

AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'ÉTÉ

Dimanche 23 juin 2019







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



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



Clothilde Duval
+33 1 47 45 08 22
duval@aguttes.com
voitures@aguttes.com



CONSULTANT EXTÉRIEUR

Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE PARIS D'ÉTÉ 23.06.2019

Vente aux enchères

Dimanche 23 juin à 17h

Expositions publiques

Vendredi 21 juin de 18h à 22h

Samedi 22 juin de 10h à 19h

Dimanche 23 juin de 9h30 à 14h

Commissaire-priseur

Claude Aguttes

AGUTTES NEUILLY

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

AGUTTES LYON-BROTTEAUX

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

AGUTTES BRUXELLES

9, rue des Minimes
1000 Brussels
+32 2 311 65 26



Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (SVV 2002-209)
aguttes.com

Catalogue et résultats visibles sur aguttes.com

Enchérissez en live sur drouotonline.com

DROUOT
DIGITAL
Live

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.

AGUTTES



1966 - PORSCHE 906 CARRERA 6

Une des six vendues neuves par l'importateur français Sonauto
Vendue par Aguttes on Wheels en avril 2019 – 1 580 000 €^{TTC}

One of only six sold by Sonauto

Sold by Aguttes on Wheels in April 2019 – 1 580 000 € including VAT



AGUTTES

INDEX



ASTON MARTIN DB7 VANTAGE VOLANTE	18	JAGUAR TYPE E V12	38
AUSTIN HEALEY 100/6	42	JAGUAR XJ6 3,4	4
BENTLEY S3	21	JAGUAR XK 150 3,4 S ROADSTER	31
BMW ALPINA B10 BITURBO	15	LOTUS ELAN S3	44
CHEVROLET CAMARO 327	37	MAYBACH 57S	22
CHEVROLET CORVETTE C1	36	MERCEDES-BENZ 250 CE	6
CHEVROLET CORVETTE C3 GR. 4/5	26	MERCEDES-BENZ 280 TE W123	9
CITROËN SM	32	MERCEDES-BENZ 500 SEC	10
DE TOMASO PANTERA GT5	25	MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16	14
FACEL VEGA EXCELLENCE	33	MG A 1600 ROADSTER	45
FACEL VEGA FACEL III	40	MORGAN 4/4	43
FERRARI 328 GTB	24	PORSCHE 356 C	39
FERRARI 328 GTS	17	PORSCHE 911 3,2 G50 RUF	13
FERRARI 456 GT	19	PORSCHE 911 GR. 4 EX JOHNNY HALLYDAY	27
FERRARI TESTAROSSA	23	PORSCHE 911 TARGA SPORTOMATIC	16
FIAT 130 BERLINE 3200	3	PORSCHE 928 S4	11
FIAT DINO COUPÉ 2,0	41	PORSCHE 993 4S	20
FIAT DINO SPIDER 2,0	34	ROLLS-ROYCE CORNICHE	46
FORD ANGLIA	5	ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW I	8
FORD MUSTANG 289 FIA	28	ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW II	47
JAGUAR MKII 3,4	7	VW GOLF II RALLYE G60	12
JAGUAR TYPE E 3,8 ROADSTER	30	YAMAHA CHAPPY 1F1	1
JAGUAR TYPE E 4,2 COUPÉ SÉRIE 1 1/2	35	YAMAHA XT 500	2
JAGUAR TYPE E COUPÉ COMPÉTITION	29		

Exemplaire restauré
Sans réserve

*Restored
No reserve*

1 000 / 2 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française
Châssis n° 1F10310090

*French registration papers
Chassis no. 1F10310090*



YAMAHA

1975

Chappy 1F1

Facilement identifiable par son petit gabarit, le Chappy a connu une longue carrière de presque 25 ans et fut décliné en plusieurs versions. Son moteur monocylindre deux-temps était disponible en 50cm³ ou 72cm³, avec 3 transmissions possibles : automatique à 2 vitesses, semi-automatique à 3 vitesses ou manuelle à 4 vitesses.

