and the installation of instruments and test equipment, which took up part of the rear compartment, leaving a small space for their operator. Rainy days are not infrequent in Britain, but if it was necessary to flood the road surface, the car had a water tank mounted on the roof linked to

a system of pipes, which required making a hole in the roof. The data was captured by a hydraulic capsule in the centre of the wheel, linked to printers which were monitored by a technician.

Despite a degree of chauvinism on the part of our British friends, a French car was selected for these tests, since it met all the requirements: it had a unitary body and flat floor, it was powerful and could go the distance. In the end, even though it was French, it saved face by being assembled in England ...

Registered MYP 575, the Six-Cylinder



covered thousands of miles across the United Kingdom, more than 180,000 in fact until 1970. At that time, it claimed its pension rights and took its place among collectors. In 1982, it was restored to its original specification, the floor was welded up and the interior refitted; the changes to the roof were forgotten with the installation of a Webasto sunroof, and finally it was repainted. It joined the collection of the English Citroën enthusiast, Stephen S., who sold it to its current owner in XXXX. A new phase of extensive restoration then began, turning it into a virtually new car.

The bodywork was taken care of by Hubert Habermusch, the engine by John Gillard, the gearbox by Aloïs Peter and the transmission by Roger Williams. The interior trim was entrusted to Andover Upholstery in the UK and the leather bench seats to Marcel Reusser in Switzerland. This car has an extraordinarily rich history, with numerous photos serving as a reminder of its career. It is now in exceptional condition and this is a unique opportunity to acquire this flagship which is well able to provide perfect service for many years to come.

AGUTTES

Seulement 77 Six H produites à Slough
(7 en 1954, 70 en 1955)

Seules 13 survivantes sont recensées
dont 7 connues roulant.

Ultime évolution, restauration sans limite
de coûts

Titre de circulation britannique

N° série : 9-557541

N° coque : 145

N° moteur : W02077 – date de fonderie,
31.5D/15

Boîte de vitesses, date de fonderie : 29.6D/39

*Only 13 survivors recorded, with 7 known
to be in running order*

*The ultimate version, restored with no
expense spared*

British registration papers

Chassis number: 9-557541

Body number: 145

Engine number: W02077

casting date: 31.5D/15

Gearbox – casting date: 29.6D/39

40 000 / 60 000 €



Citroën

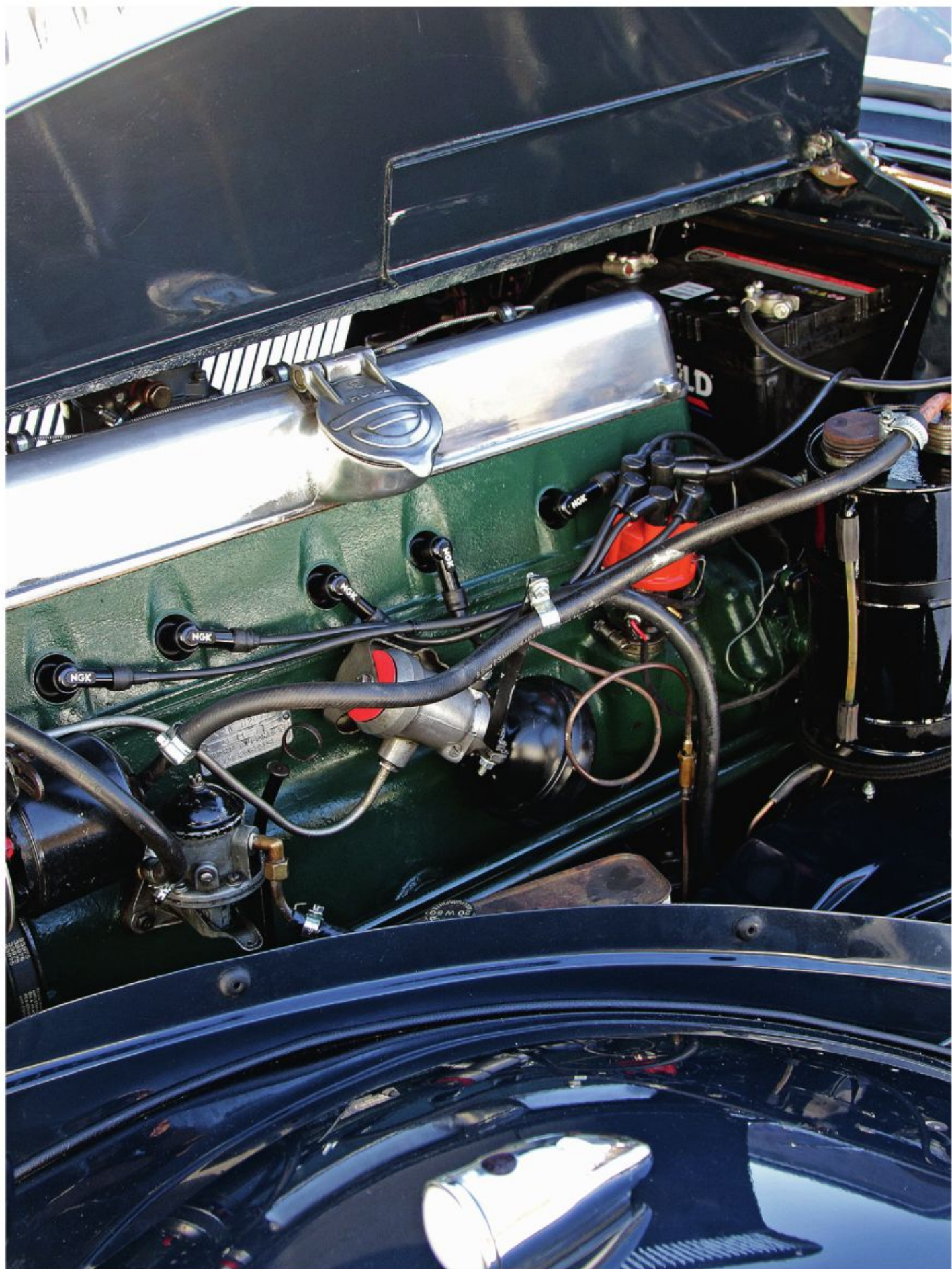
BIG SIX

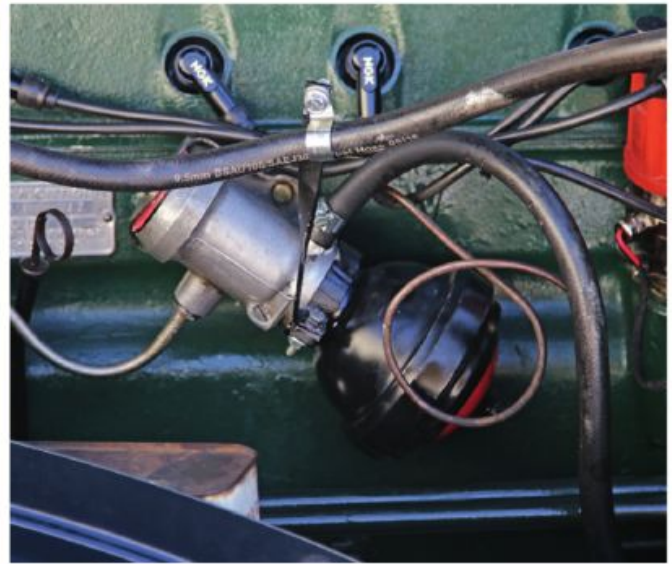
1955

Si les Anglais connaissent Citroën aujourd'hui à travers ses productions modernes depuis la 2cv et les Ami 8, dans les années 1940/1960, il s'agissait d'une marque assez élitiste qui s'adressait à de véritables gentlemen drivers. Une différence de barèmes dans les puissances administratives allait justifier

des appellations différentes d'un côté à l'autre de la Manche. Ainsi une 7 devient une Twelve (12), une 11 Légère une Light Fifteen (15 Légère), une 11 Normale une Big Fifteen (grosse 15), mais la 15 on l'appelle avec déférence la Six Cylinder. On peut en conclure qu'il faut plus de chevaux anglais que de français pour faire avancer

ces automobiles ! Leurs prestations bien supérieures à celles des Traction continentales répondent au goût des Anglais dans les voitures d'un certain prix ; toutes les Traction, comme les DS et les ID par la suite, auront des selleries en cuir et des planches de bord habillées de bois et bien sûr la conduite à droite ; leur montage avait





lieu dans l'usine de Slough à l'ouest de Londres, depuis 1925.

La Six Cylinder fait figure de modèle mythique dans le Royaume-Uni, seuls 1 300 unités en ont été construites et on n'en connaît que peu d'exemplaires survivants. Dans ces productions il est un modèle à part, c'est la toute dernière série, celle équipée de la suspension hydraulique sur le train arrière, en préfiguration du dispositif emblématique des DS. Le montage de ces Citroën dans des ateliers moins industrialisés que le quai de Javel, représentait une certaine aventure, aussi lorsque la question de monter la 15 Hydraulique à Slough, Citroën l'a proposée aux techniciens de Slough sans les obliger à quoi que ce soit, sachant qu'il s'agirait de toutes façons d'un programme très éphémère. Les souvenirs de l'ingénieur Ken Smith sont précieux pour l'histoire de la marque Outre-Manche, au sujet de la 15 H, il raconte : même si c'est compliqué, il y a des plans, une méthode,

pourquoi n'y arriverions-nous pas ? Et ils ont fait, ils ont monté quand même 77 unités de la Six H.

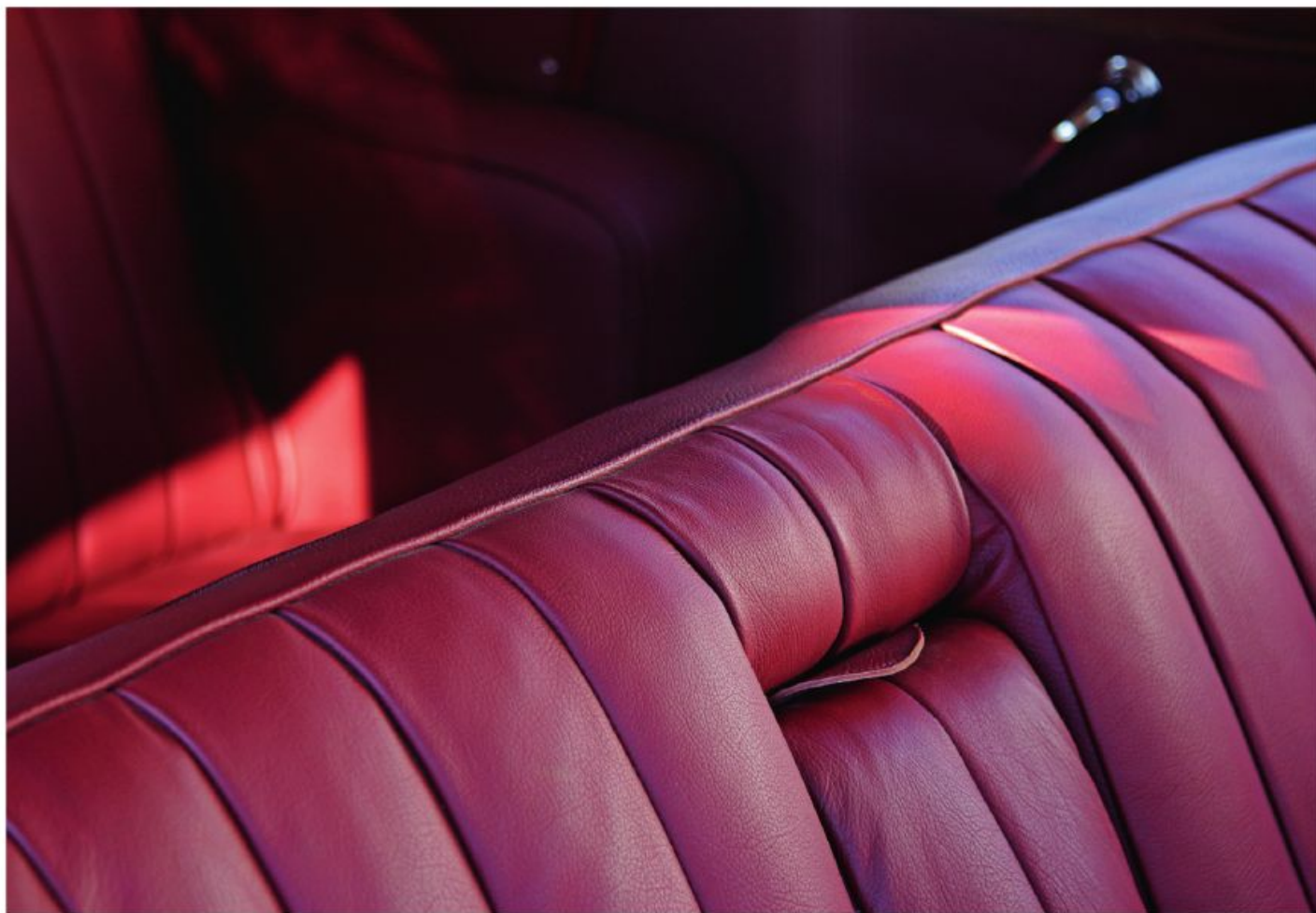
En raison des standards britanniques, ces exemplaires diffèrent nettement de leurs homologues français, en dehors des garnitures en cuir et du tableau de bord en bois, l'habillage extérieur était plus sobre sans baguettes de caisse ni sabots d'ailes avant, des phares Lucas de plus petit diamètre et toujours une calandre chromée. La voiture présentée a été entre les mains du connaisseur britannique Mr. B.H qui cédera la voiture dans les années 1980 au grand collectionneur Mr. Nico Michon en Belgique. Celui-ci va la garder au sein de sa collection jusqu'aux années 2000, lorsqu'elle rejoint la collection du propriétaire actuel. Ce dernier entame alors une restauration approfondie de la voiture, elle aura une robe bleu nuit associée à une sellerie rouge du plus bel effet.

La carrosserie passe aux Ets Hubert à

Haberbusch, le moteur et le radiateur chez J.C. Tilly, l'harmonisation mécanique et l'électricité chez John Gillard (le pape de la Citroën en Angleterre et mécanicien attiré de notre collection), la boîte de vitesses chez Aloïs Peter, le garnissage intérieur est confié à Andover Upholstery, les banquettes à Marcel Reusser. On le voit, notre collectionneur comme pour ses autres voitures a confié cette Traction aux meilleurs prestataires du monde dans ce domaine. Au delà de sa sublime présentation, cette Six H peut revendiquer le statut de véritable rareté. Le circuit électrique est en 12 volts comme sur toutes les Traction de Slough, mais alimenté par alternateur. La transmission a fait appel à Roger Williams ; une ligne d'échappement en inox assure le silencieux de l'auto. Le propriétaire tient à préciser que les pièces du système hydraulique sont des originaux achetés auprès de J.C. Tilly, adaptés au LHM.



While the English know Citroën today for its modern cars since the 2CV and Ami 8, from the 1940s to the 1960s it was a rather exclusive make aimed at true 'gentleman drivers'. A difference in the fiscal horsepower ratings led to different model names being used on either side of the Channel. A 7 thus became a Twelve, an 11 Légère a Light Fifteen, and an 11 Normale a Big Fifteen, but the 15 was reverently referred to as the Six-Cylinder. From this it can be concluded that it takes more English horses than French to propel these cars! They were far better equipped than the Tractions built on the Continent, to cater to the tastes of English customers buying quite an expensive car; all the Tractions, like the DS and ID models which followed, had leather upholstery and



AGUTTES



wooden dashboards, and, of course, right-hand drive. They were assembled in the factory at Slough, to the west of London, from 1925.

The Six was considered a legendary model in the United Kingdom: just 1300 cars were built and only a few are known to survive. Among these models, one stands out, the very last series produced, which was fitted with hydraulic rear suspension, a precursor of the system characteristic of the DS. Assembling these Citroëns in workshops which were less industrialized than those of the quai de Javel was quite an underta-

king, so when the question of building the 15 Hydraulique in Slough arose, Citroën invited the technicians in Slough to work on it, but without forcing them in any way, knowing in any case that the project would be short-lived. The engineer Ken Smith has some invaluable memories of the marque's history in the UK and recalls the 15 H: "Even if it was complicated, there were plans and a method for going about it, so why shouldn't we manage to do it?" And manage it they did, assembling all the same 77 examples of the 15 H.

To meet the standards expected in Bri-

tain, these models differed considerably from their French-built counterparts: apart from their leather interior and wooden dashboard, their exterior trim was much simpler, without any trim strips or chrome at the base of the front wings, but with smaller Lucas headlamps and the same chrome radiator grille. The car we are presenting for sale was owned by the British connoisseur B.H., who sold it during the 1980s to the great Belgian collector Nico Michon. Michon kept it in his collection until the 2000s, when it joined the collection of its current owner. He then undertook a through



restoration of the car and it received a most attractive combination of dark blue paintwork and red upholstery. Work on the body was carried out by Hubert Habermusch and on the engine and radiator by J.C. Tilly. John Gillard (the ultimate Citroën restorer in England and the official mechanic of our collection) took care of the electrics and tuning the engine, while Aloïs Peter handled the gearbox; work on the interior trim was assigned to Andover Upholstery and on the bench seats to Marcel Reusser. It is plain to see that its owner entrusted this Traction, like the other

cars in his collection, to the leading specialists in the field throughout the world. As well as being in magnificent condition, this Six H is a true rarity. The electrical system runs on 12 volts, like all the Tractions built in Slough, but uses an alternator. The transmission was entrusted to Roger Williams, while a stainless steel exhaust ensures that the car runs quietly. The owner is keen to add that the hydraulic system uses original parts bought from J.C. Tilly and adapted to use LHM hydraulic fluid. Just 77 Six H models built in Slough (7 in 1954, 70 in 1955)

Certainement l'une des plus rares
et anciennes Traction
Restauration de premier plan
Fonctionnement irréprochable

*Certainly one of the rarest and oldest Tractions
First-rate restoration
Perfect working order*

Titre de circulation britannique
Régime actuel : Suisse – non-immatriculée
N° série : 100 244
N° moteur : FB 01638
N° boîte de vitesses : BZ 5140 –
N° de pièce : 5005 20 F02.

*British registration papers
Current status: Switzerland – not registered
Chassis number: 100 244
Engine number: FB 01638
Gearbox number: BZ 5140 – Part number:
5005 20 F02.*

75 000 / 95 000 €



Citroën 1934

Super MODERN TWELVE

Avant de conquérir le monde André Citroën ouvre des filiales dans plusieurs pays d'Europe, la Grande-Bretagne fait partie des premiers en 1925. Une usine entre en activité à Slough dans l'ouest de Londres, sa production est florissante car les Anglais estiment que rouler en Citroën a quelque chose

d'exotique en plus de la qualité des voitures aux doubles chevrons. Toutefois au début des années 1930 ce pays traverse une grave crise économique, comme toute l'Europe d'ailleurs. Aussi le gouvernement instaure des règles de protectionnisme obligeant les véhicules en provenance du continent à comporter un

pourcentage donné de pièces fabriqués par les sous-traitants locaux. Démarreur, dynamo, tout l'habillage moteur, circuits électriques et phares, pare-chocs, réservoirs et instrumentation proviennent de maisons anglaises. Enfin pour répondre au goût local, les selleries sont habillées de cuir. Le montage des Traction à





Slough suivra une méthode rigoureuse, les éléments en provenance de Javel sont assemblés sur place et reçoivent des soins particulièrement soignés dont une peinture cellulosique de grande qualité et un riche nuancier spécifique aux goûts anglo-saxons.

Selon les barèmes de puissance fiscale outre-Manche, une 7 de 1 303 cm³ correspond à 12 Horse-Power, c'est pourquoi ces premières Traction anglaises s'appellent des 'Twelve', et même 'Super Modern Twelve' en terme commercial. Les Anglais réservent un accueil enthousiaste à la petite française, un essayeur de 'The Autocar' titre : « A car you could not overturn ! » (Une voiture qu'on ne peut pas retourner). Avant l'entrée en série, les ateliers Hammersmith de Slough préparent six unités

en provenance du quai de Javel et transformées à la main sur place en conduite à droite aux fins d'homologation. Cette Twelve est la dernière survivante de ces prototypes, nous sommes en présence d'une voiture exceptionnelle qui a fait l'objet d'une restauration rigoureuse étalée sur dix-sept ans par le spécialiste John Gillard, tant il a été difficile de trouver les pièces spécifiques et toute sa documentation technique. Elle provient d'une collection anglaise d'un des plus grands connaisseurs de Traction outre-Manche, Bryn Hugues.

Repeinte dans le gris d'origine avec les ailes noires, cette Twelve atteint la perfection tant elle correspond à ses standards originels. Les phares Lucas et le circuit électrique en 12 volts sont là, associés à l'instrumentation Smith et le circuit élec-

trique Ripault. L'accastillage spécifique, comme les pare-chocs rectilignes habillent cette voiture, dont la mécanique refaite à neuf, moteur (le 1 303 cm³ de 1934 est bien conforme, mais n'est plus celui de naissance de la voiture, son premier moteur ayant gelé), boîte, freins, fonctionnent à la perfection de manière à rouler agréablement puisque le boîtier de direction a aussi été restauré, à neuf par les Ets. Geoff Harris. En plus de ce plaisir, le prochain acquéreur de cette voiture aura la fierté de conduire une Citroën particulièrement exclusive. L'opportunité d'acquérir la plus rare et la plus ancienne des Traction Avant anglaise est à portée de main, elle ne se reproduira sans doute pas de sitôt.