La variante qui nous intéresse ici est le type 1F1 équipé d'un présélecteur de vitesse. La sélection se fait à la main à l'aide d'une manette et permet de choisir entre un rapport court ou long. L'exemplaire « Limited Edition » que nous vous présentons fut intégralement reconditionné il y a quelques années et se trouve en très bon état général. La selle initialement blanche fut remplacée cette année par une nouvelle selle noire. Ce Chappy immatriculé avec une carte grise française se tient prêt à reprendre du service !

Easily recognisable thanks to its small size, the Chappy enjoyed a long career lasting nearly 25 years and was offered in several versions. Its single-cylinder two-stroke engine was available in 50cc and 72cc variants and could be had with one of three transmissions: a 2-speed automatic, 3-speed semi-automatic or 4-speed manual.

The version that concerns us here is the 1F1 type equipped with a preselector gearbox. A lever is used to select the gear by hand, choosing between a long and a short ratio. The 'Limited Edition' model we are presenting here was completely refurbished a few years ago and is now in very good overall condition. Initially white, the seat was replaced this year by a new black one. Registered with French papers, this Chappy is ready to go back into service!

Seulement 26 754 kilomètres
Véritable collector
Mécanique révisée en mai 2019

*Believed genuine 26,754km from new
Real collector's piece
Fully overhauled in May 2019*

Carte grise française
Châssis n°103872

*French registration documents
Chassis N° 103872*

3 000 / 5 000 €



Yamaha 1979 XT 500

Connu pour son talent de fabricant d'instruments de musique dès la fin du XIX^{ème} siècle et notamment pour ses pianos, c'est en 1955 que Yamaha se lance officiellement dans la manufacture de motos. Vingt ans après l'introduction du premier modèle, la 125 YA-1, le constructeur nippon relance la mode du gros monocylindre avec la Yamaha XT 500. C'est la mode des motos dites tout-terrain et plus précisément de la catégorie des « trails ». Elle s'illustre d'ailleurs rapidement avec deux victoires successives de Cyril Neveu à son guidon, au Paris-Dakar 1979 et 1980. Elle remporte un succès commercial important dans le monde entier jusqu'à la fin de sa production en 1989. L'exemplaire que nous vous proposons dans ces pages fut immatriculé pour la première fois le 18 août 1978. Acquis en 1989 par la famille de l'actuel propriétaire, cette XT 500 vient de bénéficier d'une révision mécanique dans les ateliers de Génération Scrambler à Paris. Selon la facture dont le montant s'élève à 1 918 € de travaux, l'ensemble des pièces a été restauré ou changé : refecton du carburateur, réglage de l'allumage et du jeu de soupapes, graissage des câbles, remplacement des amortisseurs, remise en état de la connectique, vidange et changement du filtre à huile, etc... Esthétiquement, ce XT 500 a conservé sa patine d'origine. Affichant seulement 26 754 kilomètres au compteur, ce qui semble être son kilométrage d'origine, ce véritable collector se tient prêt à reprendre la route !

Known as a maker of musical instruments from the end of the 19th century, and more particularly for its pianos, in 1955 Yamaha branched out into the manufacture of motorcycles. Twenty years after its first model, the 125 YA-1, the Japanese company revived the 'Big Single' with the XT 500. The new model tied in with the fashion for off-road trails bikes and the XT 500 soon gained its spurs with Cyril Neveu's two successive victories in the Paris-Dakar, in 1979 and 1980. The model went on to be a worldwide success story and remained in production until 1989.

The example presented here was first registered on 18 August 1978. Acquired in 1989 by the current owner's family, it has just had a full overhaul by Génération Scrambler in Paris. According to the bill for 1918€, many components were restored or changed; work has included rebuilding the carburettor, adjusting the timing and valve clearances, lubricating all cables, replacing the dampers, checking all electrical connections, and of course an oil and filter change. With only 26,754km (16,625 miles) on the clock, seemingly the genuine mileage, this is a real collector's motorcycle that is ready to take to the road – or the trail!

Première main
Exemplaire en bon état d'origine
Moteur non bloqué

*One owner
Good original condition
Engine turns over*

1 500 / 3 500 € SANS RÉSERVE

Carte grise française – vendue en l'état
Châssis n°12012

*French registration papers – sold as is
Chassis no. 12012*



1973 FIAT 130 ⁼⁼ 3200 Berline

Nous sommes à la fin des années 1960 lorsque Fiat prend le virage d'une époque bénie. Cette décennie fut le théâtre des plus belles créations automobiles en matière de design. Fiat marquera cette époque avec quelques voitures emblématiques, et notamment la Dino. Les lignes fluides et les courbes des sixties laissent bientôt place à des formes plus anguleuses qui marqueront une nouvelle décennie. C'est ainsi que la Fiat 130 voit le jour en 1969 grâce au dessin des Boano père et fils. Déclinée en deux carrosseries, coupé et berline, la Fiat 130 représente le haut de gamme de la firme italienne. Elle sera équipée d'un moteur V6 voulu par Aurelio Lampredi, dérivé du moteur type 128A. D'abord en version 2.8l, c'est en 1971 que le bloc est réalésé pour passer à 3 235 cm³ et pour ainsi délivrer 165 ch à

5 600 tr/min. Disponible en boîte mécanique ou automatique, la Fiat 130 est bien équipée et ambitionne de concurrencer les berlines allemandes. La quasi-totalité des 15 000 berlines produites sera écoulée en Italie alors qu'elle restera pendant longtemps la seule berline transalpine à 6 cylindres.

Le modèle que nous vous présentons dans ces pages est un véritable sorti de garage... Après 25 ans passée dans le sous-sol de la maison, cette Fiat 130 Berline revoit enfin le jour. Achetée neuve en France en 1973 par l'actuel propriétaire, la berline italienne porte toujours sa première et unique immatriculation 46 QH 95. Elle emmena toute la famille en vacances pendant plusieurs années alors que son propriétaire utilisait au quotidien une Peugeot 205 GTI pour se rendre au bureau. De moins en moins utilisée au fil des années,

la grande berline fut remise au garage au milieu des années 90 pour ne finalement plus en sortir jusqu'à notre venue. Ne sachant pas quand il utiliserait à nouveau sa voiture, le propriétaire avait pris le soin de mettre la boîte de vitesses automatique sur le rapport neutre, et de ne pas tirer le frein à main. Les deux clés originales sont restées l'une sur le contact et l'autre sur la boîte à gants. L'ensemble de la voiture se trouve dans un bon état d'origine, le moteur n'est pas bloqué et les équipements de confort semblent fonctionner. Toutefois, une révision complète de la mécanique s'impose avant une remise en route définitive. Quasiment introuvable en France, cet exemplaire très bien préservé est accompagné de son barré rouge original et d'un dossier de factures.



At the end of the 1960s, Fiat was entering its heyday. The 1960s saw some of the finest cars produced in terms of their design. Fiat left its mark on this period with some iconic cars, and especially the Dino. But the flowing lines and curves of the Sixties soon made way for the more angular lines which would herald a new decade. It was in this context that the Fiat 130 made its appearance in 1969, designed by the Boanos, father and son. Offered with two body styles, as a saloon and coupé, the Fiat 130 was the top of the Italian firm's range. It was fitted with a V6 engine as Aurelio Lampredi wished, derived from the 128 Type A engine. Initially offered as a 2.8-litre unit, in 1971 it was rebored, the displacement increasing to 3235cc and

maximum power to 165bhp at 5600rpm. Available with manual or automatic transmission, the Fiat 130 was well equipped and strove to compete with the German saloons. Nearly all the 15,000 saloons built were sold in Italy and for a long time it was the only 6-cylinder Italian saloon. The model we are presenting here is a true 'garage find' ... After spending 25 years in a basement, this Fiat 130 Saloon has at last seen the light of day once again. Purchased new in France in 1973 by its current owner, the Italian saloon still has its original and only registration number, 46 QH 95. The whole family went on holiday in it for many years, while its owner used a Peugeot 205 GTI to go to the office each day. Used less and less as the years passed, the big saloon was