Before he set out to conquer the world, André Citroën opened subsidiaries in several European countries, of which Britain was one of the first in 1925. A factory began operating in Slough, to the west of London, and production thrived, as the English considered it rather exotic to drive a Citroën, as well as appreciating the quality of its cars. At the start of the 1930s, however, the country was experiencing a serious economic crisis, as was indeed the case throughout Europe. The government therefore introduced a series of protectionist measures which required cars from continental Europe to include a specified percentage of parts made by local subcontractors. The starter, dynamo, all the engine fittings, the electrical system and



AGUTTES



headlamps, the bumpers, fuel tank and instruments came from English suppliers. Finally, to cater to local tastes, the seats were upholstered in leather. The assembly of the Traction Avant models in Slough followed a rigorous process: the parts supplied from Paris were assembled in situ and were treated with particular care. A high-quality cellulose paint was applied, with a wide range of colours specifically created to suit English tastes.

According to the British fiscal horsepower ratings, a 1303cc 7 corresponded to 12HP, so the first English Traction Avants were named the 'Twelve' or even 'Super Modern Twelve' in commercial parlance. The English welcomed the little French car enthusiastically, a road tester from *The Autocar* running the headline "A car you cannot overturn!". Before series production began, Citroën's workshops in Hammersmith prepared six

cars sent over from Paris by hand and converted them to right-hand drive for approval purposes. This Twelve is the last survivor of these prototypes, an exceptional car which underwent a rigorous restoration by John Gillard which took 17 years, due to the difficulty of finding the specific parts and technical documentation required. It comes from the English collection of one of the leading connoisseurs of the Traction Avant in the United Kingdom, Bryn Hughes.



Repainted in its original grey with black wings, this Twelve corresponds so closely to its original specification as to attain perfection. The Lucas headlamps and 12-volt electrics are there, together with the Smiths instruments and Ripault electrical circuit. The specific items of trim such as the straight bumpers are still fitted to the car. Its fully restored mechanical components (the 1303cc engine matches the original but is not the block fitted when the car was

new, as the first engine froze), gearbox and brakes all work perfectly, while the steering box has also been restored (by Geoff Harris), making for a very pleasant drive. As well as this pleasure, the car's new owner will experience the pride of driving a particularly exclusive Citroën. The opportunity to acquire the rarest and oldest English-built Traction Avant is within your grasp and will surely not be repeated any-time soon.

Rarissime 1ère série de Traction
Bel état de conservation
Frais mécanique important

*Extremely rare first-series Traction
Well-preserved condition
Significant mechanical expenditure*

15 000 / 30 000 €

N° de Châssis : 5814
N° de coque : AX 04 70
Titre de circulation suisse.

*Chassis number: 5814
Body number: AX 04 70
Swiss registration papers*



1934 Citroën **TRACTION 7A**

Tout le monde le sait aujourd'hui, le lancement de la Citroën 7 à traction avant représente une telle date dans l'Histoire de l'Automobile. Son influence sera majeure pour toutes les années à venir et la marque Citroën pour toujours associée à la notion de roues avant motrices. Début 1934 Citroën connaît de grosses difficultés financières, pour le Patron la sortie d'un modèle révolutionnaire ressemble à un quitte ou double, mais en voulant hâter sa sortie, la nouveauté sera prématurée.

La conception de la 7 relève de rencontres à haut niveau, voiture monocoque, moteur 4 cylindres à soupapes en tête, moteur flottant, freins hydrauliques, suspension par barres de torsion et amortisseurs, et bien sûr la traction avant qui lui procure une tenue de route inégalée et quasiment inconnue alors ; sans oublier un dessin qui confine au grand art. Autant d'atouts quelque peu ternis par la fragilité des premières séries, très vite améliorée au fil des semaines, ce qui rend cette voiture

passionnante par l'observation des nombreux détails qui peuvent différencier une 7A d'une autre.

Promise à une évolution importante, la première 7 se distingue par de nombreux détails des autres 'Traction Avant' à venir. Des ailes fines, phares à verre plat, klaxon extérieurs, calotte de toit en moleskine, roues en diamètre 40 ; l'intérieur est traité avec raffinement, sur le tableau de bord au dessin symétrique le cadran est au centre. Dans ces premières séries les ingénieurs



craignant une faiblesse de la carrosserie laissent le panneau arrière d'une seule pièce, pour charger ses bagages il faut passer par l'intérieur. Le moteur est un 1 303 cm³ de 32 ch, c'est le seul vrai 7cv et il laissera son nom aux modèles suivants bien qui auront en fait 9cv.

Citroën a réservé 7 000 numéros pour cette série, le modèle que nous présentons possède le numéro 5 814, il serait donc parmi les derniers produits, donc les mieux finis. Cette 7A qui apparaît dans la couleur bleu franc/ailes noires du nuancier 1934

a fait l'objet d'une restauration mécanique approfondie qui la rend parfaitement fiable ; mécanique chez J.C. Tilly, boîtier de direction par A. Peter à Thoun. Les freins ont été refaits et elle est chaussée à neuf de Michelin Superconfort en 140 x 40. La sellerie quant à elle est dans son état d'usage dans le pur respect de l'origine en drap de laine gris et comme dans ces premières séries la planche de bord s'harmonise, elle est peinte en gris. Il va sans dire que la coque de cette voiture est saine sans trace de corrosion apparente.

Contrairement à une idée reçue, une 7A peut devenir agréable à conduire et capable de grandes distances lorsqu'elle est dans l'état de perfection de celle-ci. Il reste peu de 7A de nos jours, quelque 70 unités en sont recensées, si ce rare modèle d'un charme réel manque à une collection de Citroën, c'est l'occasion d'en acquérir un exemplaire qui ne prendra pas une ride avant longtemps.



As everyone knows today, the launch of the front-wheel drive Citroën 7 represented a milestone in the history of the car. It would have a massive influence for years to come and Citroën would be forever associated with the concept of front-wheel drive.

At the start of 1934, Citroën was in considerable financial difficulty, and for its owner the

introduction of a revolutionary new model was a make-or-break move. By rushing its launch, however, the new model was introduced too soon. The design of the 7 combined a unitary body, a 'floating-power' four-cylinder engine with overhead valves, hydraulic brakes, suspension using torsion bars and shock absorbers and, of course, front-wheel drive, which gave the car unpre-

cedented roadholding, not forgetting its superb styling. All these qualities were somewhat spoiled by the flimsy construction of the first cars, which was quickly improved in the weeks to come, making it fascinating to observe the many details which can distinguish one 7A from another. Destined to undergo considerable changes, the first 7s stood out from the other 'Trac-

tion Avant' models which would follow on account of several details: narrow wings, headlamps with flat lenses, externally mounted horns, a moleskin roof covering and 40cm diameter wheels. The interior, meanwhile, had a refined appearance, with a centrally-mounted dial on the symmetrical dashboard. On these first cars, the engineers were concerned about a possible weakness of the bodyshell and fitted a single-piece tail panel, so that luggage had to be loaded from inside the car. The engine was a 1303cc unit developing 32bhp; the only true 7CV, it left its name to the models which followed, even though they were actually 9CV models. Citroën set aside 7000 numbers for this series, and the model we are presenting has the number 5814, making it one of the last produced and therefore best sorted examples. This 7A, presented in the shade of clear blue with black wings which featured in the 1934 colour chart,

has undergone a thorough mechanical overhaul to ensure it is perfectly reliable, with work on the engine by J.C. Tilly and on the steering box by A. Peter in Thun. The brakes have been overhauled and new Michelin Superconfort 140 x 40 tyres fitted. The upholstery is in original, as-used condition, with the grey woollen cloth fully respecting the original specification; as is usual on these first-series cars, it has a matching dashboard, painted in grey. It goes without saying that the bodyshell is sound with no signs of corrosion. Contrary to popular belief, a 7CV can be pleasant to drive and able to cover considerable distances when it is in such faultless condition as this one. Few 7As are left nowadays – just 70 are recorded – and if this truly charming rare model is missing from your Citroën collection, now is the time to acquire this example, which will not show its age for many years to come.



Historique complet
Troisième main
Seulement 97 000 km

*Full service history
Three owners from new
Only 97,000km recorded*

8 000 / 15 000 €

Carte grise française
N° de châssis : MANK0003NK2690

*French registration
Chassis N° MANK0003NK2690*



CITROËN

1987 CX GTi TURBO 2

Si la CX ne présente pas d'évolution technique majeure, elle est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Les premiers modèles seront équipés des moteurs des dernières DS mais très vite la concurrence allemande pousse les constructeurs français à une course à la puissance. Le phénomène GTi apparut en 1976 avec une certaine Golf, n'épargne pas la grande routière française et dès le millésime 77 Citroën décline sa berline en version sportive. 128 ch sont au rendez-vous avec un châssis à la fois confortable et sportif. Rappelons-nous qu'une CX GTi gagne le Paris-Dakar en 1981. Au milieu des années 1980, la mode passe au Turbo. Citroën présente alors son offensive en octobre 1984 sous la forme d'une 25 GTi Turbo. 168

ch sont atteints et les performances sont époustouflantes (220 km/h). Tout le monde se souvient de la publicité de l'époque avec l'actrice Grace Jones, ambassadrice de la marque, criant : « CX GTi TURBO, c'est démon ! » En 1986 la Citroën est restylisée et modernisée avec l'apparition de boucliers en plastique.

La voiture présentée dans ces pages est une CX Turbo phase 2, 168 ch de couleur Bleu Magnetic et équipée de la sellerie en velours gris. Le propriétaire actuel et grand collectionneur de Citroën en fit l'acquisition en 2013 puis la conservera précieusement au sein de sa collection. Celle-ci est en très bel état d'origine et affiche un kilométrage d'origine de 97 000 km. En option nous pouvons citer la climatisation et le très rare ordinateur

de bord, présent au catalogue seulement de 1986 et 1987. Avant de rejoindre tardivement la région parisienne celle-ci vécut à Grenoble, dont le département 38 est encore gravé aujourd'hui sur toutes les vitres de l'auto. Le carnet d'entretien, la pochette d'origine contenant tous les documents et le double des clés sont présents. Récemment révisée, les 4 jantes furent à cette occasion restaurées comme à l'origine. L'hydraulique a également reçu une attention toute particulière avec le changement des cafetières. Sur la route cette fabuleuse machine à avaler des kilomètres sait se montrer douce et confortable, jusqu'à ce que le turbo souffle sa décharge ! Voici une occasion rare d'acheter une CX à l'historique complet, sans aucune corrosion et aux performances encore très actuelles.



Despite not showcasing any major technical evolution, it can nonetheless claim to be the first production Citroën to have a transverse engine. The first models used adaptations of the DS power unit but soon the competition, not least from Germany, pushed France's car-makers into something of a horsepower race. The GTi phenomenon, kicked off in 1976 by the Volkswagen Golf GTi, spread into the grande routière class and for the 1977 model year Citroën offered a sporting GTi version of the CX. Disposing of 128bhp in a car that was splendidly comfortable and blessed with excellent roadholding, the CX GTi additionally distinguished itself with a victory in the 1981 Paris-Dakar. By the 1980s the fashion was moving on to turbocharging. Citroën

joined battle in 1984 with the CX25 GTi Turbo. With an output of 168bhp, performance was breathtaking, with a top speed of 220km/h (136mph). There was also the memorable advertising campaign of the time, featuring singer Grace Jones. In 1986 the car was restyled, being given plastic bumper shields in place of the previous slim-line metal blades, and the car presented here is one of these later 'MkII' cars. As a CX Turbo 2, it has the intercooler introduced in 1987, a modification that improved fuel consumption, and this particular example also has the optional air conditioning and the very rare on-board computer only offered in 1986 and 1987. Finished in Magnetic Blue with grey velour upholstery, the car currently belongs to a major Citroën

collector, who bought it in 2013. Carefully looked after as part of his collection, it is in very good original order and has covered only 97,000km (60,275 miles) from new. The service record and all associated documentation is in its original wallet and there is a second set of keys. Recently given a full service, at the same time the alloy wheels were restored to as-new condition. The hydropneumatics have also received attention, with replacement of the spheres and some of the hydraulic lines. On the road this fabulous mile-eater of a car is sweet-natured and comfortable – until you ask the turbo to do its stuff! This is a rare opportunity to buy a CX with full service history, no corrosion, and with performance that is still right up to the minute.

L'unique Roadster Big 6 à conduite à droite
Historique connu
Transformation de grande qualité

*The only Big 6 Roadster RHD
Well known history
High quality tranformation by Peacock*

80 000 / 120 000 €

N° de chassis: 9/537533
N° de moteur : PS67080
Titre de circulation anglais

*Chassis N° 9/537533
Engine N° PS67080
English registration*



CITROËN

1953 Traction **Big 6**

Peacock Roadster

C'est en 1934, au Salon de l'Automobile de Paris que la Traction Avant est lancée. Le rêve d'André Citroën prenait enfin forme, celui de présenter la première voiture de grande série équipée d'une traction avant, jugée plus confortable et plus sûre. Environ 760 000 exemplaires seront produits à travers l'Europe entière tous modèles confondus. Sur de nombreux types de carrosseries 4 portes proposées, Javel produira l'une des carrosseries françaises la plus désirable qui soit avec ses versions coupé et cabriolet. Appelée aussi roadster de l'autre côté de la Manche, l'appellation cabriolet répond

au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère spartiate d'un vrai roadster. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation très supérieur à la berline, grâce à son habitacle au grand air. Seulement 70 exemplaires seront produits à l'usine de Slough en Angleterre. Dans le secret, six cabriolets sont montés à Javel avec un moteur 6 cylindres. Ils font l'effet d'une bombe sur le marché et sont aujourd'hui des pièces recherchées

par les plus grands collectionneurs du monde entier.

C'est vers la fin des années 1980 que son propriétaire demanda à l'excellent carrossier Peacock Automotive Engineering de réaliser la voiture que nous présentons. Bien connue des collectionneurs de Citroën, la voiture est le septième cabriolet Traction équipé du moteur 6 cylindre assemblé par ce préparateur de renom. Basé à Leicestershire, Peacock était réputé pour la beauté de ses réalisations et leur qualité de fabrication. Un authentique Roadster Peacock est par conséquent bien plus qu'une simple transformation. Respectant



à la lettre les renforts de caisse apportés au cabriolet par l'usine, la cellule principale, la cloison étanche, la paroi transversale, les planchers et le spider à l'arrière sont conformes aux productions de Javel mais avec des techniques plus modernes, notamment sur le traitement et la protection contre la corrosion.

Construite sur la base d'une Big 6 de 1953 construite à Slough, le chantier débute avec pour seul et unique objectif de produire l'un des plus beaux roadsters qui soit. La voiture est alors totalement démontée, le châssis, le groupe motopropulseur, les essieux, les suspensions, les freins et la direction tout est intégralement restauré.

Le moteur est refait, pistons, soupapes, roulement, chemises sont remplacés afin de lui assurer un parfait fonctionnement. L'habitacle n'est pas en reste, toute la sellerie et les boiseries sont refaites ainsi que la capote. Cerise sur le gâteau, la dernière calandre chromée anglaise répertoriée en Angleterre lui est attribuée !

Très agréable, le six-cylindre apporte un élément de conduite extraordinaire au Roadster Peacock. Au cours des 30 dernières années, cette voiture a été soigneusement conservée dans l'une des plus belles collections de Citroën outre-manche. Parcourant de nombreux kilomètres à son volant en France et en Europe, l'auto a été

choyée et se présente dans un état tout simplement exceptionnel.

Seulement quatre 6cylindre et seize 4 cylindre seront produits par Peacock Engineering dans les années 70/80 et un seul et unique cabriolet 6 cylindre en conduite à droite ! Présentée ici à un tarif extrêmement attractif elle offre des qualités routières supérieures à un cabriolet 4 cylindres pour un prix inférieur. De plus, son futur n'aura pas à se soucier de sa conduite à droite tant la modification en conduite à gauche est simple et peu couteuse. Une occasion à ne pas laisser passer.



With the announcement of the Traction Avant in April 1934, André Citroën realised his dream of a monocoque-bodied front-wheel-drive car, a model so technically advanced that it could be mass-produced for a long enough period to be a more economical proposition than a more orthodox design. In the end approximately 760,000 of the various types were built across Europe, the last in 1957. As well as the four-door variants, the Quai de Javel factory made one of

France's most beautiful cars, in the shape of the coupé and cabriolet versions of the 'Traction'. Equipped with a dickey seat to take two additional passengers, these were seductive machines indeed, combining the Traction Avant's superb road behaviour with beautifully-drawn lines and, in the case of the cabriolet (also sometimes called the roadster), the joys of open-air motoring. Just 200 roadsters are thought to have been assembled at the Slough factory in England. Meanwhile, in 1939 Javel laid

down five or perhaps six bodies – it is difficult to say definitively – to accept the six-cylinder engine of the 15-Six. Of these, three completed cars are known to survive – alongside a fair number of replicas.

It was towards the end of the 1980s that the current owner asked British 'Traction' bodywork specialist Peacock Engineering to create the vehicle presented here, a well-known machine in the Citroën world and the fourth roadster built by the company. Based in Leicestershire, Mike Peacock's

company was renowned for the quality of its work, and for its beautifully-crafted roadster bodyshells. A genuine Peacock roadster is more than just a conversion. Respecting to the letter the factory's body reinforcements for the roadster, the central tub and dickey-seat compartment and the floor and the bulkheads are not only made to the same design as on a Javel car but are built to modern standards, notably when it comes to protection against rust. Based on a 1953 Slough-built 'Six', the aim was simply to build one of the best roadsters you would ever be likely to see. The donor car was thus completely stripped, and the engine, transmission and all the running gear totally restored. The engine was rebuilt with new pistons, liners, valves, bearings – everything necessary for flawless running. The same went for the interior, with new trim and wood. The icing on the cake was fitment of the last-known chromed radiator grille in England.

Over the past 30 years the car has been carefully looked after as part of one of the finest collections of Citroëns in Britain. The muscular six-cylinder engine adds an extra element of pleasure to driving the roadster, and the owner has profited to the full from this, covering many miles at its wheel, in France and in other countries of Europe. Always pampered, the car is quite simply in exceptional condition.

Just four six-cylinder and 16 four-cylinder roadsters were made by Peacock Engineering in the 1970s and 1980s and just this one right-hand-drive six-cylinder. Offered at an extremely attractive price, this fine car drives better than a four-cylinder roadster for a price below that a factory-built four-cylinder example would now command. Nor need a future owner be concerned about the car being right-hand-drive, as converting it to LHD is simple and need not be expensive. This is truly an opportunity not to be missed.



Restauration ancienne de qualité
Même propriétaire depuis plus de 20 ans
Nombreux frais récent

*Old quality restoration
Same owner for over 20 years
Many recent fees*

14 000 / 18 000 €

N° de châssis : 291488
Carte grise française

*Chassis n°: 291488
Registration : Normal series French
registration certificate*



Citroën

B14 Torpedo 1927

Bien que l'aspect de la conduite intérieure rappelle beaucoup la précédente B12, la B14 s'éloigne radicalement sur le plan technique de la famille des 10 HP. Présentée au salon de Paris 1926, le châssis est allégé, le moteur passe de 1 452 à 1 528 cm³ pour plus de souplesse, la boîte est renforcée et la suspension utilise désormais quatre ressorts à

lames semi-elliptiques, obliques à l'arrière pour améliorer la tenue de route. Quatre freins à tambours au pied, direction adoucie et réservoir de plus grande contenance complètent le tableau. Sans y paraître, avec la B14 F André Citroën assène un grand coup à sa concurrence avec une auto très compétitive sur le marché... en quelques chiffres, c'est 400 modèles qui

sortent de Javel par jour fin 1927, Citroën avec plus de 30% de part du marché des voitures neuves en seulement 10 ans prend l'ascendant sur les concurrents que sont Renault et Peugeot.

Le modèle que nous présentons est un Torpédo B14 F de la première année de production. Très élégant dans sa teinte



bordeau et ailes noir, ce véhicule est dans les mains de son propriétaire actuel depuis plus de 20 ans à présent. Ancien carrossier, il s'est lui-même occupé de sa restauration et de son entretien. L'allure est élégante et la présentation flatteuse puisqu'il s'agit d'un modèle luxe doté en plus du pare-pierres de radiateur d'époque en option et de l'Optik monocode Restor . Récemment, la sellerie, la capote et le coupe-vent ont

été remplacés ou refaits à neuf, les pneus ont été changés et la mécanique revue (A noter la présence d'une super culasse au moteur). Nous n'avons noté aucune trace de corrosion sur son châssis. La voiture ne manque pas d'allure, c'est un exemplaire intéressant d'une des toutes premières C4 produites et tout à fait utilisable facilement lors de manifestations historiques ou balades en famille.



Although the outward appearance of the Citroën B14 saloon is rather similar to that of the preceding B12, the technical specification of the new model represented a radical break from the 10 HP family. The B14, presented at the 1926

Paris Motor Show, had a lightened chassis, a 1 528 cc engine in place of the previous 1 452 cc unit, in order to give improved flexibility, a reinforced gearbox and suspension with four semi-elliptic springs, those at the rear set obliquely to improve

road holding. Four drum brakes operated by the brake pedal, lighter steering and a larger fuel tank were also incorporated. Without appearing to do so, with the B14 F model, introduced in 1927, André Citroën dealt a severe blow to his rivals by offering

the most competitive car on the market. By the end of that year 400 vehicles a day were coming out of the Citroën factory. Ten years after the firm's creation, Citroën accounted for more than 30% of new car sales and had outstripped its main rivals Renault and Peugeot.

The model in our sale is a B14 F Torpedo from the first year of production. Looking elegant in its livery of maroon over black wings, this car has now belonged to its current owner for over 20 years. A former panel-worker, he has undertaken with his own hands the restoration and maintenance. The car is handsome and well

equipped and finished, since it is a 'luxe' model. In addition, it has some original optional equipment, a radiator stone guard and Optik monocode Restor headlights. The upholstery, hood and windscreen have recently been replaced or refurbished, new tyres have been fitted and a mechanical overhaul undertaken, with particular attention to the cylinder head. We have not found any trace of rust on the chassis. This car has a certain presence and is an interesting example of one of the earliest C4 cars produced. It is easily usable for participation in historic car events or family outings



Un des 159 exemplaires vendus en France
Voiture saine et bien entretenue
Idéal premier achat collection

Châssis n°IJ30518
Carte grise française
Moteur : 6 cylindres 2400 cm3 – 120 ch

*Concours condition
Performance and reliability
The ultimate version in the XK series*

*French registration papers
Chassis number: AR11636*000953*

15 000 / 20 000 €



Jaguar 240

1968 — Mark II

Présentée en 1959, la Mark II se définit à l'époque comme la berline de série la plus rapide du monde. Elle est une évolution de la Mk I qui fut la première berline Jaguar monocoque. La Mk II réussit à faire évoluer une ligne déjà très réussie, à la fois chic et sportive. L'automobile est homogène, beaucoup plus sportive que sa ligne élégante et cossue ne le laisse supposer. La Jaguar Mk II était proposée en trois cylindrées : 2.4, 3.4 et 3.8 litres, avec des transmissions manuelles, avec ou sans overdrive, ou automatiques, surtout destinées aux Etats-Unis. Ce modèle a été marqué par le développement de quelques innovations techniques marquantes. Elle fut en effet la première automobile à coque autoporteuse de la marque, munie de suspension à roues indépendantes à l'arrière et des freins à disques aux quatre roues. La voie arrière

plus large que celle de la Mk I améliorait la tenue de route de l'auto. La Mk II arriva aussi au moment de la mise en service du réseau autoroutier qui permettait de «croiser» en tout confort à plus de 160 km/h. Son luxe et son confort intérieur offraient standing et volupté. Lorsqu'en 1967 les ventes de Mk II s'essouffent, Jaguar prolongera l'existence du modèle en leur apposant de nouveaux badges 240 et 340. Ils assureront l'interim jusqu'à l'introduction de la XJ6.

Le modèle que nous vous présentons est une Jaguar Mark II 240 immatriculée pour la première fois le 1er octobre 1968. Intégralement restaurée il y a une dizaine d'années, cette auto fut repeinte dans sa teinte Old English White, les roues fils chromées brillent d'un bel éclat et les selleries en vinyle ainsi que les moquettes furent intégralement changées. Depuis cette restauration esthétique,

notre Jaguar a bénéficié d'une large révision mécanique entre 2017 et 2019. Prise de compressions – aucun écart supérieur à 0.5 – contrôle de la pompe à eau, réglage des soupapes, dépose et traitement du radiateur, faisceau électrique, changement complet de l'allumage, trains roulants, système de freinage, etc... Rien n'a été laissé au hasard pour que l'auto soit désormais prête à prendre la route en toutes circonstances. En effet, lors de notre essai, nous avons pu constater un comportement parfaitement sain. Grâce à la réfection et au réglage récent des carburateurs, le 6 cylindre tourne très rond et prend bien ses tours. Avec seulement 159 exemplaires livrés par l'importateur français Royal Elysées, cette 240 est devenue une rareté très abordable procurant un rapport prix-plaisir de conduite inédit.



Introduced in 1959, the Mark 2 was described at the time as the fastest production saloon in the world. It was developed from the Mark 1, which was Jaguar's first monocoque saloon. The Mark 2 successfully updated its already attractive styling, which was both elegant and sporting. The car was well balanced and far sportier than its stylish and luxurious appearance suggested. The Jaguar Mark 2 was offered with three different engines, of 2.4, 3.4 and 3.8 litres, and with a choice of transmissions: manual – with or without overdrive – and automatic, destined above all for the United States. The model stood out for the development of some significant technical innovations. It was the company's first car to feature unitary body construction, independent rear suspension and disc brakes all round. The rear track was

wider than on the Mark 1, improving the car's roadholding. The Mark 2 also arrived just as the motorway network was coming into use, making it possible to "cruise" in great comfort at more than 100mph. Its comfortable interior and luxurious finish made it a prestigious and sumptuous way to travel. When the sales of the Mark II tailed off in 1967, Jaguar extended the model's life by re-badging it as the 240 and 340, and these provided a stopgap until the XJ6 was introduced.

The model which we are offering for sale is a Jaguar Mark 2 240 first registered on 1 October 1968. Fully restored some ten years ago, the car was repainted in Old English White; its chrome wire wheels shine brightly, while the Ambler upholstery and carpets were completely changed. Since this restoration of its appearance, the

Jaguar has undergone a major mechanical overhaul, from 2017 to 2019. The compressions were tested (with no variances greater than 0.5), the water pump checked and the valves adjusted; the radiator was removed and treated, the ignition system completely replaced and the wiring loom, running gear and braking system all attended to. Nothing was left to chance to ensure that the car would be ready to take to the road in all conditions. Indeed, during our test, we found the car drove perfectly. Thanks to the rebuild and recent tuning of the carburettors, the 6-cylinder engine runs very smoothly and picks up revs well. With just 159 cars delivered by the French importer Royal Ellysées, the 240 has become a rare yet highly affordable model which offers unparalleled driving pleasure for the price.

Désirable version 100 M kit Le Mans
Parfait état de fonctionnement
Eligible aux grandes épreuves historiques

*Desirable 100M version with 'Le Mans' kit
Perfect working order
Eligible for major historic events*

65 000 / 90 000 €

Carte grise française
N° de châssis : BN2L231588

*French registration
Chassis N° BN2L231588*



AUSTIN-HEALEY

1956 100 M BN2

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Donald Healey, ancien pilote d'usine pour Invicta, associe son génie à de grandes entreprises, notamment à la marque Nash, produisant ainsi les autos Nash-Healey. Plus tard, il conçoit une automobile qui unifie l'ensemble de l'ingénierie automobile Britannique : sa carrosserie dessinée par Gerry Coker sera fabriquée par Jensen, moteur et boîte de vitesse sont empruntés à Austin, l'auto est assemblée dans les usines MG et distribuée par le groupe British Motor Corporation. La première Austin-Healey Hundred, pour 100 miles à l'heure, est un roadster

sportif qui lancé en 1953. Il est motorisé par un 4-cylindres de 2 660 cm³ de 90 ch couplé à une boîte à trois vitesses et overdrive, un ensemble emprunté à l'Austin A40. Plusieurs versions verront le jour, notamment la mythique 100S de 136 ch taillée pour la course. La 100/4 reçoit la dénomination interne de BN1, c'est un pur roadster avec pour seul appendice un pare-brise rabattable. La carrosserie à châssis court et les 850 kg ajoutent à la voiture un caractère très joueur. Le magazine The Motor chronomètre la Hundred à 106 miles à l'heure l'année de son apparition. 10 030 machines seront assemblées, illustrant

l'un des plus beaux succès de l'automobile de sport de l'immédiate Après-guerre. Une première évolution, la BN2, sortira en 1955 bénéficiant du train arrière de la Morris Minor et d'une boîte de vitesse à 4 rapports. La 100 sera à l'origine de cette série de roadsters à succès qui allaient devenir plus tard les Big Healey.

L'Austin-Healey que nous vous présentons est un modèle 100 M type BN2, mise en circulation en 1956.

L'attestation de conformité partielle fournie par MG Rover France en 2002 nous indique que nous sommes en présence d'une BN2



type 100M. Elle dispose donc, comme stipulé dans le certificat, du moteur à deux carburateurs SU H6 développant 110 ch. Les 100 M aux spécifications étudiées par l'usine pour courir à l'épreuve Mancelle apparaissent en Août 1954. Ce type se caractérise par un taux de compression qui passe de 7,5 : 1 à 8,1 : 1 et par l'adoption de deux carburateurs SU spéciaux. Le moteur de la M passe de 90 ch à 110 ch. Ce modèle, de couleur British Racing Green et d'un intérieur en skaï noir se présente aujourd'hui dans un très bel état d'usage

et participe régulièrement à des rallyes et des sorties de voitures de sport. Elle fut restaurée en 2010 par le garage Gire basé à Gond-Pontouvre dans les Charentes. Un impressionnant dossier de restauration et de factures atteste de cette remise en état dans les règles de l'art. Le moteur fut intégralement ouvert pour une réfection totale, ainsi que la carrosserie. Dès 2011 elle est utilisée très régulièrement par le propriétaire actuel, ne craignant rien des longs trajets puisqu'il participe même à des rallyes sur les routes de Corse. La

conduite d'une Austin-Healey relève d'une expérience quelque peu virile et vivante. Le bruit, l'odeur, les cinq sens sont en éveil et la machine se meut avec agilité. Il faut seulement quelques instants pour comprendre pourquoi la 100 M fut à son époque destinée à courir aux 24 heures du Mans : rapide, puissante et légère, elle avait tout pour gagner. C'est aujourd'hui un parfait roadster anglais prêt pour la belle saison des rallyes et des courses historiques.



After the Second World War, Donald Healey, formerly a works driver for Invicta and then Technical Director at Triumph, started building cars under his own name as well as collaborating with Nash to make the Nash-Healey. He went on to conceive a cheaper model using Austin parts, and entered into an

association with BMC, who would produce and market the car as the Austin-Healey. Styled by Gerry Coker and given an unusual backward-folding windscreen, the Austin-Healey 100 – so named for its 100mph capability – went into production in 1953, the first series being known retrospectively as the BN1. The 100 was

powered by the 2660cc four-cylinder engine of the Austin A90 Atlantic, developing 90bhp and coupled to an overdrive-equipped three-speed adaptation of the A90's gearbox. With its lightweight part-aluminium body, the car had a kerbweight of 18.75cwt (953kg), giving it a lively performance – magazine *The*

Autocar achieved 111mph (178.6km/h) with its test example. In 1955 a specially tuned 132bhp competition model called the 100S was offered, just 50 being made. The main change to the 100 was constituted by the arrival that same year of the BN2, which had a four-speed gearbox, still with overdrive. In all, 14,634 regular 100s would be made, 100S excluded. The Austin-Healey presented here is a BN2 to 100M specification, dating from 1956, the certificate of conformity provided in 2002 by MG Rover France confirming it to be a genuine 'M'. Consequently it has two larger 1.75in SU H6 carburetors and other engine modifications that together take power to 110bhp. Supposedly to a 'Le Mans' state of tune that had first been offered in 1954, the 100M as a model in its own right was announced in October 1955; the engine conversion was carried out by Healey at its Warwick works. In British Racing Green with a

black vinyl interior, the featured car is in good usable order and is regularly taken on rallies and other classic-car events. It was restored in 2010 by Garage Gire of Gond-Pontouvre in the Charente and an impressive file, with bills, documents the professionalism of the work carried out. This included a full engine rebuild and a complete restoration of the body. Since 2011 the Healey has been regularly used by the current owner, who has no fear of long journeys in the car, having taken it to Corsica for one rally. Driving an Austin-Healey is demanding but rewarding. The noise, the smell, the muscular responsiveness – this is a car that plays to all the driver's senses. It only takes a moment to realise why the 100 was so well-suited to competition motoring: light, powerful and with good handling, it was a winning formula. Today it is the perfect British roadster for enjoying on historic rallies and in competition events.



Très bel état
Seulement 71 000 km
Moteur Ventoux

*Very good condition
Only 71,000km recorded
Ventoux engine*

8 000 / 10 000 €

N° de châssis : 273S125

Chassis N° 273S125



1958 RENAULT Dauphine

C'est en mars 1956 que la grande nouveauté arrive chez le constructeur de l'île Seguin. La Dauphine est une révolution tout en rondeur dans le milieu des 5cv populaires. De la 4cv elle ne reprend que les roues à cinq écrous et quelques éléments mécaniques. Le segment des petites familiales est le plus vendeur en France et la Dauphine prendra très vite une grande part de marché. Il s'en vendra plus de deux millions en 11 ans de carrière. Si le moteur se place encore à l'arrière, une habitude chez Renault, sa cylindrée de 845 cm³ permet une vitesse maximale de 110 km/h bien supérieure à celle de la 4cv.

Etonnamment la petite Renault brillera dans les plus grandes épreuves sportives telles

que les Mille Miles ou le Monte Carlo. Fort de cette image et pour affirmer l'esprit sportif de la maison, Renault dévoile en 1958 la Gordini. Son moteur de 37cv lui permettra d'atteindre 127 km/h en vitesse de pointe. En 1961, la Renault Ondine complète la gamme avec une finition luxueuse, puis en 1962, la Dauphine 1093 arrive sur le marché, elle contente la clientèle qui avait été déçue de la Dauphine Gordini car cette fois, ce modèle développe 55cv et devient une vraie petite voiture de sport. Cette année marque aussi l'arrivée de la Renault 8 qui vient prendre la place de la Dauphine.

La Dauphine que nous vous présentons fut mise en circulation le 16 octobre 1958. De couleur vert cendré, référence 988 encore

visible dans le coffre avant, elle est équipée du moteur Ventoux à boîte trois vitesses. Elle se présente dans un état remarquable avec une patine magnifique et un kilométrage d'origine de seulement 71 000 km. Le petit moteur tourne à merveille et propulse la Renault avec vivacité jusqu'à atteindre rapidement sa vitesse de croisière. De nombreux travaux ont été effectués récemment pour rendre l'auto fiable tout en respectant l'origine, par exemple la sellerie a volontairement été laissée d'époque. Les quatre pneus Michelin sont neufs. Prête à arpenter les routes de campagne lors de promenades dominicales, c'est probablement ici une chance d'acquérir une voiture sympathique, fiable et un symbole de la France d'après-guerre.



It was in March 1956 that Renault introduced its Dauphine, a new entrant in the compact 5CV family-saloon class using the base mechanicals of the 4CV – and at first its characteristic ‘spider’ wheels – in a chic new body. The Dauphine soon took a substantial share of what was the most popular sector of the French market, and went on to worldwide sales of more than two million in its 11-year career. Still mounted at the rear, as was then the practice at Renault, the 845cc engine gave the Dauphine a maximum speed of 110km/h (70mph), well in excess of that of the 4CV. Astonishingly, the modest Renault shone in major competition events such as the Mille Miglia and the Monte Carlo Rally.

To build on this and underline the sporting credentials of the company, in 1958 Renault unveiled the Dauphine Gordini, whose 37bhp engine allowed it to reach 127km/h (80mph). In 1961 the Ondine, with its more luxurious trim, joined the range, and then in 1962 came the Dauphine 1093; with its 55bhp engine this was a real performance saloon, and satisfied those customers who had been disappointed by the Gordini. But that same year saw the arrival of the Renault 8, which would ultimately supplant the Dauphine.

This particular Dauphine was first registered on 16 October 1958. Finished in Vert Cendré (Ash Green), with the paint reference 988 still visible in the front

boot, it has the standard Ventoux engine and three-speed gearbox. The car is in remarkable condition, with a wonderful patina, and has covered just 71,000km (44,000 miles) from new. The little alloy-head engine spins like a sewing machine and propels the Renault in lively fashion up to cruising speed. A great deal of work has been carried out recently to put the car in perfect order, while respecting its unspoilt condition; for example the original upholstery has been retained. With four new Michelin tyres, the Dauphine is ready to be enjoyed on the countryside roads where it is in its element. This is an excellent opportunity to acquire a characterful and reliable small car that was very much part of post-war French life.

Modèle indémodable
Très bel état d'origine
Française d'origine avec historique

*Time-defying model
Excellent unrestored condition
Car delivered in French market, comes with full history*

15 000 / 20 000 €

Châssis n°1342000860
Carte grise française

*Chassis n°1342000860
Registration : French papers*



1973 VW 1303 COCCINELLE

On ne présente plus la Coccinelle. Elle est la première voiture construite par Volkswagen, dont le nom signifie "voiture du peuple". Conçue par l'ingénieur autrichien Ferdinand Porsche, elle sera produite de 1938 à 2003. Sa longévité et sa diffusion sont uniques dans les statistiques automobiles. Ainsi la Coccinelle a dépassé en 1972 le record de modèles vendus détenu par la Ford T avec 21 529 464 exemplaires à travers le monde. Motorisée dans sa version initiale par un quatre cylindres à plat de 985 cm3 développant 25 ch, l'évolution technique de la Coccinelle va se faire sous la forme d'augmentations répétées mais prudentes de la cylindrée pour atteindre finalement 1584 cm3 et 50 ch en 1972.

Le modèle que nous vous présentons est une version 1303, livrée neuve en août 1973 par la concession Volkswagen Unimotor à Bagneux à Madame Leprat. D'abord soumise à un contrat de location, la Coccinelle devient définitivement la propriété de cette Dame en avril 1977. Elle obtient alors son immatriculation 4313 DG 92 que nous retrouvons sur l'attestation de marquage et inscription au fichier central, que nous vérifions également sur les vitres. L'historique de cette auto est absolument limpide, nous possédons tous les documents originaux d'époque : contrat de location et facture de rachat encore dans leurs enveloppes originales, certificat d'immatriculation provisoire, certificat de conformité « barré rouge » et également l'ensemble

des notices d'entretien et livret de service après-vente tamponné par la concession Volkswagen Unimotor de Bagneux. Sa propriétaire, a pris soin de conserver l'ensemble des factures d'entretien pendant 30 ans ce qui semble justifier son kilométrage actuel de 45894Km au compteur. Tout est d'origine, sa peinture moosmetallic est dans un bel état de conservation et l'intérieur est impeccable. Nous avons effectué quelques kilomètres à son volant et avons constaté que l'ensemble de la mécanique fonctionnait normalement. Il est quasi impossible de trouver aujourd'hui des exemplaires comparables en état et avec un historique aussi complet.



It is no longer necessary to present the Beetle. It was the first car made by Volkswagen, whose name means "people's car". Designed by the Austrian engineer Ferdinand Porsche, the model would be produced from 1938 until 2003. Her long career and world-wide distribution are unique in the statistics of car manufacturing. In 1972, with 21 529 464 cars sold worldwide, the Beetle broke the previous record for a single model, held by the Ford T. Originally fitted with a 985 cc engine with an output of 25 bhp, the Beetle would evolve with successive, always prudent, increases of engine capacity, finally reaching 1584 cc and 50 bhp in 1972.

The model which we are presenting is a 1303 version, first delivered to Madame Leprat in August 1973 by the VW concessionaire Unimotor in Bagneux. Initially subject to a leasing agreement, the car finally became Mme Leprat's property in April 1977. The registration number was then changed to 4313 DG 92 and this is engraved on the windows and inscribed in the central register of marked cars. The history of this car is totally clear as it comes with all documents including the leasing contract and final purchase deed, still in their original envelopes, the certificate of provisional registration, the homologation certificate with its red band, as well as all the maintenance manuals and service records, stamped

by the concessionaire Volkswagen Unimotor in Bagneux. Mme Leprat carefully kept all the maintenance invoices spanning 30 years and these appear to back up the current odometer reading of 45 894 km. Everything is original. The moosmetallic paintwork is very well preserved and the interior is impeccable. Our extended road test confirmed that all aspects of the car function correctly. It is virtually impossible today to find one of these cars in such excellent, unmolested condition and with such a full history file.

AGUTTES

Une ligne signée Giugiaro
Tempérament sportif affirmé
Restauration complète de grande qualité

*Styled by Giugiaro
Strong sporting character
Complete restoration to a high standard*

50 000 / 70 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : AR252632
Moteur : 4 cylindres en ligne – 1570 cm³ – 106 ch

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: AR252632
Engine: 4-cylinder in-line – 1570cc – 106bhp*



Alfa Romeo

1967

SPRINT GT Veloce

Préésenté le 9 septembre 1963 au Salon de Francfort, le célèbre «coupé Bertone» inaugure la nouvelle usine d'Arese et demeure l'un des modèles les plus emblématiques de la marque au trèfle. A la fois élégante, fluide et sportive, sa ligne moderne est l'œuvre de Giorgetto Giugiaro, qui fait alors ses débuts chez Bertone. Conçue comme une voiture de grand tourisme elle emprunte à sa devancière le quatre cylindres 1 570 cm³, équipé d'une culasse à deux arbres à cames en tête et de deux carburateurs double corps. Ce coupé reconnaissable

à sa face avant dite « boîte aux lettres » est équipé d'une boîte à cinq rapports précise et rapide ainsi que de quatre freins à disque.