laid up in the mid-1990s, emerging only when we arrived. As he didn't know when he would next use the car, the owner took care to leave the automatic transmission in neutral and the handbrake off. Both original keys have remained with the car, one in the ignition and one on the glovebox. The entire car is in good original condition, the engine turns over and the convenience features appear to work. A thorough mechanical service should, however, be carried out before the car goes properly back on the road. Virtually impossible to find in France, this very well preserved example comes with its original certificate of conformity with the traditional red diagonal line and a file of invoices.

Française d'origine avec un important dossier de factures
Rare version 3.4l
Équipée d'une boîte de vitesses manuelle avec overdrive

*Imported new into France
Rare 3.4 litre version
Fitted with a manual gearbox with overdrive
Full file of invoices*

4 000 / 8 000 €

Carte grise française – vendue en l'état
Châssis n°3A50391DN

*French registration papers – sold as is
Chassis N° : 3A50391DN*



1975 Jaguar XJ6 3,4

Au milieu des années 1960, la gamme des berlines Jaguar comprend 4 variantes. Dans un souci d'harmonisation, la firme de Coventry lance la XJ6 dès 1968. Son style est en totale rupture avec ses aînées, délaissant les rondeurs typées pour une carrosserie plus pure et élancée. Ainsi naît celle à qui l'on attribuera très bientôt le titre de meilleure berline du Monde. Elle est motorisée par un six-cylindres en ligne XK à double arbres à cames en tête de 2.8l ou par un 4.2l. Ils étaient accouplés au choix à une boîte de vitesses manuelle avec overdrive en option ou à une boîte automatique Borg Warner. La production de la série 1 s'achève en 1973 pour laisser place à une nouvelle XJ reconnaissable entre autres à son pare-chocs avant rehaussé, à son entourage de calandre

proéminent et à une nouvelle planche de bord. « L'économique » six-cylindres 2.8l est retiré du catalogue au profit d'un 3.4l.

Le modèle que nous vous présentons est une rare XJ6 3.4l d'origine française. En effet, seules 1 486 exemplaires de XJ6 série 2 furent fabriqués en conduite à gauche. Celle-ci fut livrée neuve à Paris et immatriculée pour la première fois le 6 novembre 1975. Elle porte encore à ce jour sa première et seule immatriculation 451 ASA 75. C'est en novembre 1981 que son actuel propriétaire parisien en fait l'acquisition. Toujours régulièrement entretenue notamment chez le concessionnaire Wilson à Levallois-Perret. Son propriétaire, très attaché à sa Jaguar, voulut la conserver pour le mariage de ses enfants et n'a jamais voulu s'en séparer, préférant la remiser au milieu des

années 90 dans le fameux garage Bertrand Eblé du 7ème arrondissement. Lorsque la voiture nous est dévoilée dans le sous-sol du garage, nous découvrons un exemplaire globalement bien conservé, au sec, dans son état d'origine. Faits intéressants, notre XJ6 est équipée d'une boîte mécanique avec l'option overdrive et un dossier de factures conséquent remontant à 1979 l'accompagne. Le châssis est sain et la carrosserie est globalement bien préservée à l'exception des deux passages de roue à l'arrière qui nécessiteront une intervention. L'habitacle présente une belle patine et la mécanique sera brièvement remise en route par le garage Eblé avant la vente. Une révision plus importante s'imposera à son futur acquéreur désireux d'entreprendre de nouveaux voyages aux longs cours.



In the mid-nineteen-sixties, the range of medium sized Jaguar saloons included 4 models. In 1968, Jaguar made a clean sweep by introducing the XJ6. Its style broke with the traditional curves and displayed tauter, more angular lines. The car, which was soon to be hailed as the best saloon car in the world, was immediately recognized as a major milestone in automobile development. The car was powered by the twin-cam straight six XK engine, a 4.2 litre and a new size, 2.8 litre. Buyers could choose a manual gearbox with optional overdrive or a Borg Warner automatic box. In 1973, the Series 1 was replaced by the S2, recognizable by its raised front bumper, to comply with American regulations, and consequent upper

and lower radiator grilles, as well as a new dashboard. The problematic 2.8 litre engine was replaced by a new 3.4 litre unit (not derived from previous generations of the 3.4 engine).

The model we are presenting is a rare 3.4 litre XJ6 registered new in France. Only 1486 LHD XJ6 S2 cars were built. This one was delivered new in Paris, was first registered on 6th November 1975 and still carries the original registration 451 ASA 75. Her current Parisian owner bought her in November 1981. The car was regularly maintained, mostly by the Wilson concessionaire in Levallois-Perret. The owner, who was very much attached to his Jaguar, wanted to keep her for the weddings of his children and refused to part with her.

In the mid-nineties he had her laid up in the well-known Bertrand Eblé garage in the 7th arrondissement. When we found the car in the basement of the garage, examination showed that dry storage had left her in broadly sound, original condition. She has the most desirable specification of a manual gearbox with overdrive and comes with a full file of invoices going back to 1979. The structure is sound and the bodywork is well conserved except for the rear wheel arches which need a modest amount of work. The interior has a nice patina and the Eblé garage will give the mechanics a basic check-over and road test her before the sale. The buyer will need to have more substantial servicing work undertaken before going on any long runs.

Idéal pour débiter en rallye
Véhicule soigneusement préparé
Fiable et facile à prendre

*Ideal starter car for rallying
Meticulously prepared
Reliable and easy to drive*

12 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° BB22EJ60758

*French registration papers
Chassis no. BB22EJ60758*



FORD

1961 Anglia

Produite de 1959 à 1967, la troisième génération d'Anglia – la 106E pour l'export en conduite à gauche – présente une particularité déjà vue sur plusieurs automobiles américaines, et reprise plus tard par la Citroën Ami 6 : la lunette arrière inversée, qui permettait de concilier une grande ouverture pour le coffre et une garde au toit importante à l'arrière. Un argument de vente pour expliquer ce choix était également que la vitre restait propre en cas de pluie ! Mise en circulation en juin 1965, cette Ford Anglia est dans les mains de son propriétaire actuel depuis

juin 2006. Particulièrement séduisante, elle fut bien restaurée dans le passé et sérieusement équipée « course ». Elle est notamment équipée d'une barre anti-rapprochement, d'un trip-master électronique, d'un arceau complet boulonné de marque Safety Devices, de deux sièges baquets Sparco, de longue-portées Cibié, d'une liseuse de cartes et d'un coupe-circuit. Son état de conservation est stupéfiant et son fonctionnement très attachant. Il faut dire, essayée dans les rues de Paris, sa vitesse et son look attirent la sympathie et on ne compte pas le nombre de pouces

en l'air sur notre passage ! Même avec un petit budget, il est possible de rêver à la grille de départ du St-Mary's Trophy du Goodwood Revival ou aux courses du Trophée Maxi 1000. Idéale pour prendre part à des rallyes ou des rassemblements historiques comme les Journées d'Automne, cette voiture est la petite bombe qu'il vous faut.

Merci aussi de noter que suite à une erreur administrative la carte grise française indique BB2265 comme numéro de type au lieu de BB22EJ.