Présentée au salon de Genève 1966, la déclinaison GT Veloce est proposée avec un moteur 1600 plus performant que celui de la précédente Sprint GT. Son niveau de finition intérieur est également supérieur avec notamment des inserts de bois sur le tableau de bord. La tipo 105.36 se distingue également avec sa calandre à 3 baguettes chromées sur fond noir et à l'ajout d'un médaillon orné d'un trèfle

dans le prolongement des custodes. La qualité de son design et son agrément de conduite permettra à ce modèle mythique de s'imposer pendant près de 15 ans sur le marché des coupés sportifs.

Le modèle que nous présentons a été livré neuf le 6 décembre 1967 à Newark aux Etats-Unis. Il fut importé en France en 2016 en vue d'une restauration complète réalisée par les établissements RSV. Il se présente aujourd'hui dans une superbe livrée verde mischio associée à un intérieur cinghiale qui se veut fidèle à sa configuration d'ori-



gine. La carrosserie a été entièrement mise à nu en vue d'un traitement anti-corrosion. Au niveau mécanique, le moteur, la boîte de vitesse ainsi que les trains roulants ont été restaurés et de nombreuses pièces ont été remplacées. La sellerie a été entièrement refaite tout comme le cockpit qui a été lui aussi entièrement restauré. Enfin la carrosserie a été polylustrée puis recouverte d'un traitement céramique et d'une cire

naturelle de finition. Cette restauration de grande qualité aura nécessité 2 ans de travaux pour un montant global dépassant les 140 000 €. Produite seulement pendant deux ans, cette déclinaison Veloce du Sprint 1600 GT est une version relativement rare de ce best-seller italien. Présenté aujourd'hui à une estimation attractive, ce coupé Bertone constitue une belle opportunité à ne pas laisser passer !



Presented on 9 September 1963 at the Frankfurt Motor Show, the famous 'Bertone coupé' marked the opening of the new factory at Arese and remains one of the most iconic models to

bear the cloverleaf logo. Its modern, flowing lines, both elegant and sporting, were the work of Giorgetto Giugiaro, who was then starting out at Bertone. Designed as a GT model, it carried over from its predecessor

the 4-cylinder 1570cc engine with twin overhead camshafts and two twin-barrel carburetors. The coupé was fitted with a quick and precise five-speed gearbox and disc brakes all round.

Shown at the 1966 Geneva Motor Show, the GT Veloce model was offered with a more powerful 1600 engine than that fitted to the earlier Sprint GT. It also had a higher standard of interior finish, including wooden inserts on the dashboard. The Tipo 105.36 could be distinguished too by its radiator grille with three chrome bars set on black mesh and by the addition of a cloverleaf badge at the base of the C-pillar. The quality of its design and the driving pleasure it provided allowed this legendary model to dominate the market for sporting coupés for nearly 15 years.

The model which we are presenting was delivered new on 6 December 1967 in Newark in the United States. It was imported into France in 2016 in order to be fully restored by the RSV company. It is presented today with splendid verde mischio

paintwork, combined with an interior in cinghiale, in accordance with its original specification. The body was completely stripped to bare metal in order to be treated against corrosion. On the mechanical side, the engine, gearbox and running gear were restored and many parts replaced. The upholstery was completely refurbished, while the cockpit was also fully restored. Finally, the bodywork was given a complete multi-stage polishing treatment, followed by a ceramic coating and natural protective wax. This high-quality restoration required more than two years' work and altogether cost in excess of 140,000 €. Produced for just two years, this Veloce variant of the Sprint 1600 GT is a relatively rare version of the Italian bestseller. Offered today at an attractive estimated price, this Bertone coupé represents a fine opportunity which should not be missed!



Dessin indémodable
Estimation très attractive
Même propriétaire depuis 1987

*Timeless design
Very attractive estimated price
Same owner since 1987*

35 000 / 45 000 €

Carte grise française
Châssis n° ZFFHA01B000038849
Moteur : 8 cylindres en V – 2926 cm³ – 214 ch

*French registration papers
Chassis number: ZFFHA01B000038849
Engine: V8 – 2926cc – 214bhp*



Ferrari 308 GTB i

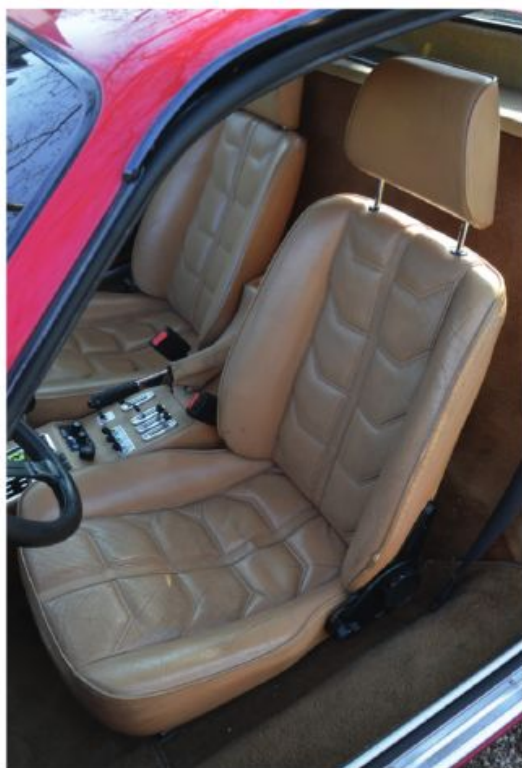
1981

Propulsée sous les feux de la rampe au Salon de Paris 1975, la nouvelle 308 GTB dessinée par le bureau de style Pininfarina est sans aucun doute l'un des dessins les plus emblématiques du Cheval cabré avec sa ligne inspirée directement des 512 BB et Dino 246 GT. Baptisée 308 (« 30 » pour 3,0 litres de cylindrée et « 8 » pour 8 cylindres) elle reprend le châssis de la Dino 308 GT4 avec un empattement réduit de 21 cm et le même moteur de 255 ch. Particulièrement compacte, basse et effilée, la 308 GTB va immédiatement séduire tous les passionnés de la marque ainsi qu'un public plus large. Jusqu'ici, le V8 Ferrari était alimenté par 4 carburateurs

Weber 40 DCNF, mais les normes antipollution américaines, marché majoritaire pour Ferrari, ont contraint la marque à modifier toute sa gamme. En 1980, la 308 va voir son V8 se doter d'une injection indirecte Bosch K-Jetronic et d'un allumage électronique Marelli Digiplex.

Le modèle que nous présentons est une 308 GTBi livrée neuve en France en octobre 1981. Achetée par son actuel propriétaire en 1987, cette Ferrari est accompagnée d'un solide dossier de factures témoignant d'un entretien suivi en concession Ferrari. Cette berlinette se trouve aujourd'hui dans son jus. Sa carrosserie mériterait une peinture complète, ce qui constitue une occasion

de remettre la voiture dans sa teinte bleue d'origine. L'intérieur quant à lui est plutôt bien conservé et arbore une belle patine. Au niveau mécanique, le moteur a été entièrement refait en 2004 par les établissements Pozzi, son compteur affichait alors 124 862 km. Crédité aujourd'hui de 143 650 km, la voiture n'a parcouru que 19 000 km depuis la réfection de son moteur. Récemment, la concession Ferrari Gauduel a effectué une remise en état en vue du passage au contrôle technique, pour un montant supérieur à 4 000 €. Présentée aujourd'hui à une estimation très attractive, notre 308 GTBi constitue une belle opportunité, nul doute qu'à ce prix elle trouvera preneur !



One of the stars of the Paris Motor Show in 1975, the new Ferrari 308 GTB, styled by Pininfarina's design department, is without question one of the most emblematic designs to bear the Prancing Horse logo, with its inspiration drawn from the lines of the 512 BB and Dino 246 GT. Named 308 ("30" for its 3.0-litre engine capacity and "8" for 8 cylinders), it used the chassis of the Dino 308 GT4, but with a wheelbase shortened by 21cm (8.3in), and the same 255bhp engine. Particularly compact, low and streamlined, the 308 GTB immediately won over all the fans of the marque, as well as a wider audience. Until this time, the V8 Ferrari had been fed by four

Weber 40 DCNF carburettors. But the emission regulations in North America, Ferrari's largest market, forced the manufacturer to change its entire range. In 1980, the 308's V8 was fitted with Bosch K-Jetronic indirect fuel injection and fully electronic Marelli Digiplex ignition. The model we are presenting is a 308 GTBi delivered new in France in October 1981. Purchased by its current owner in 1987, this Ferrari comes with a substantial folder of invoices which show that it has been regularly maintained in the Ferrari dealer network. This coupé is now in original, unrestored condition. Its body could do with being completely repainted, which would also provide the opportunity to return the car to its original

blue colour. The interior has been reasonably well preserved and has an attractive patina. The engine was completely overhauled by Pozzi in 2004, when it had 124,862km (77,586 miles) recorded. The car is understood to have covered 143,650km (89,260 miles) today, meaning that it has done less than 19,000km (11,800 miles) since the engine was rebuilt. Recently, the Gauduel Ferrari dealership carried out maintenance work to prepare the car for its safety inspection for a total cost in excess of 4000 €. Offered for sale today at a very attractive estimated price, our 308 GTBi represents a great opportunity, and we have no doubt that it will find a new owner at this price!

Historique connu depuis 1988
Peinture neuve et intérieur en parfait état
Sonorité du V6

*Known history back to 1988
New paintwork and interior in perfect condition
The sound of the V6*

40 000 / 50 000 €

Châssis n°AM1220614
Carte grise française
Moteur : V6 central – 3000 cm³ – 190 ch

*Chassis number AM1220614
French registration papers
Engine: mid-mounted V6 – 2965cc – 190bhp*



Maserati

1975 MERAK 3.0L

La firme au trident, a écrit deux grandes histoires. La première se situe avant-guerre, période glorieuse durant laquelle dès 1926, Maserati fabrique des voitures de course. Dans les années 50, en parallèle des voitures de course, Maserati se lance dans les sportives de route avec les superbes A6 et plus tard avec la 3500 GT. Au début des années 70, la mode évolue et les versions avec moteur central font leur apparition. La première sera la sublime Bora dont dérivera direc-

tement la Merak, jolie berlinette inspirée par le designer Giugiaro à qui l'on doit aussi l'incroyable Boomerang et bien sur la Ghibli. Lancée en 1972 par la maison-mère du quai de Javel, la première version fabriquée à 630 exemplaires utilisait le tableau de bord de la Citroën SM notamment pour respecter sa politique de réduction des coûts. La seconde série reçoit le tableau de bord de la Bora et sortira à 652 exemplaires, la production s'arrêtera en 1983.

La Maserati Merak 3.0L que nous vous présentons fut livrée neuve en 1975, il s'agit de l'un des derniers exemplaires de série 1 fabriqués, en atteste son tableau de bord conjoint à celui de la Citroën SM. Achetée en 1988 dans le Vaucluse par son nouveau propriétaire, celui-ci la conservera dans sa collection jusqu'en 2013. Lorsqu'il en fait l'acquisition en janvier 1988, il entreprend une réfection complète du moteur, de la boîte de vitesses, de l'embrayage, des freins et de la suspension. C'est le



garage Aurélia à Saint-Brice-s/Forêt qui se chargera de cette restauration complète allant jusqu'à la réfection de la carrosserie et de la sellerie, pour un montant total de 116 000 francs. A la suite de ces travaux, le propriétaire fera établir un rapport d'expertise qui déterminera l'état du véhicule comme étant en parfait état d'entretien. Alors immatriculé en Seine-Saint-Denis, son propriétaire fera inscrire en 1993 sa Mase-

rati au fichier central sous l'immatriculation 4986 LM 93 qu'elle porte encore gravée aujourd'hui sur l'ensemble de ses glaces. Notre Merak changera d'immatriculation en 2003 lorsque le propriétaire décide de s'installer dans le sud de la France. A ce jour dans les mains d'un nouveau collectionneur gentleman driver de talent, cette Maserati vient tout juste de bénéficier d'une nouvelle peinture et d'un entretien

général, avec le montage de 4 Michelin XWX neufs sur ses roues d'origine. Lors de notre essai, son comportement routier s'est montré conforme à nos attentes, et avec seulement 57 500 km au compteur, cette Maserati Merak présente une opportunité intéressante d'acquérir une voiture séduisante encore à un prix raisonnable.



The company known for its trident logo was the author of two great stories. The first was set before the war, during that glorious period beginning in 1926 when Maserati built racing cars.

In the 1950s, alongside its racing cars, Maserati went into roadgoing sports cars with the superb A6 models and later the 3500 GT. At the start of the 1970s, the market had moved on and mid-engined

models made their appearance. The first was the magnificent Bora, from which the Merak was directly developed: the Merak was a pretty sports coupé inspired by the designer Giorgetto Giugiaro, who was

also responsible for the amazing Boomerang and, of course, the Ghibli. Launched in 1972 by Maserati's parent company, Citroën, the first version – of which 630 cars were built – used the dashboard from the Citroën SM, above all to adhere to its policy of saving costs. The second series was fitted with the dashboard from the Bora and 652 cars came off the line before production ended in 1983.

The Maserati Merak 3.0-litre which we are offering for sale was delivered new in 1975; it is one of the last series 1 models produced, as its dashboard related to that of the Citroën SM confirms. It was purchased in 1988 in the Vaucluse by its new owner, who kept it in his collection until 2013. When he acquired it in January 1988, he carried out a complete overhaul of the engine, gearbox, clutch, brakes and suspension. The Aurelia Garage in Saint-Brice-sous-Forêt was responsible for this complete restoration, which also

included refurbishing the bodywork and upholstery, for a total of 116,000 francs. Following this work, the owner had a valuation report prepared, in which the condition of the car was described as being perfectly maintained. Registered at the time in the Seine-Saint-Denis department, the owner had his Maserati recorded in the central registry with the registration number 4986 LM 93, which can still be seen engraved on all its windows. The Merak's registration number was changed in 2003, when its owner decided to settle in the south of France. Now owned by a new collector and talented gentleman driver, the Maserati has just received new paintwork and a general service, with four new Michelin XWX tyres fitted to its original wheels. During our road test, its handling met our expectations, and with just 57,500km (35,730 miles) recorded, this Maserati Merak represents an excellent opportunity to acquire an attractive car at a price which is still reasonable.



Très belle préparation, mécanique performante
Plus de 30 000 € depuis 2014
Eligible au Tour Auto, Monte-Carlo Historique...

*Well prepared, high-performance engine
More than 30 000 € of invoices since 2014
Eligible for the Tour Auto, Rallye Monte-Carlo
Historique ...*

35 000 / 55 000 €

N° de châssis : 818740004287
Carte grise française

*French registration papers
Chassis number: AR11636*000953*



1971

Lancia FULVIA

1600 HF

Dérivé de la version berline Fulvia, le coupé est présenté au Salon de Genève 1965. Le dessin créé par Pietro Castagnero est à la fois plus fluide et lui confère une allure plus sportive. Rapidement, Cesare Fiorio responsable de la Squadra Corse HF Lancia se montre très insistant auprès de sa direction pour exploiter les capacités du coupé Fulvia en rallye. C'est ainsi qu'apparaît dès 1966 la première Fulvia 1.2 HF pour la compétition puis, deux ans plus tard, la Fulvia 1.6 HF de

série... L'arrivée de la 1600 HF s'effectue simultanément avec le rachat de Lancia par Fiat qui sera synonyme de budgets plus importants investis dans la compétition, avec comme couronnement, l'obtention du titre en championnat du Monde des rallyes en 1972 ainsi que de nombreuses victoires jusqu'en 1974. Au total, 3690 exemplaires du Coupé 1600 HF et HF Lusso furent construits avant que la production du coupé Lancia Fulvia HF ne cesse en janvier 1973.

Le modèle que nous présentons fut immatriculé la première fois le 30 novembre 1971. C'est une authentique 1600 HF (comme High Fidelity) avec ses éléments de carrosserie allégés et son moteur de 1 584 cm³. Reprenant la livrée des mythiques des voitures de la Squadra Corse dite Fanalone du fait de ses grands phares et longues portées, elle est équipée d'une boîte à 5 vitesses, de jantes en alliage léger, de pneumatiques taille basse et d'un différentiel autobloquant..



Dans les mains de son propriétaire actuel depuis 2014, l'auto va être entretenue et préparée à grands frais. La voiture garde sa livrée de la Squadra et conserve ainsi une jolie patine mais les dessous de l'auto sont revus entièrement. Le performant et mélodieux 4 cylindres en V, la boîte de vitesse, le berceau avant, l'embrayage, la ligne d'échappement, les trains roulants, le circuit de refroidissement et d'essence...

tout est refait. Ne lésinant sur aucun détail, le faisceau électrique est remplacé et deux jeux de jantes Cromodora montées sur pneus neufs sont achetés. Au total plus de 30 000 € sont investis, sur factures. Juste avant la vente, la voiture a bénéficié d'une révision importante (plus de 4 200 €) afin d'apporter entière satisfaction à son nouvel acquéreur.

Grâce à son palmarès étoffé, la Lancia

Fulvia 1600 HF marquera son époque et demeure aujourd'hui l'un des fleurons de la marque, au même titre que la Stratos qui lui succèdera en compétition. Très attirante dans cette livrée, performante et parfaitement entretenue, cette 1600 HF est une réelle opportunité à saisir à ce prix.



Derived from the Fulvia saloon, the coupé was introduced at the Geneva Motor Show in 1965. Designed by Pietro Castagnero, its lines were both more flowing and more sporting. Within a short time, Cesare Fiorio, the head of the Squadra Corse HF Lancia racing team, clamoured for his

management to let him take advantage of the Fulvia coupé's performance in motorsport. In 1966, the first Fulvia 1.2 HF for competition appeared, followed two years later by the 1.6 HF production model. The 1.6 HF arrived at the same time as Lancia was taken over by Fiat, which resulted in increased investment

in competition and, as a crowning glory, victory in the World Rally Championship in 1972, as well as many other wins until 1974. Altogether, 3690 1600 HF and HF Lusso coupés were built, until production of the Lancia Fulvia HF coupé ended in January 1973.

The car in our sale was first registered on the 30th of November 1971. This is an authentic 1600 HF (meaning High Fidelity) with lighter body panels and a larger 1 584 cc engine. Clothed in the same livery as the mythical cars of the Squadra Corse, known as "Fana-lone" (literally "big headlights" in Italian) because of the oversized Carello driving lights in place of the inner main beam headlights, this model is equipped with a 5-speed gearbox, light alloy wheels and a limited-slip differential. Since he acquired the car in 2014, the current owner has carried out extensive and costly mechanical work. The Squadra livery has been left untouched so that the car retains its patina but the functional components have been entirely renovated. The high performance, pleasantly musical V4 engine, gearbox, front sub-frame, clutch, exhaust system, running gear, cooling system, fuel system

– everything has been replaced or overhauled. No detail has been neglected, including a new wiring loom and two new sets of Cromodora wheels on new tyres. The invoices show an investment of over 30 000 € on this work. Just prior to the sale, the car has been given a major service, costing over 4 200 €, to give every satisfaction to the next owner. With its lengthy list of successes in competition, the Lancia Fulvia 1600 HF left its mark on its era and remains to this day one of the flagships of the make, just like the Stratos which took over from it in motorsport. Very attractive in its historic livery, with exciting performance and having been perfectly maintained, this 1600 HF is an exceptional bargain to be snapped up avidly.



Plus de 70 000 € de restauration
Superbe préparation « Outlaws »
Performante, fiable et amusante à conduire

*More than 70 000 € restoration
Superb "Outlaws" condition
Powerful, reliable and great to drive*

80 000 / 120 000 €

N° de châssis : 213130
Carte grise française

*Chassis number : 213130
French registration papers*



Porsche

356^{BT6}

1963

by Karmann

“Outlaws”

Iconique et pouvant être considérée comme la première d'une lignée ayant assuré le succès et la solidité financière de la marque Porsche, la 356 est le socle sur lequel s'est bâtie la légende de la marque, faite de génie et de passion. La conception initiale de Ferdinand et Ferry Porsche était bonne. Moteur arrière, quatre cylindres à plat, refroidi par air, carrosserie profilée, fabrication

de qualité, cet ensemble a évolué avec régularité, sérénité et rigueur, au point que l'on retrouve sur la 911 actuelle certains des ingrédients qui ont façonné la personnalité des premières Porsche.

Le modèle que nous présentons est une 356 B répondant à la deuxième série recevant l'appellation T6. On les reconnaît essentiellement au capot avant

qui abandonne la forme arrondie pour une nettement plus carrée, à leur grille d'aération qui apparaît entre les essuie-glaces devant le pare-brise (sauf pour le Roadster) et à la trappe de remplissage du réservoir sur l'aile avant droite, n'obligeant plus le propriétaire à ouvrir le capot avant à chaque passage à la pompe ! La lunette arrière et le capot sont agrandis (sur le coupé uniquement), ce dernier



recevant maintenant 2 grilles d'aération au lieu d'une.

Arrivée des Etats-Unis en octobre 2011, la voiture passe dans les mains de l'Atelier Arès à Grigny. Son propriétaire l'utilise occasionnellement mais son objectif est de la restaurer intégralement. Exigeant, la voiture est intégralement désossée et chaque pièce corrodée est remplacée. Les planches, les ailes, les longerons mais aussi la sellerie, le faisceau élec-

trique, les freins, la ligne d'échappement... si la voiture présentait très bien au moment de l'achat, le travail effectué est méticuleux et soigné. Les ouvrants de la carrosserie sont parfaitement alignés, le résultat est superbe ! Au total, il aura fallu 5 ans est un peu plus de 70 000 € (sur factures) pour venir à bout de cette restauration exceptionnelle.

Préparée façon « Outlaws », l'allure est irrésistible et son moteur (un 356 SC

n°810290) préparé en 2015 au Garage Novo à Marolles en Hurepoix (91630) ne laisse planer aucun doute sur le comportement de la bête. Compte tenu des montants demandés pour atteindre ce degré de perfection lors d'une restauration, cette 356 BT6 Outlaws sera livrée à son nouveau propriétaire avec son dossier de factures, un contrôle technique vierge et un dossier de plus de 950 photos retraçant chaque étape de sa restauration.



Iconic and can be considered as the first of a line that has ensured the success and financial strength of the Porsche brand, the 356 is the base on which is built the legend of the brand, made of genius and passion. The initial

design of Ferdinand and Ferry Porsche was good. A Four-cylinder air cooled rear engine, streamlined body, quality manufacturing, this recipe has evolved over the years, to the point that we find on the 911 today some of the ingredients

that have shaped the personality of the first Porsche.

The model that we present is a 356 B responding to the second series receiving the name T6. They are essentially recognizable by their front bonnet, which

gives up the rounded shape for a noticeably more square, their ventilation grille that appears between the wipers in front of the windshield (except for the Roadster) and the filler of the tank on the right front fender, no longer forcing the owner to open the front bonnet every time refilling was necessary! The rear window and bonnets are enlarged (on the coupe only), receiving 2 ventilation grids instead of one.

Arrived from the United States in October 2011, the car was sent to Atelier Arès in Grigny. Its owner uses it occasionally, but its goal was to restore it completely. Demanding, the car is fully stripped to bare metal and every corroded piece is replaced. The platform, the wings, the side rails but also the upholstery, the wiring, the brakes, the exhaust... if the

car presented very well at the time of the purchase, the work done is meticulous and neat. The alignments are perfect, the result is superb! In total, it took 5 years and a little over 70 000 € (on invoices) to overcome this exceptional restoration. With its «Outlaws» restoration in mat-grey, the look is irresistible and its engine (a 356 SC No. 810290) rebuilt in 2015 at Novo Garage in Marolles en Hurepoix (91630) leaves no doubt about the expectation of the beast! Considering the amounts of money required to achieve this level of perfection during a restoration, this 356 BT6 Outlaws will be delivered to its new owner with all the invoices, a blank technical inspection and a record of more than 950 photos retracing each step of its restoration.



Livrée neuve en France
Exemplaire matching numbers et historique tracé
Restauration sans limite de coûts

*Delivered new in France
Matching numbers with documented history
No-expense spared restoration*

Numéro de châssis : 9110301105
Flat 6 – 2195 cm³ – 180 ch
Carte grise française

*Chassis number: 9110301105
Flat-six – 2195cc – 180bhp
French registration papers*

110 000 / 140 000 €



1970 | PORSCHE 911 2.2S

Sportive d'exception, la Porsche 911 est une légende vivante depuis sa présentation en 1964. Si elle connut plusieurs évolutions qui portèrent essentiellement sur son châssis et son moteur, ses lignes évoluèrent que très sensiblement. C'est en 1969, que la 911 voit sa cylindrée augmenter à 2.2l et sa puissance grimper à 180 ch. Alors capable de performances hallucinantes par rapport aux autres productions de l'époque elle atteint

une vitesse de pointe de 230km/h tandis que sa tenue de route est améliorée par une meilleure répartition des masses, 42 % à l'avant, 58 % à l'arrière et des jantes et des pneumatiques plus larges. Esthétiquement, les changements sont mineurs, un spoiler apparaît à l'avant, d'abord sur la 911 S puis sur le reste de la gamme et enfin l'orifice de remplissage d'huile se situe dorénavant derrière la porte passager, caché par un clapet, mais des confusions

avec le remplissage d'essence décidèrent Porsche à revenir à l'ancien emplacement sous le capot moteur ! Facilement utilisable au quotidien, capable d'enchaîner les kilomètres à toute allure avec une fiabilité légendaire mais aussi performante et efficace en compétition, la 911 est devenue un couteau suisse très apprécié des gentlemen drivers. Que ce soit le châssis court ou la RS, toutes ont leur intérêt, mais l'une des plus courues aujourd'hui est la 2.2 S,





version « civile » l'une des plus abouties avant l'apparition des Type G.

L'exemplaire que nous vous présentons est une 911 2.2 S livrée neuve par la concession Porsche de Toulouse le 23 mars 1970. Elle se présente dans sa pétillante teinte orange signal (1414) d'origine comme en atteste le certificat Porsche délivré en 2014 à son actuel propriétaire. Le certificat nous permet de constater que nous présentons un exemplaire matching numbers, moteur, boîte de vitesse et pont. Avant de se trouver dans cet état concours, le propriétaire actuel, grand amateur de Porsche depuis plus de 30 ans, entreprit une restauration complète de la voiture sans limite de coûts entre 2015 et 2018. Conservée par le premier propriétaire pendant 17 ans, elle rejoint la région bordelaise en janvier 1987. Son

deuxième propriétaire, M. Baudry en fait l'acquisition pour 60 000 francs auprès du Garage Raison à Talence, alors qu'elle affiche 66 411 kilomètres au compteur comme le révèle le rapport d'expertise de l'époque. Elle est alors immatriculée 2034 CX 33 et reçoit son marquage antiviol en mai 1987, qu'elle porte encore à ce jour sur l'ensemble des glaces ! Passée dans les mains d'un troisième propriétaire, notre client fait l'acquisition de sa 2.2 S au fond d'une grange dans la région d'Angoulême en 2014. Il découvre une voiture globalement saine et n'ayant presque pas roulé. C'est à deux, père et fils qu'ils décident alors de réaliser leur rêve, en entreprenant une restauration intégrale de la voiture en faisant notamment appel aux ateliers Classic Collectors à Meung-sur-Loire. Trois ans plus tard et près de 135 000 €

dépensés - factures et photos de la restauration à l'appui -, c'est une splendide 911 2.2 S qui reprendra les routes de la vallée de la Loire affichant un peu moins de 74 000 kilomètres à ce jour. Lors de notre essai, nous avons découvert une auto vive et parfaitement guidée. Mis au point chez Ravé Classic à Arpajon, le flat 6 prend bien ses tours et délivre un concerto envoûtant joué par l'échappement Scart.

Désormais en état concours et dans sa configuration originelle, les deux complices décident finalement de se séparer de leur superbe 911 pour de nouveaux projets. A ce niveau de restauration, cet exemplaire mérite toute l'attention des collectionneurs les plus avertis.



An exceptional sports car, the Porsche 911 has been a living legend ever since it was introduced in 1964. Although it underwent many changes affecting above all its chassis and engine, its styling evolved only slightly. In 1969, the 911's engine was increased in size to 2.2 litres, its power output rising to 180bhp. Capable of staggering performance compared with the other cars of its day, it could reach a top speed of 230kph (143mph); its roadholding meanwhile was improved with better weight distribution (42% to the front and 58% to the rear) and wider wheels and tyres. There were only minor changes to its appearance: a spoiler was fitted at the front, first on the 911 S and then on the other models in the range. Finally, the oil filler was





now located behind the passenger door, hidden under a flap, but the confusion this caused with the fuel filler made Porsche decide to return to its original location under the engine cover! Easy to use every day, capable of racking up the miles at speed with the marque's legendary reliability, but just as quick and effective in competition, the 911 has become a 'Swiss Army knife' greatly appreciated by amateur racing drivers. Whether in short-wheelbase or RS form, all the versions of the 911 are of interest, but the 2.2 S is one of the most sought-after and fully developed versions

for roadgoing use before the G-series cars appeared.

The model we are presenting is a 911 2.2 S delivered new by the Porsche dealership in Toulouse on 23 March 1970. It is finished in its vibrant original Signal Orange paint (1414), as the Porsche certificate issued to its current owner in 2014 corroborates. This certificate confirms that the model we are offering for sale is a 'matching numbers' car (engine, gearbox and axle). Before the Porsche attained this concours condition, the current owner, a great fan of the make

for more than 30 years, carried out a complete restoration of the car with no expense spared between 2015 and 2018. Kept by its first owner for 17 years, it came to the Bordeaux area in January 1987. Its second owner, Mr. Baudry, bought it for 60,000 francs from the Garage Raison in Talence; it then had 66,411km (41,266 miles) on the clock, as is shown by the valuation report from the time. It was then registered 2034 CX 33 and all its windows etched against theft in May 1987: the same number can still be seen there today! After moving on to a third owner, our client acquired the 2.2 S



from the depths of a garage in Angoulême in 2014. He discovered a car which was generally sound and which had scarcely been driven. Together, the father and son decided to fulfil their dream and carry out a complete restoration of the car, turning in particular to the workshops of Classic Collectors at Meung-sur-Loire. Three years later, and after spending nearly 135,000 € – with supporting invoices and photographs from the restoration – the splendid 911 2.2 S took once more to the roads of the Loire Valley, with a little under 74,000km (46,000 miles) now recorded. On test, we found the

car lively and with perfect handling. Set up by Ravé Classic at Arpajon, the flat-six revs freely and produces an enthralling concerto through its Scart exhaust. Having restored it to concours condition and its original specification, the two partners decided in the end to part with their superb 911 to embark on some new projects. Restored to this standard, this example deserves the utmost attention from the most discerning collectors.

AGUTTES

Achetée neuve par Johnny Hallyday
Historique suivi
Sonorité et performances du V8

Châssis n° WPOZZZ92ZMS801079
Carte grise française
Moteur V8 4957 cm3 330 ch

*Purchased new by Johnny Hallyday
Regularly maintained
Sound and performance of the V8*

*Chassis number: WPOZZZ92ZMS801079
French registration papers
V8 engine – 4957cc – 330bhp*

90 000 / 110 000 €



1991 928 Porsche S4 GT ex Johnny Hallyday

La 928 est née de la volonté des dirigeants de Porsche de l'époque, et en particulier Ernst Fuhrmann, le créateur du 4 cylindres à plat double arbre des Porsche 550 et 718, de sortir de la monoculture 911 dont ils estimaient que l'architecture du moteur en porte-à-faux arrière n'avait pas d'avenir. C'est ainsi que la marque optera pour le concept d'une GT

à moteur avant refroidi par eau et lancera le projet dès 1971. Dès sa sortie à l'automne 1977, la 928, première Porsche motorisée par un moteur V8 (de rigueur sur le marché américain), s'impose comme la nouvelle référence Grand Tourisme et décroche même le titre convoité de voiture européenne de l'année en 1978. Pour autant, les 240 ch du V8 de 4,5 litres ne sont pas

de trop pour propulser la GT de 1580 kg. Aussi, très rapidement, la gamme évoluera vers plus de puissance et plus d'équipements. La 928 GT s'invite dans la gamme de 1989 à 1991 en proposant davantage de sportivité avec ses 330 ch à 6200 tr/mn. Equipée de nouvelles jantes plus légères forgées en magnésium, des amortisseurs Sport B6 Bilstein et d'un nouveau différen-





tiel variable piloté électroniquement, cette version est le meilleur choix pour ceux qui aiment la conduite sportive.

L'exemplaire dont nous disposons présente la particularité d'avoir été la propriété de l'un de nos chanteurs les plus populaires, grand amateur de voitures sportives. Son historique atteste en effet que cette Porsche 928 GT a été livrée neuve par la concession Porsche Marceau de Paris à Jean-Philippe Smet, plus connu sous le nom de Johnny Hallyday. D'abord entretenue chez Porsche Sonauto à Levallois, la maintenance fut ensuite assurée par Porsche IMSA Rouen

puis Centre Porsche Marseille. Son carnet original parfaitement à jour ainsi que les nombreuses factures présentes dans son dossier confirme ces entretiens réguliers. Plus récemment, son propriétaire entreprit le changement de nombreuses pièces d'usure par l'intermédiaire de Rose Passion, fournisseur spécialiste de la marque. En plus des nombreux joints changés, le kit distribution complet, le radiateur ainsi que l'ensemble des filtres et fluides ont été remplacés en juin 2017 alors que le compteur affichait 119 643 kilomètres. Ajoutons que sa carrosserie a récemment bénéficié d'une

peinture neuve dans la teinte gris métal et que son intérieur offre une sellerie en cuir parfaitement patinée et le toit ouvrant, rare option d'époque. Affichant aujourd'hui 122 125 kilomètres au compteur, cette auto fiable fonctionne très bien, elle est d'ailleurs venue par la route depuis Toulouse aux mains de son propriétaire. Il est évident que son pedigree sportif, son excellent état général ainsi que le nom de son premier propriétaire font de cette Porsche 928 S4 GT un modèle particulièrement attrayant. Allumez le feu !



The 928 grew out of the desire of Porsche's directors at the time, and in particular that of Ernst Fuhrmann, who had developed the twin-cam flat-four engine in the Porsche 550 and 718, to put an end to their reliance solely on the 911, believing that its design with the engine mounted behind the rear axle had no future. The company therefore opted for the concept of a GT with a water-cooled front engine and started the project in 1971. As soon as it was launched in the autumn of 1977, the 928, the first Porsche to be powered by a V8 engine (to satisfy the American market), established itself as the new benchmark for GT cars, and even won the sought-after title of European Car of the Year in 1978. For all that, the 240bhp produced by the 4.5-litre V8 was hardly too





much for this GT weighing 3480lb. Very quickly therefore the range gained extra power and equipment. The 928 GT joined the range from 1989 to 1991 as a sportier model, developing 330bhp at 6200rpm. With new, lighter forged magnesium alloy wheels, Bilstein Sport B6 shock absorbers and a new electronically controlled limited-slip differential, this was the version of

choice for owners who liked a sporty drive. The model which we are offering for sale is special in that it belonged to one of France's most popular singers, who was a great fan of sports cars. The history with the car confirms that this Porsche 928 GT was delivered new by the Marceau Porsche dealership in Paris to Jean-Philippe Smet, better known as Johnny Hallyday. Looked

after at first by Porsche Sonauto in Levallois, it was subsequently maintained by Porsche IMSA Rouen and the Porsche Centre in Marseille. Its original service booklet, which is completely up-to-date, as well as the numerous invoices on file, confirm that it has been regularly maintained. More recently, its owner has had several parts subject to wear replaced through Rose Passion, a



supplier specialising in the make. As well as changing several gaskets, the complete timing kit, radiator and all the filters and fluids were replaced in June 2017, when the odometer was showing 119,643km (74,342 miles). In addition, its body was recently resprayed in its metallic grey finish, its leather interior is perfectly patinated and it is fitted with a sunroof, a rare option at

the time. Now showing 122,125km (75,885 miles), this reliable car performs very well and was indeed driven up from Toulouse by its owner. Clearly, its sporting pedigree, excellent overall condition and the name of its first owner make this Porsche 928 S4 GT an especially attractive example. In the words of one of Johnny's songs, light the fire!

Plus de 100 000 \$ de restauration en 2005
Etat concours
Voiture révisée et prête à rouler en France

Chassis n°SFM6S2393
Carte grise française de collection
V8 – 4700 cm3 – 310 ch

*Restoration in 2005 costing more than 100 000 \$
Concours condition
Car fully serviced and ready to be driven in France*

*Chassis n°: SFM6S2393
Registration : Special French registration
certificate for classic cars
V8 – 4700 cc – 310 bhp*

120 000 / 160 000 €



1965 Ford Mustang SHELBY 350 GT Fastback

A la fin des années 50, une lutte se tient dans les hautes sphères de la Ford Motor Company. Un jeune visionnaire aux dents longues, Lee Iaccoca entend bien dépoussiérer la marque de son image un peu trop traditionnelle. Pour y parvenir, il devra œuvrer en coulisses

et agir face à certains cadres dirigeants conservateurs. Le babyboom est devenu en âge de consommer et l'Amérique des années 60 est en plein renouveau. C'est ainsi qu'en 1964 va naître une nouvelle auto à l'image plus jeune et sportive, la Ford Mustang. Initialement proposée en

deux carrosseries, coupé et cabriolet, la marque dotera son modèle d'une nouvelle variante, le coupé Fastback et ce dès la fin de l'année 1964. Si cette dernière variante ne remporta pas le succès commercial attendu à l'époque, c'est pourtant celle qui aujourd'hui remporte les suffrages des





amateurs de Mustang. Côté mécanique, l'acheteur pouvait opter au choix entre un 6 cylindre en ligne ou des V8 de diverses cylindrées, tandis que la transmission était dévolue à des boîtes mécaniques à 3 ou 4 rapports, ou une boîte automatique. Le moteur qui assurera le gros des ventes est le V8 289ci (rapport à la cylindrée unitaire en « cubic inches ») développant initialement 228 ch avec déjà un couple monstrueux de 420 Nm.

Convaincu du potentiel sportif de la voiture, Carroll Shelby, pilote américain émérite et père des fameuses Shelby Cobra, acceptera de développer une version sportive de la Mustang pour le championnat américain et les grandes courses internationales d'endurance. C'est ainsi que naîtra la Mustang GT 350, dotée d'une

préparation mécanique spécifique et d'une carrosserie modifiée et allégée pour la compétition. Le V8 Windsor développera alors 310 ch, et grâce aux diverses améliorations (autobloquant, freinage amélioré avec des tambours de Ford Galaxie à l'arrière et des disques Kelsey-Hayes à l'avant etc...) la Shelby Mustang 350 GT est devenue une sportive redoutable et réputée.

La voiture présentée dans ces pages fut intégralement préparée en Californie selon les mêmes spécifications techniques que les Mustang d'époque lorsque Carroll Shelby fabriquait ses autos pour la compétition. La préparation de cette auto aura coûté plus de 100 000 dollars en 2005. Tout a été revu en profondeur, et notamment le moteur, pièce maîtresse de la

voiture qui nécessita la moitié du budget dépensé. L'ensemble des pièces utilisées correspond en tous points à celles d'origine. Depuis sa restauration, la voiture a participé à de nombreux salons et expositions avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition. Faisant régulièrement rouler la voiture, son propriétaire entreprendra quelques travaux récents de maintenance comme le changement des joints spi ou bien encore du système de freinage (plaquettes, maître-cylindre), et surtout de la boîte de vitesse mécanique à 4 rapports. Bénéficiant d'une carte grise de collection, elle vient d'obtenir son contrôle technique et se trouve aujourd'hui dans un état concours, prête à reprendre la route et à participer aux rassemblements de premier ordre.



In the late fifties, battle lines were drawn in the ranks of the senior management of the Ford Motor Company. Lee Iacocca, an ambitious young visionary, had every intention of dusting off the firm's excessively traditional image. To achieve this, he needed to act behind the scenes and outflank certain reactionary and obstructive directors. The baby boomer generation was now of an age to become consumers and America at the start of the sixties was moving on. So the time was ripe for the birth in 1964 of the Ford Mustang, a new breed of car with a younger and more sporting image. It was initially offered in two body styles, coupé and convertible, but by the end of 1964 a third version was put on the market, a Fastback coupé. Although this body style did not at the time achieve the





expected commercial success, it is the one nowadays held in the highest esteem by Mustang enthusiasts. Buyers could choose between a straight six engine and V8s of various sizes, as well as between 3 and 4-speed manual gearboxes and an automatic one. The engine which accounted for the bulk of the sales was the 4.7 litre V8 289 ci (referring to the capacity in cubic inches of a single cylinder), with an output in its first version of 228 bhp and a huge torque of 420 Nm.

Carroll Shelby, a veteran racing driver with many victories to his credit and the creator of the famous Shelby Cobras, was convinced of the sporting potential of the Mustang and accepted the commission to develop a competition version to enter the championship of the Sports Car Club of America and international long-distance races. The result was the Mustang GT 350, with uprated mechanics and lightened and modified bodywork. The Windsor V8 produced 310 bhp and numerous impro-

vements (such as limited-slip differential, larger Ford Galaxie rear drum brakes and Kelsey-Hayes front disc brakes) turned the Shelby Mustang 350 GT into a formidable competition car.

The car which we are presenting was entirely prepared in California to a technical specification identical to that of the original Shelby Mustangs assembled by Shelby American in Los Angeles before production was transferred to Ford. This preparation



cost more than 100 000 dollars in 2005. Everything was extensively reworked, particularly the engine, which alone took half of the budget. Every part fitted was identical to those used by Shelby. Following its restoration, the car was shown at many exhibitions and events, before being acquired by its current owner, who has given it regular road use. Recent maintenance has included new oil seals, brake system work (pads, master-cylinder) and most importantly an overhaul of the 4-speed manual gearbox.

The special French registration certificate for classic cars has been obtained and the car has recently passed the obligatory technical test. This is a vehicle in top concours condition and it is ready for road use and to participate in major events.

AGUTTES

Historique limpide
Etat exceptionnel
Club Sport spirit !