Built from 1959-1967, the third generation of the Anglia – the 106E for export markets with left-hand drive – had a distinctive feature previously seen on several American cars and which was later adopted by the Citroën Ami 6: a reverse-rake rear window, which made it possible to combine a large boot opening and generous headroom in the rear. A selling point to explain this choice was that the rear screen also stayed clean when it rained! First registered in June 1965, this Ford Anglia has been in its current ownership

since June 2006. A particularly appealing car, it received a good-quality restoration in the past and was extensively fitted out for motorsport. In particular, it is equipped with a strut brace, an electronic Tripmaster, a full bolted roll cage from Safety Devices, two Sparco bucket seats, Cibie long-range driving lights, a map-reading light and a cut-out switch. It is in astoundingly good condition and is a delight to drive. When we tested it on the streets of Paris, it has to be said that its appearance and turn of speed attracted plenty of friendly looks and

countless thumbs-up as went past! Even with a modest budget, you can dream of the starting grid at the St Mary's Trophy during the Goodwood Revival or the races in the 'Trophée Maxi 1000'. An ideal car in which to take part in historic rallies or meetings like the 'Journées d'Automne', this is the 'pocket rocket' you need.

Please note that due to an administrative error, the French registration papers show the type number as BB2265 instead of BB22EJ.

Un historique documenté
Une mécanique fiable et performante
Un dessin signé Paul Bracq

*Documented history
Reliable engine with good performance
Designed by Paul Bracq*

10 000 / 15 000 €

Carte grise française
Châssis n° W11402210002050

*French registration papers
Chassis no. W11402210002050*



1969 Mercedes 250 CE

Les Mercedes W114 et W115 sont présentées en 1968 afin de succéder à la W110. Elles seront produites jusqu'en 1976 avant d'être remplacées par la W123. La version coupé dessinée par Paul Bracq est présentée en 1969. Elle recevra les moteurs 6-cylindres 230, 250 ou 280. Avec sa ligne sobre, sa calandre chromée et ses feux verticaux caractéristiques du design Mercedes de la fin des années 60, cette W114 se présente comme une voiture moderne et fiable pouvant emmener ses passagers jusqu'à 200 km/h.

L'exemplaire que nous proposons est un coupé 250 CE livré neuf à Saint-Etienne par la concession Mercedes Degaudenzi, le 7 novembre 1969. Toujours immatriculé dans la Loire, ce coupé est détenu par la même famille depuis 1987. Il se présente dans un bon état général, la livrée blanche de sa carrosserie est associée à un intérieur en skaï et moquettes noires. L'habitacle est très bien conservé, son compteur affiche un peu moins de 111 000 km, ce qui constitue très certainement son kilométrage d'origine. Avec son moteur

à injection électronique et arbre à cames en tête, la 250 CE développe 150 ch. Notre coupé est accompagné de son carnet d'entretien et de son manuel d'utilisation. Au mois de mai une vidange moteur a été effectuée et les étriers arrière restaurés. Quelques traces de corrosion sont à noter au niveau des bas de caisse et du châssis, néanmoins la voiture reste globalement saine. Ce coupé à l'historique documenté et aux performances intéressantes sera le partenaire idéal pour les sorties en famille ou les rallyes historiques.



The Mercedes W114 and W115 were introduced in 1968 to succeed the W110 series. They were produced until 1976, when they were replaced by the W123. The coupé version designed by Paul Bracq was first shown in 1969. It was fitted exclusively with the six-cylinder 230, 250 and 280 engines. With its understated lines, chrome radiator grille and vertical headlamps characteristic of Mercedes' designs in the late 1960s, the W114 was a modern, reliable car which could carry its passengers at speeds of up to 124mph (200kph).

The model which we are offering for sale is a 250 CE coupé delivered new in Saint-Etienne by the Degaudenzi Mercedes dealership on 7 November 1969. Always registered in the Loire department, it has been in the ownership of the same family since 1987. It is in good overall condition and its white bodywork is combined with a leatherette interior and black carpets. The interior has been well preserved and the odometer is showing 111,000km (69,000 miles), which is undoubtedly its original mileage. With a twin-cam engine and fuel injection, the 250 CE

develops 150bhp. This coupé comes with its service book and owner's manual. In May, an engine oil change was carried out and the rear brake callipers were refurbished. Some signs of corrosion are apparent on the sills and chassis, but the car remains in sound condition overall. With its documented history and good performance, this coupé will make an ideal companion for family excursions or historic rallies.