*Known history
Exceptional condition
Club Sport spirit!*

Châssis n°WPOZZZ96ZRS815329
Carte grise française
4 cylindres en ligne – 2990 cm³ – 240 ch

*Chassis N° WPOZZZ96ZRS815329
French registration
4 cylinders in line 2990cc – 237bhp*

30 000 / 35 000 €



1994 — Porsche 968 CS

La Porsche 968 à son apparition laissa les observateurs circonspects. Si on lui reconnaissait des retouches assez judicieuses lui permettant de s'intégrer dans la ligne stylistique du moment à Stuttgart, l'absence de modifications de la cellule de base provenant de la 944 ainsi que la reprise de l'habitacle à l'identique en surpât plus d'un. Pire, ses performances n'affichaient pas vraiment de progrès face à une 944 Turbo... En apparence, la 968 n'est effectivement qu'un simple restylage de la 944. Mais aujourd'hui encore,

la ligne de la 968 apparaît étonnamment moderne ou presque alors que la 944 fait incontestablement plus désuète. La version Club Sport reste fidèle à la 968 standard qui devient d'ailleurs la 968 «Luxe» à la commercialisation de la «CS». Non seulement la Club Sport propose des peintures spécifiques très flashies (blanc Grand Prix, jaune Vitesse, bleu Maritime, rouge Indien), mais avec son assiette abaissée, parfaitement bien posée sur ses jantes de 17 pouces de série, la 968 CS a belle allure. Les rétros obus «Cup» et les poignées

de portes sont peints de la même teinte que la carrosserie, tandis qu'un stripping «Club Sport» stylisé sur les flancs pouvait être apposé (option rarement choisie). Pas de doute, ainsi grée, la Porsche 968 CS en impose visuellement et propose une véritable alternative originale à la 911. La 968 Club Sport que nous vous proposons fût délivrée neuve par la concession Porsche Stuttgart le 20 janvier 1994. Son premier propriétaire allemand assurera l'entretien de son auto de façon régulière et systématiquement dans le réseau. Elle



change de mains en 2001 alors qu'elle totalise 95 000 kilomètres, certifiés par Passion Automobiles Porsche Sausheim chez qui elle sera révisée 3 fois jusqu'en 2005. Absolument tous les entretiens furent indiqués dans le carnet depuis l'origine jusqu'en 2013 ! Affichant aujourd'hui 174 700 kilomètres, l'actuel propriétaire n'a pas compté pour restaurer ou changer une bonne partie des pièces mécaniques. Justifiés sur factures du spécialiste Rose Passion ou du réseau Porsche, les frais s'élèvent à plus

de 7500 euros, comprenant entre autres le changement de la courroie de distribution, l'embrayage, diverses courroies, le catalyseur, les amortisseurs, le système de freinage, les trains roulants, les 4 pneus ou bien encore une peinture complète, la liste des travaux est impressionnante, si bien qu'elle se présente aujourd'hui dans un état exceptionnel. De plus, cette 968 Club Sport présente la particularité d'être particulièrement bien équipée en options, avec notamment le toit ouvrant, la climati-

sation, les rétroviseurs et vitres électriques, ou encore le poste radio cassette Blaupunkt d'ailleurs toujours présent dans l'habitacle. Parfaitement documentée et absolument irréprochable côté mécanique, il s'agit de l'une des plus belles 968 Club Sport actuellement disponibles sur le marché.



At its launch the Porsche 968 was accorded a somewhat reserved reception. While it was acknowledged that the judicious styling changes conformed to the trends of the

moment at Stuttgart, the centre section and interior, unchanged from those of the 944, were more of a surprise. Not only that, but the performance was no better than that of a 944 Turbo. What it amounted to was

that the 968 – renamed the 968 Luxe with the arrival of the Club Sport – was nothing more than a restyled 944. But today the 968 still seems a modern design, whereas the 944 comes across as more old-fashioned.

The Club Sport came in a range of bright colours – Grand Prix White, Speed Yellow, Maritime Blue, India Red – and with its lowered suspension and 17in wheels it certainly had the right look. Other details include body-colour bullet-style 'Cup' door mirrors and door handles and the rarely-chosen option of 'Club Sport' side-striping. Kitted out in this fashion, there's no doubt that the Porsche 968 CS has a visual impact that makes it an interesting alternative to a 911.

The 968 Club Sport offered here was delivered new by Porsche-Stuttgart on 20 January 1994. Its first owner, in Germany, had the car regularly serviced by a Porsche dealer. In 2001, at 95,000km (59,032 miles), it changed hands, the mileage at this stage being confirmed by Passion Automobiles Porsche of Sausheim, where the 968 was serviced three times up until 2005. Indeed, every service through to 2013 is recorded in the service booklet. With 174,700km

(108,557 miles) on the clock, the current owner hasn't spared the pennies when he has needed to restore or change key items of the mechanicals. Bills from specialist Rose Passion and from Porsche dealers amount to more than 7500€ and cover changing the cambelt, the clutch, various drivebelts, the catalyst, the dampers, the front suspension, the braking system and the four tyres, as well as a complete re-paint. The list of work carried out is impressive, and is reflected in the exceptional condition of the car today. Furthermore, this particular 968 Club Sport is especially well specified in terms of options, having a sunroof, air conditioning, electric windows and door mirrors and a Blaupunkt radio-cassette.

Perfectly documented and mechanically totally irreproachable, this is one of the finest 968 Club Sports currently on the market.



Origine Française
Véritable Club Sport option 003
Seulement 73000 km

*Supplied new to France
Genuine Club Sport (factory option 003)
Only 73,000km recorded*

60 000 / 80 000 €

N° de châssis : WPOZZZ99Z4S691749
Carte grise française normale

*Chassis N° WPOZZZ99Z4S691749
French registration*



2004 | PORSCHE 911 (996) GT3 Club Sport

Déjà homologuée pour les circuits via la version RennSport lancée en 1972, la Porsche 911 verra une nouvelle appellation arriver au catalogue en 1999 avec l'apparition de la GT3. Plus sportive, allégée, son moteur plus performant et son châssis optimisé ont rapidement apporté à la 911

GT3 ses lettres de noblesses et encore mieux le statut de véritable star des circuits. Le bloc moteur reprend la base du bloc Mezger qui fit ses preuves en compétition avec la 911 GT1, capable d'encaisser

des puissances très élevées. Stricte deux roues motrices, elle dispose d'une boîte type G96/90 manuelle à 6 vitesses et ne sera jamais déclinée en Tiptronic. Le flat 6 3.6 litres désormais refroidi par eau développe 360 ch. Il permettra à la 996 GT3 d'atteindre le 0 à 100 km/h en seulement 4,8 secondes et ainsi de dépasser la barre symbolique des 300 km/h. Tout ou presque se rapproche de la compétition. Le centre de gravité de la GT3 a été réduit de 30mm, la suspension avant est réglable, et les nombreuses modifications aérodynamiques

et esthétiques contribueront à diaboliser encore un peu plus la déjà mythique 911 GT3.

Celle-ci est disponible avec deux choix d'intérieur : le pack Touring et le pack Club Sport. Ce dernier qui nous intéresse aujourd'hui était réservé aux amateurs de pilotage sur circuit. Dans cette configuration les baquets étaient recouverts de tissu ignifugé tandis que le conducteur disposait d'un harnais six points rouge. Un semi-arceau était alors boulonné sur la plage arrière avec en option supplé-



mentaire un arceau complet. La voiture est alors équipée d'un coupe-circuit et d'un extincteur, ambiance piste !

La voiture qui nous présentons aujourd'hui est une authentique GT3 phase 2 de 381 ch avec l'option Club Sport code 003. De couleur gris Arctic 92U, elle fut vendue neuve à Marseille en mai 2004. Elle est équipée, en option supplémentaire, de l'arceau avant, du harnais six points passager et de durites de freins de type aviation. Le premier propriétaire garda la voiture

jusqu'en 2007 puis la revendit à un amateur de la région de Poitiers qui la gardera jusqu'en 2011. Elle fut conservée par un troisième propriétaire jusqu'en 2017. Nous notons un grand entretien récent à 61 436 km, le remplacement de l'embrayage et celui des courroies accessoires. A l'essai la Porsche s'est montrée incroyablement efficace sur les belles routes de la campagne normande, le freinage est d'une efficacité redoutable (les disques avant sont neufs) et les accélérations franches et mélodieuses

du Flat 6 sont uniques. Ambiance course à bord, bien calé dans le magnifique siège baquet Recaro et la main sur le volant en alcantara, cette voiture est une invitation au sport mécanique. Un hymne à une époque peut-être déjà révolue de voitures légères à boîte manuelle diaboliquement efficaces. Produite à 2 589 exemplaires dans sa totalité la GT3 est déjà une Porsche désirable avec ses rares options Club Sport d'usine.



Already homologated for racing via the RennSport (RS) version of 1972, a new competition-biased version of the Porsche 911 joined the catalogue in 1999 with the announcement of the GT3. More sporting, lightened, and with a more potent engine and an optimised chassis,

the 911 GT3 rapidly gained its spurs and became a star of the track. The engine was based on the dry-sump Mezger unit which had been proven in competition in the 911 GT1, and was capable of handling high power outputs. Solely two-wheel-drive, the GT3 had a six-speed Type G96/90

gearbox; it was never available with the Tiptronic transmission. The water-cooled 3.6-litre flat-six developed 360bhp, sufficient for a 0–100km/h (0–62mph) time of 4.8 seconds and a maximum speed in excess of 300km/h (186mph). Pretty much everything was orientated towards compe-

tition. The centre of gravity was reduced by 30mm (1.2in), the front suspension was adjustable, and sundry aerodynamic and aesthetic modifications added track capability and further spice.

The GT3 was available with two interior options: the Touring pack or the Club Sport pack. The latter was reserved for owners who wanted to take their car on the track. The racing bucket seats were covered in a flame-resistant fabric and the driver had a red six-point harness. A half rollcage was bolted to the rear-seat platform, with a full rollcage available at extra cost. Finally, there was an ignition cut-off switch and a fire extinguisher – proper racing stuff... The car presented here is a genuine 381bhp Phase 2 GT3 with the Code 003 Club Sport pack. In Arctic Grey 92U, it was sold new in Marseilles in May 2004. It has the optional front rollcage, plus a six-point passenger harness and braided 'aviation' brake hoses. The first owner sold

the Porsche in 2007 to an enthusiast from the Poitiers region who kept it until 2011, and the third owner retained the car until 2017. We have records of a major recent service, at 61,436km (38,175 miles), involving replacing the clutch and drive belts. On test the GT3 proved itself a formidable machine on the country roads in Normandy, with fearsomely effective brakes – the front discs are new – and the unique delights of that melodious and ultra-responsive flat-six. With its track-bred interior, and with the driver well located in the magnificent Recaro racing bucket seat, the Alcantara steering wheel in his hands, this is a car that positively invites you to take to the circuit. It is a hymn to an era that is perhaps already in the past, when you could enjoy a lightweight vehicle with a wondrously effective manual gearbox. With just 2589 examples made, the GT3 with its rare factory Club Sport options is every inch one of the most desirable of Porsches.



Combinaison de couleurs originale
Historique connu
V8 développé par Ferrari

*Rare original color combination
V8 engine developed by Ferrari
Regular history*

30 000 / 40 000 €

Châssis n° ZAMBB18B000005634
Carte grise française
Moteur – V8 – 4244 cm³ – 390 ch

*French registration papers
Chassis number: ZAMBB18B000005634
Engine: V8 – 4244cc – 390bhp*



2003 Maserati 4200 Spyder CAMBIOCORSA

Basé sur la 3200 Spyder et inaugurant un nouveau moteur V8 atmosphérique élaboré par Ferrari, le 4200 Spyder n'est vraisemblablement pas une simple 3200 restylée. La seule déception esthétique concerne l'abandon des feux arrière en boomerang redessinés pour répondre aux normes d'homologation du marché américain dont Maserati ne peut se passer. Côté mécanique, le V8 déve-

loppe désormais 390 ch et se permet des envolées lyriques jusqu'à 7600 tr/min pour le plus grand bonheur de nos tympans, particulièrement appréciable dans la version Spyder. La boîte de vitesse manuelle à 6 rapports est désormais montée à l'arrière alors que l'option séquentielle « Cambiocorsa » viendra combler les amateurs de sensations fortes par sa rapidité dans les changements de rapports et sera montée

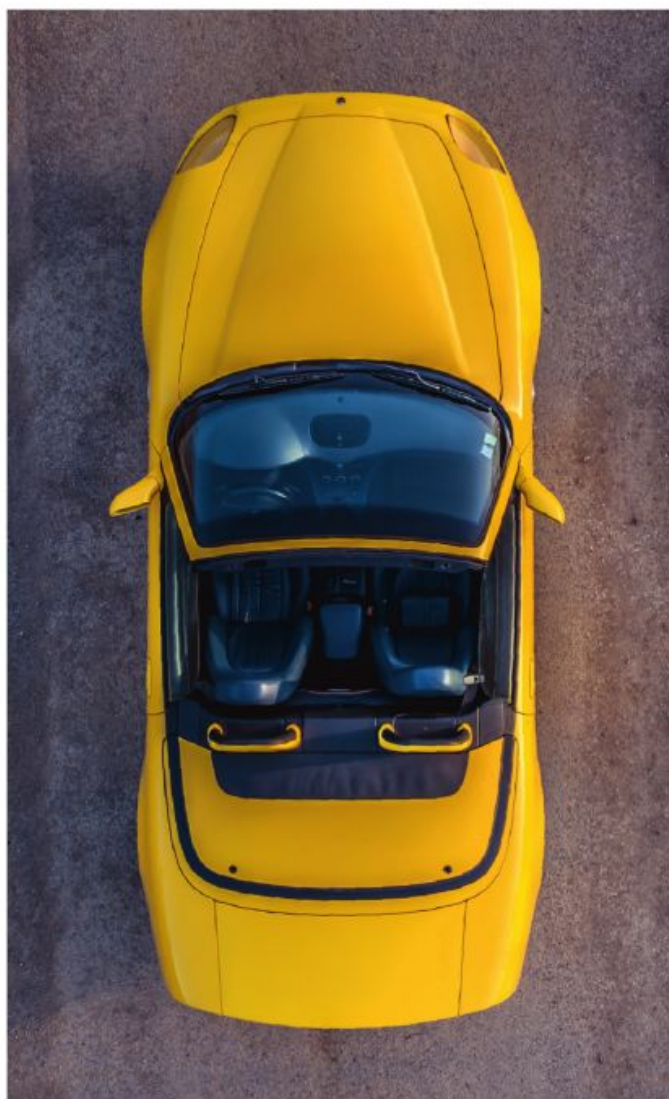
en série sur les Spyder. Retenons que ce magnifique cabriolet s'appréciera à 4, avec un équipement de série généreux et un confort luxueux.

Livrée neuve le 19 mars 2003 par la concession Maserati Modena Sport Car en Italie, cette Maserati 4200 Spyder Cambiocorsa présente la particularité d'avoir été fabriquée dans une combinaison de couleurs



peu répandue. Sa teinte extérieure Giallo Granturismo se marie à merveille avec son intérieur en cuir bleu. Après l'Italie, notre Maserati arrive ensuite dans le sud de la France et rejoint la collection d'un amateur possédant par ailleurs quelques autres GT modernes telles qu'une Ferrari 456 GT ou une rare Jaguar XJS cabriolet préparée par TWR. Désireux d'entamer le projet de restauration d'une Delahaye 135, il décide alors de se séparer de quelques autos. Lors

de notre essai sous le soleil, nous avons pu apprécier à l'air libre le comportement général de la voiture et les vocalises du V8 développé par Ferrari. Affichant seulement 64200 kilomètres, la mécanique est bien réglée et la boîte Cambiocorsa fonctionne normalement, sans à-coups. Avec une estimation attractive, et à l'approche des beaux jours, voici une bonne occasion d'acquérir un cabriolet Maserati original et à l'historique suivi.



Based on the 3200 Spyder and introducing a new, naturally aspirated V8 developed by Ferrari, the 4200 Spyder is more than just a restyled 3200 Spyder. In terms of its

appearance, the only disappointment concerned the boomerang-style rear lights which Maserati had to give up to meet the type approval requirements of the American market, where the make

was set to make its comeback. Under the bonnet, the V8 now developed 390bhp and could rev out to 7600rpm, making it a joy to listen to. The six-speed manual gearbox was now mounted at the rear,

while the optional 'Cambiocorsa' sequential transmission satisfied thrill-seekers thanks to the speed of its changes.. It should be remembered that this splendid coupé could be enjoyed four-up, with extensive standard equipment and in luxurious comfort.

The model we are presenting for sale is a Maserati 4200 Spyder Cambiocorsa delivered new on the 19th of March 2003 by Maserati Modena Sport Car dealer in Italy. It has the particularity to be presented in a rare combination of colours. The Giallo Granturismo yellow perfectly matches with the blue leather interior.

After Italy, our Maserati came in the south of France joining the car collection of an enthusiastic car collector beside a Ferrari 456 GT and a rare Jaguar XJS cabriolet prepared by TWR. Wishing to start on a Delahaye 135 restoration project, the owner has decided to sell some cars. Mechanically, the car performs as it should, captivating the driver as its Ferrari V8 revs up. Showing only 64200 km on the odometer, the Cambiocorsa gearbox is going well. With an attractive estimate and as we approach sunny days, this is a chance to buy an unusual Maserati cabriolet with a regular history.



Historique limpide
Dernière vraie berlinette Ferrari
Suivi mécanique sérieux

*Documented history
Last true 'berlinetta' Ferrari
Scrupulously maintained*

65 000 / 75 000 €

Châssis n° ZFFXR41B000111056
V8 – 3496 cm³ – 380 ch
Carte grise française

*Chassis N° ZFFXR41B000111056
3496cc V8 – 380bhp
French registration*



Ferrari

BERLINETTA

1998

F1 | F 355

Succédant à une Ferrari 348 dont la production ne durera qu'un peu plus de trois ans, la Ferrari F355 s'imposera comme le plus gros succès commercial de la marque produit jusqu'alors.

Introduite en 1994, la F355 reprend les bases de sa devancière et sa ligne que l'on doit toujours à Pininfarina est modernisée. Les écopes d'air latérales sont adoucies et mieux intégrées, la face avant est revue

tandis que le bandeau arrière réintègre les quatre feux ronds si chers à l'image de Ferrari. Cet exercice de style fut principalement guidé par la recherche d'une aérodynamique optimale nécessitant 1 800 heures en soufflerie. Son moteur V8 de 3 496cm³ issu de la 348, intègre alors une nouvelle configuration à 5 soupapes par cylindres pour porter sa puissance à 380 ch, soit un rendement de 109 ch par litre, un record à l'époque pour un moteur atmos-

phérique. Elle sera disponible en boîte mécanique ou automatique de type F1 avec palettes au volant. Véritable modèle charnière pour le constructeur au cheval cabré, la Ferrari F355 apparaît comme étant l'une des berlinettes les plus abouties. Sa ligne indémodable, son comportement routier exemplaire et le son envoiement de son V8 en font aujourd'hui un véritable « must have ».

La Ferrari F355 F1 Berlinetta que nous vous



proposons fut livrée neuve en Belgique par le Garage Francorchamps le 10 avril 1998. Affichant un kilométrage certifié de 78 100 kilomètres, cette F355 a été régulièrement entretenue par le réseau officiel ou chez des spécialistes de la marque. D'abord suivie par le garage Winandy Frères au Luxembourg, l'auto est ensuite passée successivement chez Pozzi à Paris, Gauduel à Lyon et désormais confiée à un spécialiste indépendant EP Automotive Racing à

Mons-en-Laonnois qui en assure l'entretien depuis 2016. Depuis, plus de 10 000 € de frais ont été réalisés sur la voiture, y compris le remplacement de la courroie de distribution alors qu'elle affichait 76 050 kilomètres au compteur. Par ailleurs, un important dossier de factures permet de remonter tout l'historique jusqu'en 2005. Esthétiquement, notre F355 se présente toujours dans sa teinte d'origine Rosso Corsa et révèle un habitacle en bon état.

Les cuirs beiges Connolly sont patinés mais bien conservés et l'ensemble des plastiques a bien résisté aux affres du temps. Côté mécanique, le V8 tourne rond et prend normalement ses tours, la boîte F1 en mode manuel ou automatique a répondu aux moindres sollicitations. Répandue sur le marché de l'occasion, il est néanmoins plus difficile de trouver un exemplaire présentant un historique aussi limpide : carnets d'origine, factures et triple des clés !



Replacing the Ferrari 348, which had been in production for barely three years, the F355 proved to be the marque's biggest success to date. Introduced in 1994, it was based on its predecessor and had a modernised ver-

sion of that car's Pininfarina styling. The 348's side strakes were replaced by two ducts, one large and one small, and the front apron was revised, while the rear reverted to the four round lights so closely tied to the Ferrari image. This restyling was

principally guided by a wish to optimise the aerodynamics, and involved 1800 hours of windtunnel work. The 3496cc V8 was based on the 348's engine but had a new five-valves-per-cylinder top end, taking power to 380bhp – 109bhp per litre, which was a

record at the time for a normally-aspirated unit. The car was available with either a manual gearbox or a paddle-shift F1-type automatic. A watershed car for Ferrari, the F355 was very much the most well-honed of all the berlinetta series, and today its timeless lines, exemplary road behaviour and sonorous V8 make it a true 'must have' for enthusiasts of the marque.

The F355 F1 Berlinetta that we are offering was delivered new in Belgium on 10 April 1998, via Garage Francorchamps. With a certified genuine mileage of 78,100km (48,530 miles), the car has been regularly serviced by official Ferrari dealers or marque specialists. First looked after by Winandy Frères in Luxembourg, it was then maintained successively by Pozzi in Paris, Gauduel in Lyons and finally independent specialists EP Automotive Racing of Mons-en-Laonnois, who have serviced

the Ferrari with effect from 2016. Since then, more than 10,000€ has been invested in the car, including cam-belt replacement at 76,050km (47,257 miles). A substantial file of bills traces the service history back to 2005.

Aesthetically, the F355 is still in its original Rosso Corsa and the interior is in good condition. The beige Connolly leather is patinated but well-preserved and plastic items have resisted the passage of time. As for the mechanicals, the V8 spins sweetly up the rev range and the F1 box, whether used manually or as an automatic, offers suitably crisp changes. Although this is a model that can be found quite easily on the secondhand market, it is more difficult to come across an example with such a well-documented history – the original service book, a file of bills, three sets of keys...



Origine Française Pozzi
Entretien chez Ferrari
Sous garantie jusqu'en Juin 2019

*Supplied new to France – Charles Pozzi
Ferrari-maintained
Under guarantee until June 2019*

150 000 / 170 000 €

Châssis N° 187853
Carte grise française

*Chassis N° 187853
French registration*



FERRARI

2012 FF V12

La Ferrari FF — pour Ferrari Four en référence à ses quatre places et ses quatre roues motrices — est une automobile de grand tourisme développée au début des années 2010 par le constructeur automobile italien Ferrari. Destinée à remplacer la 612 Scaglietti, la FF est dotée comme cette dernière d'un moteur V12 porté à 660 ch et 683 Nm de couple. C'est une Ferrari inhabituelle pour deux raisons,

la FF est la première à disposer d'une carrosserie de type « break de chasse » mais également la première Ferrari de série à être dotée d'une transmission intégrale. La Ferrari FF a été dévoilée au Salon international de l'automobile de Genève 2011. C'est une petite révolution dans le monde de la voiture de sport au cheval cabré : quatre roues motrices, quatre vraies places et un habitacle confortable tout en grati-

fiant ses passagers d'un 0 à 100 en 3,7 secondes ! Enfin une supercar polyvalente dont la critique salue les performances. La production s'arrête en 2018, laissant place à la GT4 Lusso reprenant ce si beau dessin signé Pininfarina.

La Ferrari FF que nous vous présentons est un modèle de fin 2012 équipé de toutes les options existantes au catalogue dont





le magnifique toit en verre panoramique, code option ECRF. On note aussi la sellerie cuir ventilée, les étriers peints en jaune, la caméra de recul, le système Hifi premium etc... La liste est longue ! La configuration de couleur est sublime et la robe noire relève bien les formes subtiles de la voiture. La carrosserie ne présente aucun défaut et la peinture a reçu il y a quelques semaines une protection céramique anti-rayure.

Vendue neuve en France chez Pozzi à Levallois elle connaîtra toujours un entretien régulier comme son carnet l'atteste et ce jusqu'à aujourd'hui où le compteur affiche 51000 km. Dans un état irréprochable, cette Ferrari est une formidable machine à voyager sur de longues distances dans un confort de palace au son d'un des plus beaux V12 atmosphériques de la marque.



The Ferrari FF – for ‘Ferrari Four’ in reference to its four seats and its four-wheel drive – is a grand tourer that was developed to replace the 612 Scaglietti, with which it shares its V12 engine, here developing 660bhp and 683 Nm (504lb ft) of torque. The FF is an unusual Ferrari for two reasons. It is the first to have a shooting-break style of body and also the first series-production Ferrari to have four-wheel drive. Unveiled at the 2011 Geneva motor show, it was thus something of a revolution for the famous ‘Prancing Horse’ marque, offering as it did 4wd, four proper seats and a comfortable cockpit, all while whisking its passengers to 100km/h (62mph) in just 3.7 seconds. Here at last





was a genuinely versatile supercar, as the motoring press duly recognised. Production ceased in 2018, when the replacement GTC4 Lusso was introduced, using the same Pininfarina-designed coachwork. The Ferrari FF presented here is a late

2012 model with all available options, including the magnificent panoramic glass roof, option code ECRF. Equipment includes ventilated leather seats, yellow-painted brake callipers, reversing camera, premium hi-fi system...the list is a long one.

The colour scheme is perfect for the car, the black paint flattering the Ferrari's subtle lines. The body is faultless and a few weeks ago received a ceramic anti-scratch treatment. Sold new in France by Charles Pozzi in Levallois-Perret, it has



been regularly maintained all its life, as its service record testifies, and today has just 51,000km (31,690 miles) on the clock. In irreproachable condition, this is a formidable machine for eating up the miles in palatial comfort while revelling in the

soundtrack of one of the most beguiling V12s Ferrari has produced.

Une alternative à la Porsche 911
La première baby Aston
Boîte mécanique !

*An alternative to the Porsche 911
The first 'baby' Aston
Manual gearbox !*

50 000 / 60 000 €

Châssis n°SCFBB03B18GC09416
Carte grise française
V8 – 4280 cm³ – 383 ch

*Chassis n° : SCFBB03B18GC09416
Registration : Normal series French registration certificate
V8 – 4280 cc – 383 bhp*



V8 ²⁰⁰⁸ Aston Martin **VANTAGE**

Vue pour la première fois sous les traits du concept car AMV8 Vantage au salon de Détroit 2003, la nouvelle « baby Aston » comme on la surnomma alors, sera commercialisée à l'été 2005 et viendra compléter un catalogue aussi restreint que prestigieux, composé à l'époque par la Vanquish S et la plus récente DB9. En son temps, la référence en matière de « petites » GT était la Porsche 911 Carrera S, mais le groupe Ford, propriétaire de la marque anglaise, ambitionne déjà d'aller cham-

bouler la hiérarchie établie. Plus exotique que sa rivale de Stuttgart, l'Aston Martin V8 Vantage affiche un caractère bien trempé avec un moteur de 4.3L de cylindrée développant 385 ch. Très bien équilibrée et agile grâce à sa direction assistée hydraulique, la petite Aston affiche un comportement très homogène mais accuse néanmoins près d'1,6 tonne sur la balance, nettement plus qu'une 911 Carrera S ou qu'une Ferrari F430. Pour le Danois Henrik Fisker a qui nous devons ce superbe dessin, la V8 Vantage reste

probablement sa plus belle réussite au sein de la marque anglaise qui remporta d'ailleurs le succès escompté. En effet, dès 2006, année de son lancement, Aston Martin doublera quasiment sa production annuelle !

Notre Aston Martin V8 Vantage fut livrée neuve en Belgique le 18 janvier 2008 par le distributeur officiel Aston Martin, René Michiels. Régulièrement entretenue dans le réseau officiel Aston Martin en Belgique, elle arrive en France fin 2012



chez son deuxième propriétaire. Très attaché à son auto, il décide finalement de s'en séparer en ce début d'année pour un modèle plus récent. Bien documentée avec notamment la copie de sa facture d'achat, elle est accompagnée de son carnet d'entretien original. Discrète et élégante dans sa teinte Meteorite Silver, cette Aston Martin V8 Vantage se présente en très bon état général. Approchant les 80 000 km, sa carrosserie a bien

été préservée et l'habitacle semble avoir été traité avec soin par ses deux propriétaires. Les superbes sièges en cuir bi-ton sont en bon état et toute l'instrumentation fonctionne normalement, y compris le système de navigation embarqué. A son volant, il est particulièrement appréciable de manier la boîte de vitesse manuelle à 6 rapports. Ferme et précise dans son maniement, les rapports sont courts et bien étagés. Le passage de vitesse est

vigoureux et tellement plus exaltant que des commandes séquentielles au volant ! Belle et sportive à la fois grâce à un V8 musclé, cette baby Aston a tout d'une grande et se positionne en véritable alternative à la Porsche 911.



First seen at the 2003 Detroit Motor show in the guise of the concept car AMV8 Vantage, the new "baby Aston" as it was then nicknamed, would be put on the market in the summer of 2005. It would be added to a catalogue that was as short as it was prestigious, consisting at that time of the Vanquish S

and the more recent DB9. At that period, the benchmark for "small GTs" was the Porsche 911 Carrera S, but Ford, then the owner of Aston Martin, intended to upset the established hierarchy. More exotic than its rival from Stuttgart, the Aston Martin V8 Vantage, with a 4.3 litre engine producing 385 bhp, showed itself to have a well honed

personality. Very well balanced and agile, thanks to its hydraulic power steering, the small Aston had very predictable and sure-footed handling, although it weighed nearly 1.6 tons, which was considerably more than the Porsche 911 Carrera S or the Ferrari F430. But the Dane Henrik Fisker, the author of this superb design, considered that the

V8 Vantage was his finest work for Aston Martin and the model did indeed achieve the success for which its creators had been hoping. In fact, from 2006, the first year after the model's launch, Aston Martin almost doubled its production volume.

Our Aston Martin V8 Vantage was delivered new on the 18th of January 2008 by the Belgian official distributor René Michiels. She was regularly maintained by the Aston Martin agent network in Belgium until 2012, when she was brought to France by her second owner. Very much attached to the car, he has only now decided to part with her in order to buy a more recent Aston. A full document file includes the purchase invoice and the original service record. Discreet and elegant in her Meteorite Silver paintwork, this Aston Martin V8 Vantage

is in very good overall condition. The bodywork is well preserved for a vehicle having covered 79 000 kilometres and the interior appears to have been treated with care by the two previous owners. The superb seats in two-tone leather are in good condition and all the instruments, including the onboard navigation system, function correctly. At the wheel, the 6-speed manual gearbox is a particular pleasure to use. The short-throw changes are firm and precise and the ratios of the close-ratio box are well spaced. It is a bit muscular but so much more exhilarating than the paddles of a sequential box! Both beautiful and sporty, thanks to the powerful V8 engine, this baby Aston has all the attributes of its big sisters and is a real alternative to a Porsche 911.



Française d'origine
V10 de 507 ch
Rare liste d'options

*Supplied new to France
507bhp V10
Rare options*

30 000 / 40 000 €

Carte grise française
N° de châssis : WBSEK91000CS30020

*French registration
Chassis N° WBSEK91000CS30020*



2006 BMW ///M6 V10 CABRIOLET

La marque à l'hélice marque les esprits à tout jamais en 1984 lorsqu'elle présente la fabuleuse M635 CSI. Baptisée M6 en fin de carrière et la première du nom, il faut attendre pas moins de 20 ans pour voir arriver la descendance. En 2005, avec la nouvelle M6 et son dessin du designer Bangle, critiqué dans un premier temps mais rapidement accepté, BMW présente un grand coupé 2+2 à la mécanique diabolique empruntée à la berline M5. Concurrente alors de la Ferrari 612 et autres Mercedes CL 65 AMG le grand coupé équipé d'un V10 atmosphérique connaîtra un franc succès à travers le monde et sera décliné dès 2006 en cabriolet. La prouesse technique de

faire passer 507 ch dans un cabriolet avec des contraintes de rigidité au-delà de la normale est alors unique. Pourtant même malmenée, le grand cabriolet ne souffre d'aucun mouvement ou torsion de caisse.

Le cabriolet M6 que nous vous présentons fut mis en circulation en France le 7 Juillet 2006. Il présente une liste d'options impressionnante telles que les portières assistées « soft close » ou encore la TV et d'autres, elle arbore la robe Sepang Bronze Metallic du plus bel éclat. Aucun défaut n'est à signaler sur la carrosserie, tant le propriétaire actuel en a pris soin. Un grand entretien a été effectué en 2017 avec une remise en état de la boîte de vitesse, des

freins avant, la remise en état des 4 jantes et le remplacement des pneus... pour une facture totale avoisinant les 10 000 € ! A l'essai elle s'est montrée agile et puissante, la boîte de vitesse SMG fonctionne à merveille et le freinage est époustouflant. La capote est parfaitement fonctionnelle et sans usure. Il convient de préciser que le moteur V10 du constructeur bavarois a été abandonné depuis 2010 au profit d'un retour au V8, moins gourmand et moins cher à la construction. C'est peut-être ici l'occasion d'acheter une voiture déjà rare au moteur atmosphérique V10 désormais introuvable en série.



The marque with the spinning-propeller badge made an enduring impression in 1984 when it launched the famous M635 CSi. Renamed M6 at the end of its life, there was a 20-year wait before the name was revived. With the new M6 of 2005, controversially styled by Chris Bangle, BMW offered a sizeable 2+2 coupé with the hot-rod mechanicals of the M5 saloon. A rival to the Ferrari 612 and the Mercedes CL65 AMG, the normally-aspirated V10 coupé, its lines eventually accepted, went on to be a worldwide success, and in 2006 was joined by a cabriolet. The car rose to the technical challenge of housing a 507bhp power unit in an open

car without compromising the strength of the shell, and even when abused the body demonstrated perfect structural rigidity.

The M6 cabriolet presented here was first registered in France on 7 July 2006. An impressive list of options includes 'soft close' assisted door-closing and a television. Finished in metallic Sepang Bronze, there are no imperfections in the coachwork to signal, thanks to the care the owner has obviously lavished on the car. A major service in 2017 took in an overhaul of the gearbox and the front brakes, a refurbishment of the wheels, and a new set of tyres, the bill coming to something in the order of 10,000€. On

test the BMW is powerful and agile, with the SMG gearbox functioning perfectly and the brakes stunningly effective. The hood operates correctly and shows no wear. It is worth pointing out that in 2010 BMW abandoned the V10 in favour of a less thirsty and cheaper-to-make V8, so this is the perfect opportunity to buy a rare normally-aspirated V10 of a type no longer available new.

Niveau d'équipement impressionnant
Carnet d'entretien et double de clé
Valeur montante du marché

*Impressive level of equipment
Service booklet and two sets of keys
A rising star in the market*

12 000 / 18 000 €

Châssis n°WBACL31070LG32898
Carte grise française

*Chassis number WBACL31070LG32898
French registration papers*



BMW = Z3 2.0i 2000

Après le Z1 lancé à la fin des années 1980, BMW imagine une nouvelle version de son roadster, mieux équipée et plus confortable. Le roadster Z3 est né et va connaître une carrière riche en succès. En 1995, la commercialisation des premières versions motorisées par le 4 cylindres s'accompagne d'une promotion aussi percutante qu'inattendue puisque le Z3 n'est autre que la nouvelle monture de James Bond dans son dernier film Goldeneye. L'un des points forts de ce roadster BMW réside en sa ligne néo-rétro signée par le designer Joji Nagashima. Le succès est tel que BMW ne tardera pas à monter

en gamme avec l'intégration du moteur 6 cylindres en ligne type M52 allant de 2.0 litres à 3.2 litres de cylindrée pour la version Motorsport.

Le modèle que nous présentons est équipé du moteur 6 cylindres 2.0 litres développant 150 ch. Ce Z3 roadster a été livré neuf en Allemagne le 7 juillet 2000 et entretenu par la concession Peter Nick GmbH au sud de Francfort. Le carnet d'entretien original a été rempli régulièrement jusqu'en octobre 2017 alors qu'elle affichait 154 063 kilomètres au compteur. A cette occasion, les disques et plaquettes AV et AR ont été remplacés, ainsi que les triangles et

silentbloc avant. A ce jour, affichant un kilométrage de 160 973 kilomètres, il se présente globalement en très bon état et est accompagné de son double de clé. Sa teinte d'origine topasblau-metallic lui va à ravir, et son niveau d'équipements en option est impressionnant : ordinateur de bord, climatisation, sièges chauffants, sellerie en cuir bi-ton, capote électrique, pack M... Il est rare de trouver en France des versions aussi bien équipées. Bien campé sur ses roues de 17 pouces, ce roadster BMW au look sportif semble devenir une valeur montante sur le marché des Youngtimers... Une belle occasion à ne pas laisser passer !



After the Z1 introduced at the end of the 1980s, BMW conceived a new version of its roadster, which was better equipped and more comfortable. The Z3 roadster was born and went on to enjoy a successful career. In 1995, the first four-cylinder versions went on sale, backed by a promotional campaign which was as powerful as it was surprising, as the Z3 was none other than James Bond's latest ride in his most recent film Goldeneye. The neo-retro styling of BMW's roadster, penned by Joji Nagashima, was one of its strong points. The Z3 proved so successful that

BMW wasted little time in taking the car up-market, installing the M52 straight-six engine in sizes ranging from 2.0 to 3.2 litres for the Motorsport version.

The model we are offering for sale is fitted with the 2.0-litre 6-cylinder engine developing 150bhp. This Z3 roadster was delivered new in Germany on 7 July 2000 and maintained by the Peter Nick GmbH dealership to the south of Frankfurt. The original service booklet was regularly stamped until October 2017, when it had 154,063km (95,730 miles) recorded. On this occasion, the front and rear discs and pads were replaced, along with the front

suspension control arms and bushings. It is now showing a total of 160,973km (100,024 miles) and is presented in very good overall condition, with both sets of keys supplied. Its original Topasblau metallic colour suits it very well and it has an impressive tally of equipment and optional extras: trip computer, air conditioning, heated seats, two-tone leather upholstery, electric hood, M pack etc. It is rare to find such well-equipped versions in France. Firmly planted on its 17-inch wheels, this sporty-looking BMW roadster appears to be a rising star in the market for modern classics ... It is a fine opportunity which should not be missed!

Seulement 62 700 kilomètres
Voiture dans sa configuration originale
Sonorité du 6-cylindres BMW

Only 62,700km (38,960 miles)
Original configuration
The sound of the BMW 'six'

12 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° 4775514

French registration papers
Chassis number 4775514



1977 BMW 528 E12

Après les années 1950 laborieuses, la marque renaît dans les années 1960 avec les bases de la philosophie BMW, à savoir des voitures bien construites avec une finition supérieure à ses rivales. La Neue Klasse arrive sur un segment supérieur et fait les belles heures de BMW dans les années 1960, permettant à la firme de retrouver une sérénité et de développer de nouveaux modèles. Et c'est pour remplacer cette série « Neue Klasse » que la marque munichoise concocte la E12. Lors de son lancement, cette Série 5 ne se propose qu'en deux versions 520 et 520i. Mais très vite, le choc pétrolier fait des ravages sur les ventes automobiles, et BMW y répond en juin 1974 avec une petite Série 5; la 518, équipée d'un quatre cylindres

de 1,8 litres de cylindrée. Un an plus tard, c'est tout l'opposé avec le lancement de la 528 et ses 165 ch, équipée de série d'un freinage à disques et surtout, d'une direction assistée. En septembre 1976, BMW opère un restylage, un changement qui s'accompagne sur les modèles 525 et 528 par l'adoption d'un carburateur à quatre corps Solex, permettaient un gain de puissance : 150 ch sur la 525, et 170 pour la 528.

L'exemplaire que nous présentons est une BMW 528 d'origine française et immatriculée pour la première fois le 27 avril 1977. Toujours bien entretenue, cette auto fut la propriété de propriétaires méticuleux, en atteste son très bon état général. Longtemps restée dans la Haute-Marne, elle rejoint

ensuite les très chics environs de Chantilly à la fin des années 2000. C'est en 2013, alors qu'elle n'a plus roulé depuis quelques années, qu'un passionné en fait l'acquisition et décide de remettre la voiture en route. Il entreprend alors un detailing complet de la carrosserie, ainsi qu'une réfection mécanique importante. L'embrayage, les filtres et durites, l'allumage, la pompe à essence, l'échappement, le système de freinage, les trains roulants, tout est révisé ou changé. Une peinture complète a été faite, respectant la teinte originale resedagrün metallic, et l'intérieur en tissu a été refait à l'identique de la teinte et du tissu d'origine. Quatre pneus neufs viennent également s'ajouter à la liste des points forts de cette auto attachante et facile à prendre en mains.



After the difficult years of the 1950s, the marque was reborn in the 1960s when the foundations of BMW's philosophy were established, with well-built cars which were better finished than their rivals. The 'Neue Klasse' was positioned further upmarket and was a great success for BMW in the 1960s, enabling the company to regain some peace of mind and develop new models. It was to replace the 'Neue Klasse' that the Munich car maker conceived the E12. At the time of its launch, the 5 Series was offered in just two versions, the 520 and 520i. But very quickly, the oil crisis wrought havoc on car sales, and in June 1974, BMW responded with a smaller-engined 5 Series, the 518, fitted with a 1.8-litre 4-cylinder engine. A

year later, it did just the opposite, when it introduced the 165bhp 528, which had disc brakes and, above all, power steering as standard equipment. In September 1976, BMW restyled the cars and at the same time fitted a four-barrel Solex carburettor to the 525 and 528, which allowed for an increase in power to 150bhp for the 525 and 170bhp for the 528. The model which we are presenting is a BMW 528 originally supplied in France and first registered on 27 April 1977. The car was always well maintained by its meticulous owners, as its very good overall condition confirms. After spending many years in the Haute-Marne, it then moved to the elegant surroundings of Chantilly at the end of the 2000s. In 2013, after the car

had not been driven for some years, it was acquired by an enthusiast, who decided to get it on the road again. He carried out a full detailing treatment of the bodywork as well as a major mechanical overhaul. The clutch, filters and hoses, ignition, fuel pump, exhaust, braking system and running gear were all overhauled or replaced. The car was completely repainted, keeping to its original shade of metallic Rese-dagrün, while the cloth interior was redone, matching exactly the original colour and material. Four new tyres are a further point in favour of this appealing and easy-to-handle car.

C'est l'Amérique !
Ligne élégante et statuaire
V8 5.7l puissant et mélodieux

*That's America
Elegant and statuary line
Powerful and melodious V8 5.7l*

10 000 / 15 000 €

N° de châssis : 6S69R6Q523736
Carte grise française de collection

*chassis n°: 6S69R6Q523736
French registration as historic vehicle*



CADILLAC

Seville

1976

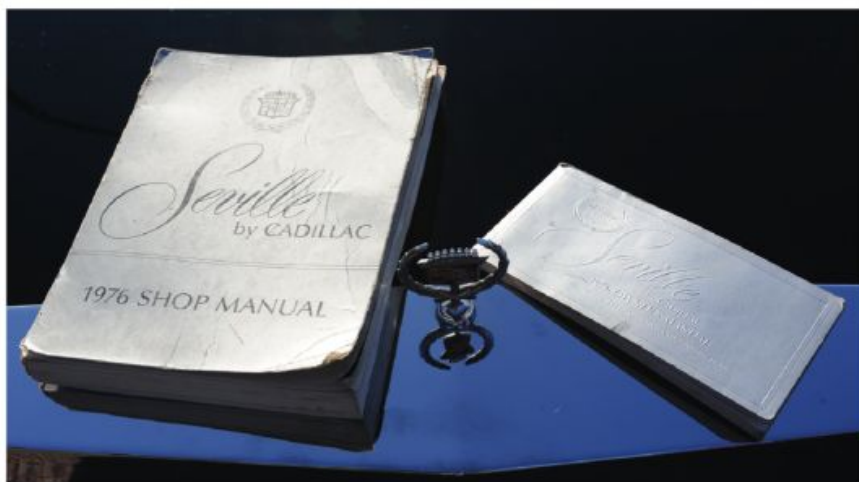
V8 5.7l

La Seville, présentée en mai 1975, fut la réponse de Cadillac à la popularité grandissante de voitures de luxe européennes comme Rolls-Royce, Mercedes-Benz et BMW. Devenu évident que le paradigme automobile américain traditionnel de «bigger equals better» (plus c'est gros, mieux c'est) tendait à s'effriter. La Séville fut une tentative audacieuse à la fois de rajeunir l'image de la marque et de séduire les jeunes acheteurs. Elle devint alors le modèle à la fois le plus petit et le plus cher de la gamme, renversant la stratégie traditionnelle de marketing et de prix de Cadillac !

Premier modèle équipé d'un moteur V8 à injection et d'une boîte de vitesse automatique hydramatic, elle pouvait se vanter en pleine crise pétrolière de consommer moins de 15 litres aux cent kilomètres. Très bien accueillie par la clientèle américaine, la Cadillac Seville allait connaître un succès significatif, sa diffusion atteignant 40.000 exemplaires dès la première année. Le modèle que nous présentons est un modèle de 1976 dans sa stricte configuration d'origine. Déjà très bien équipée à l'époque, son premier propriétaire avait demandé en option les jantes à rayons, le pavillon de toit non recouvert de skaï et

la calandre « kit Rolls-Royce » très statuaire proposée chez les concessionnaires. Depuis son achat en 2011 à l'acteur américain Georges Bryant, son propriétaire actuel a parcouru près de 10 000 km à son volant en prenant soin de l'entretenant régulièrement. Les suspensions ont été remplacées, les freins refaits récemment, le faisceau électrique vérifié et la climatisation rechargée.

Belle, spacieuse, confortable et très à l'aise dans le trafic actuel, rouler en Cadillac est devenu un luxe accessible !



The Seville, introduced in May 1975, was Cadillac's answer to the rising popularity of such European luxury imports as Rolls-Royce, Mercedes-Benz and BMW. As the market share of these imports continued to climb, it became obvious that the traditional American automotive paradigm of «bigger equals better» had begun to falter. The Seville was a bold attempt to both rejuvenate the make's image and win over young import buyers and became the smallest and most expensive model in the lineup, turning Cadillac's traditional marketing and

pricing strategy upside down! First model equipped with an injection V8 engine and a hydramatic automatic gearbox, it could boast in the midst of oil crisis to consume less than 15 liters per 100 kilometres. Very well welcomed by the American clientele, the Cadillac Seville was going to be a significant success, with its production reaching 40.000 cars in the first year.

Our Seville is a 1976 model in its original strict configuration. Already very well equipped at the time, its first owner had optionally asked for the rims, the roof

pavilion not covered with skaï and the grille «kit Rolls-Royce» proposed by the dealers. Since its purchase in 2011 from the American actor Georges Bryant, its current owner has travelled nearly 10,000 km at his wheel, taking care of the maintenance regularly. The suspensions were replaced, the brakes were rebooted recently, the electrical beam checked and the air conditioning reloaded.

Beautiful, spacious, comfortable and very easy to drive in the current traffic, driving a Cadillac has become an accessible luxury!

Alpine

A110

1970 1800

Gr. IV



1970 – Alpine A110 1800 Gr. IV « Usine »
Ex-Tour de Corse 1970
Ex Criterium des Cévennes 1971
Lyon-Charbonnières 1972

1970 – Works Alpine A110 1800 Gr. IV
1970 - Tour de Corse 1970 with Jean Vinatier
1971 - Criterium des Cévennes with André de Cortanze
1972 - Lyon-Charbonnières with Jacques Henry

VENTES PRIVÉES

Notre volonté de nous rapprocher le plus près possible des attentes de chaque collectionneur a conduit Aguttes on Wheels à proposer un service de vente de gré à gré pour quelques pièces d'exception.

Assurant une transaction totalement sécurisée par notre étude et garantissant au besoin la discrétion la plus parfaite, ces ventes privées profitent du formidable réseau qu'Aguttes on Wheels a

su tisser auprès des acteurs les plus influents du marché à travers le monde.

En 2018, la vente de l'Aston Martin 2.0 15/98 Tourer châssis long ou encore de la Rondeau M482 des 24 Heures du Mans 1983 en sont le parfait exemple.

Pour débuter 2019, deux voitures à la provenance et aux palmarès exceptionnels vous sont proposées. N'hésitez pas à nous contacter pour plus de renseignement.

Contact :
 Gautier Rossignol
 +33 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com

1964 Porsche 904/6



1964 – Porsche 904/6 « Usine » prototype
3^{ème} au Tour de France Automobile 1964
2^{ème} aux 12 Heures de Sebring 1965 (cat. GT)
Targa Florio 1965

1964 – « Works » Porsche 904/6 prototype # 904 108
3rd OA at the 1964 -Tour de France Automobile
2nd in class and 6th OA at the 1965-Sebring 12 Hours
DNF - Targa Florio 1965

PRIVATE TREATY SALES

Our willingness to get as close as possible to the expectations of each collector has led Aguttes on Wheels to offer a private sale service for few exceptional cars.

Confidentially secured by us with the most perfect discretion, these private sales take advantage of the great network that Aguttes on Wheels has built up with the most influential collectors around the world.

In 2018, the sale of the Aston Martin 2.0 15/98 Tourer long chassis or the 1983 ex Le Mans 24 Hours Rondeau M482 are the perfect example.

To start 2019, two exceptional cars are offered for sale. Please do not hesitate to contact us for more information.

Contact :
 Gautier Rossignol
 +33 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2019

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

AUTOMOBILES :

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

AUTOMOBILIA :

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

MENTIONS PARTICULIÈRES :

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

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

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

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

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

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE :

Vente de Printemps / Paris 2019 : Un mail sera envoyé le soir de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés soir de la vente dans deux locaux fermés et sécurisés, l'un à 25 km de Paris, le second dans le 8ème arrondissement. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du lundi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

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

- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 250€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- Au-delà du mercredi 20 mars, le coût quotidien du stationnement sera de 35€ HT par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule.

Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Preneur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire.

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA :

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

DIVERS :

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

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

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

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

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

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

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

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

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

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

ENCHERES :

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

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

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

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

REGLEMENT DES ACHATS

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

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

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

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

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

DEFAUT DE PAIEMENT

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE :

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

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES :

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

- Pour l'Annexe A : C/C fourni reprenant l'historique du spécimen (pour les spécimens récents)
- Pour l'Annexe B : Les spécimens aviens sont soit bagués soit transpondés et sont accompagnés de documents d'origine licite. Le bordereau d'adjudication de cette vacation doit être conservé car il reprend l'historique de chaque spécimen. Pour les spécimens récents protégés repris au Code de l'Environnement Français, ils sont tous nés et élevés en captivité et bénéficient du cas dérogatoire de l'AM du 14/07/2006. Ils peuvent de ce fait être utilisés commercialement au vu de la traçabilité entre le spécimen et les documents justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortie de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.

Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2019

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

CARS

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

AUTOMOBILIA :

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

SPECIAL CONDITIONS:

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

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

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

Lots which may be viewed only by appointment

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

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE:

Collection during The Spring Sale / Paris 2019: An email will be sent on the evening of the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

Vehicles will be stored on the evening of the sale at 25 kilometers from Paris and in the 8th area of Paris. They may be collected from Monday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

- It should be noted that buyers present at the sale who settle their purchases by credit card may take immediate delivery of their vehicle once the administrative formalities have been completed by our staff.
- Buyers who do not take immediate delivery of their vehicle at the end of the sale will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €250 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.
- After the Wednesday following the auction, the cost of parking will be €35 + VAT per day, each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected.

Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder.

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

VALUE ADDED TAX ('TVA'):

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. This tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside

the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS:

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

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

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

2°/ In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/her representative.

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

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

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

6°/ Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available to them by the auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire

about this during the viewing and auction.

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

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

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

BIDS:

The highest and final bidder shall be the purchaser.

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

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

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

PAYMENT FOR PURCHASES

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

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

Means of payment accepted by our accounts department:

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

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

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

NON-PAYMENT

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

LAW AND JURISDICTION:

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

FURTHER INFORMATION:

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

- For Appendix A: a detailed history of the specimen (for recent specimens)
- For Appendix B: birds must be fitted with either identification bands or electronic tags and must have documentation proving their lawful origin. The auction sale record must be kept as it provides a complete history of each specimen. Recent specimens from species protected in the French Environmental Code, born and raised in captivity, enjoy an exemption under the ministerial decree of 14/07/2006. As such, they may be used commercially, given the traceability between the specimen and the documentation proving its lawful origin. Other specimens which pre-date the application of these rules (ministerial decree of 21/07/2015) may be used commercially.

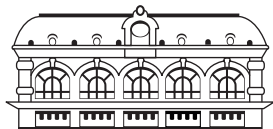
Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.

So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.

Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

aguttes.com



AGUTTES NEUILLY

Siège social

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

AGUTTES LYON

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Séverine Luneau
Sophie Perrine
Valérienne Pace

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

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

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

**Claude Aguttes, Séverine Luneau,
Sophie Perrine**

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly

Séverine Luneau
+33 1 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Lyon
Valérienne Pace
+33 4 37 24 24 28
pace@aguttes.com

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*

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE

Johanna Blancard de Léry
+33 1 47 45 00 90
delery@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

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

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

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

BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

Avec la collaboration de
Adeline Juguet
+33 1 41 92 06 47
juguet@aguttes.com

DESIGN & ARTS DÉCORATIFS DU XX^E SIÈCLE

Expert
Romain Coulet

Avec la collaboration de
Philippine de Clermont-Tonnerre
+33 1 47 45 93 08
design@aguttes.com

RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT

Maximilien Aguttes
maximilien@aguttes.com

RESPONSABLE COMPTABILITÉ

Isabelle Mateus

LES COLLECTIONS ARISTOPHIL

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

Avec la collaboration de
Maud Vignon
+33 1 47 45 91 59
vignon@aguttes.com

Administration
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com
Quiterie Bariéty
bariety@aguttes.com
Pauline Chereil
chereil@aguttes.com

LIVRES ANCIENS & MODERNES, AFFICHES, MANUSCRITS & AUTOGRAPHES

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

MOBILIER & OBJETS D'ART ARGENTERIE

Séverine Luneau
+33 1 41 92 06 46
luneau@aguttes.com

Avec la collaboration de
Elodie Beriola
beriola@aguttes.com

MODE & BAGAGERIE

Adeline Juguet
+33 1 41 92 06 47
juguet@aguttes.com

FACTURATION ACHETEURS

Adam Jurko
+33 1 41 92 06 41
jurko@aguttes.com

STOCK

Alain Dranguet
dranguet@aguttes.com

TABLEAUX & DESSINS ANCIENS

Grégoire Lacroix
+33 1 47 45 08 19
lacroix@aguttes.com

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

Charlotte Reynier-Aguttes
+33 1 41 92 06 49
reynier@aguttes.com

*Avec la collaboration
en Art Contemporain de*
Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02
guillerot@aguttes.com

Administration
Marine Le Bras
labras@aguttes.com

VINS & SPIRITUEUX

Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

VENTE ONLINE

online.aguttes.com
Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50
online@aguttes.com

CONTACTS LYON

Valérienne Pace
pace@aguttes.com
Paul-Émile Coignet
coignet@aguttes.com

COMMUNICATION

Sébastien Fernandes
+33 1 47 45 93 05
fernandes@aguttes.com
Avec la collaboration de
Daphné de Loiray
Philippe Le Roux
Manon Delaporte
Photographe
Rodolphe Alepuz



À renvoyer avant le
Dimanche 17 mars à 11h
par mail à / *please mail to* :
bid@aguttes.com
ou par fax / *please fax to* :
+33 1 47 45 54 31

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

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

Pour les lots estimés en dessous de 300 € seuls les ordres d'achat fermes seront acceptés.

La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse.

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

No telephone bids will be accepted for lots estimated under 300 €

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

Date & signature :

AGUTTES

ORDRE D'ACHAT

ABSENTEE BID FORM

Précisez votre demande / Precise your request :

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

Remplissez le formulaire / fill in the form :

NOM / NAME _____

PRÉNOM / FIRST NAME

ADRESSE / ADDRESS:

CODE POSTAL / ZIP CODE

VILLE / CITY PAYS / COUNTRY

TÉLÉPHONE 1 : TÉLÉPHONE 2 :

MAIL

[illegible]

Inscription à la newsletter / *subscribe to our newsletter* :

- ☐ Je souhaite m'inscrire à la newsletter Aguttes Horlogerie afin de recevoir les informations sur les prochaines ventes
- ☐ *I wish to subscribe to the Watches newsletter in order to receive the upcoming sales latest news*

HORLOGERIE

Collection de Monsieur M. et à divers

Prochaine vente
15 mars 2019
Neuilly-sur-Seine



Vente en préparation
Juin 2019
Neuilly-sur-Seine

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

Responsable
Philippine Dupré La Tour
+33 1 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

OMEGA
Vers 1930. Rare chronographe 2 compteurs
en acier. Cadran noir d'origine 3 tons.
3 échelles de mesure
Est. 9 500 / 12 000 €

Catalogue visible sur aguttes.com



ART CONTEMPORAIN SPÉCIAL PAD

Prochaine vente
27 mars 2019
Drouot, Paris

HANS HARTUNG (1904-1989)
P 1960-206, 1960
Pastel et fusain sur papier
50 x 65 cm

Vente en préparation
Juin 2019
Drouot, Paris

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

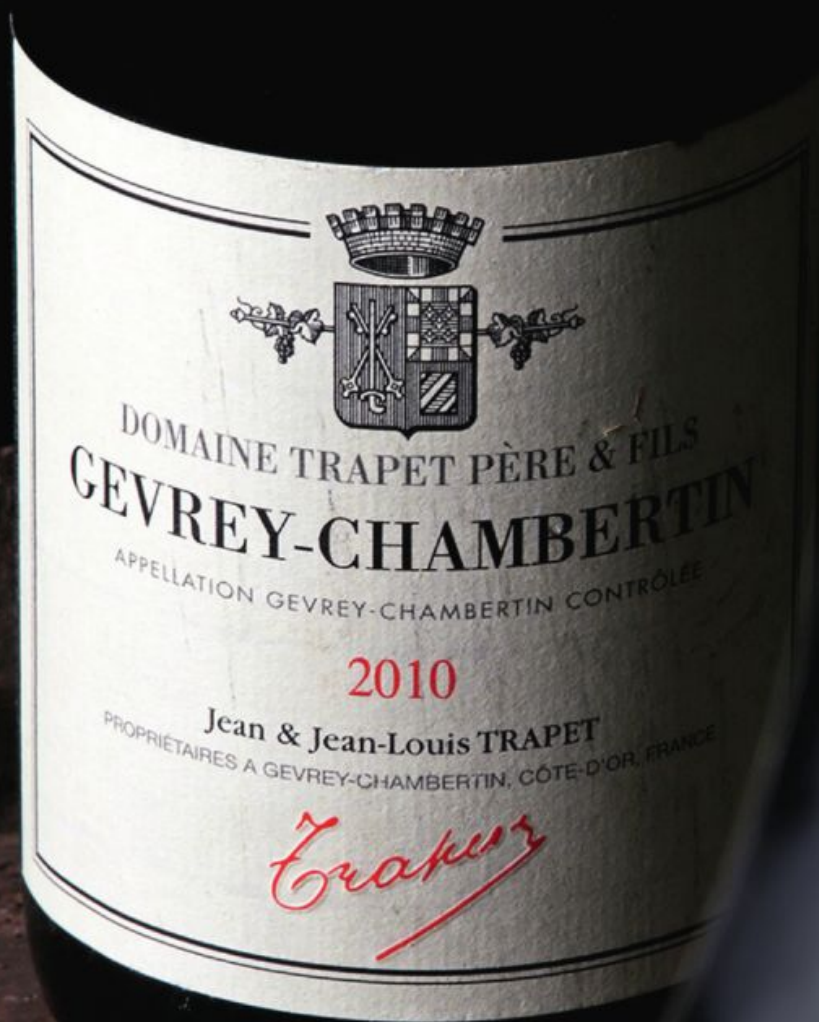
Nous recherchons des lots pour cette vente
Expertises gratuites sur photos ou sur rendez-vous

Catalogue visible sur aguttes.com

Responsable
Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 96 02
guillerot@aguttes.com

GRANDS VINS & SPIRITUEUX

Prochaine vente
26 mars 2019
Neuilly-sur-Seine



Vente en préparation
Juin 2019
Neuilly-sur-Seine

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

Contact
Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

Catalogue visible sur aguttes.com

Design

Vente en préparation
Mai 2019
Neuilly-sur-Seine

PHILIP ARCTANDER (1916-1994)
Paire de fauteuils dits Clam
Adjugée 19 500 € TTC

Expert
Romain Coulet
+33 6 63 71 06 76
rcoulet@gmail.com

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

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



Eleven cars

Services



Gardiennage auto-moto sécurisé au coeur de Paris

Service de conciergerie à la carte
(entretien, lavage, convoyage, ...)

Accessible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24

Situé à proximité du Rond-Point des Champs Elysées



Maintien de charge



Larges places



Double rampe sans pente



Omnino est une jeune micro-brûlerie alsacienne qui participe à la démarche du « café de spécialité » en France. **Omnino** s'adresse aux curieux, aux épicuriens et aux consommateurs engagés. Lancé en 2017, **Omnino** promeut des valeurs de minutie, de convivialité, de sincérité et œuvre pour l'émergence d'un art de vivre à la française dans l'univers du café. Vous pouvez découvrir **Omnino** à Strasbourg dans son café-boutique « l'Escabeau » ou lors d'événements avec son Citroën reconverti en café itinérant.



LE CITROËN

Café itinérant,
événements

emplacements
éphémères



L'ESCABEAU

Boutique,
dégustations

17 rue des Drapiers,
Strasbourg



L'ATELIER

Quartier général,
formations

8 avenue Dante,
Strasbourg



www.omnino.fr

contact@omnino.fr

BRIMONCOURT

CHAMPAGNE



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

CALENDRIER 2019

DES VENTES
& ÉVÉNEMENTS



1959 – AC Aceca « Prototype Car Wide Track » - Adjugée 218 540 € TTC
(Les Grandes Heures Automobiles, vente officielle, septembre 2018 - Linas-Montlhéry)



1983 – Rondeau M482-002 ex-Le Mans 1983. Vendue 380 000 € TTC (Rétromobile 2018)

PARIS

RÉTROMOBILE
du 7 au 10 février

PARIS

VENTE DE PRINTEMPS
17 mars

CIRCUIT DU VIGEANT

SPORT & COLLECTION
500 FERRARI CONTRE LE CANCER
vente caritative
1^{er} et 2 juin

PARIS

VENTE D'ÉTÉ
23 juin

MONTLHERY

LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES
LA VENTE OFFICIELLE
22 septembre

LYON

VENTE D'AUTOMNE
en marge du salon Epoqu'Auto
9 novembre



1976 – Alfa Romeo Giulia GT 2000 Veloce « Gullwing »
Adjugée 106 440 € TTC (vente d'automne, novembre 2018 - Lyon)







AGUTTES

Aguttes Neuilly - 164 bis, av. Charles-de-Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - +33 1 47 45 55 55
Aguttes Neuilly Lyon-Brotteaux - 13 bis, place Jules-Ferry - 69006 Lyon - +33 4 37 24 24 24