Même propriétaire depuis 2006
Entretien suivi
Désirable toit ouvrant Webasto

*Same owner since 2006
Fully maintained
Desirable Webasto sunroof*

25 000 / 35 000 €

Carte grise française
Châssis n° 166940 BW

*French registration documents
Chassis N° 166940 BW*



Jaguar MKII 3,4

1964

Après ses nombreux succès aux 24H du Mans, la marque Jaguar est en pleine effervescence et propose des modèles variés. L'idée de greffer le moteur de l'XK sous le capot d'une berline voit alors rapidement le jour dans l'esprit de William Lyons. C'est en 1959 que la MKII est dévoilée au Salon de Londres pour remplacer la Jaguar MKI présentée 2 ans plus tôt avec le moteur 3.4l. Elle est à l'époque la berline de série la plus rapide

du monde et le prouve. A son volant, Bernard Consten gagnera le Tour de France Automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 avec le modèle équipé du moteur 3,8l. Elle se révèle être une véritable berline de grand sport par la noblesse de sa mécanique, avec un design d'une grande élégance et un charme typiquement britannique. L'habitacle garni de ronce de noyer et de cuir est confortable, luxueux et le comportement de la voiture s'avère équilibré

grâce à un châssis bien étudié malgré un poids conséquent. Certainement la berline la plus appréciée des collectionneurs pour ses nombreuses qualités, elle est un grand classique dans le monde de l'automobile de collection.

Le modèle que nous vous présentons est une Jaguar MKII française équipée du moteur 3.4l accolée à une boîte mécanique à 4 rapports avec overdrive. Achetée



en novembre 2006 lors d'une vente aux enchères parisienne par son propriétaire actuel, la voiture venait d'être intégralement restaurée. Depuis cette date, la voiture a toujours été scrupuleusement entretenue comme en atteste son important dossier de factures. Très élégante dans sa livrée Gun Metal, tous les éléments de carrosserie sont bien alignés et les chromes en bel état. L'habitacle quant à lui est toujours garni de ses cuirs Connolly rouges d'origine magnifiquement patinés alors que les moquettes

sont neuves tout comme les boiseries, refaites en 2005. Formidable avantage, cette voiture est équipée d'un toit ouvrant Webasto offrant beaucoup de confort à ses occupants. Lors de notre essai sur les petites routes de la Manche, aucun bruit d'air ou infiltration d'eau ne fut à déclarer ! De plus, le ciel de toit et le pavillon ont été refaits l'hiver dernier. Parfaitement guidée, sans aucun jeu dans la direction et bien suspendue (quatre amortisseurs et pneus avant neufs) sa conduite est souple et

agréable. Côté mécanique, la boîte Moss est précise, l'overdrive agit à merveille et le moteur, coupleux à bas régime, est aussi capable d'une belle allonge si l'on souhaite monter dans les tours. A noter que l'embrayage a été remplacé très récemment tout comme les plaquettes de freins juste avant la vente. Belle, soigneusement entretenue et performante, voilà une affaire à ne pas manquer.



With its numerous successes at Le Mans the Jaguar marque was riding the crest of a wave at the end of the 1950s. In 1959 it replaced its first compact saloon, the 2.4/3.4, retros-

pectively known as the MkI, with the comprehensively revised MkII. Available as a 2.4-litre, a 3.4-litre and a 3.8-litre, it could legitimately claim to be the fastest four-door in the world – and at the wheel of a

3.8-litre Bernard Consten won the Tour de France Automobile three times, between 1960 and 1963.

The MkII is a true four-seat grand tourer, with an aristocratic twin-cam engine, ele-

gant styling, and a typically British charm. The interior, trimmed in leather and walnut veneer, is comfortable and luxurious and the car handles with poise despite its relative heaviness, thanks to a well-conceived chassis. As a result of its numerous qualities, it has become the most sought-after four-door saloon in the world of classic cars. The model presented here is a French-market MkII with the 3.4-litre engine and the four-speed manual gearbox with overdrive. Bought at auction in Paris in 2006 by its current owner, it had been fully restored. Since then it has always been scupulously maintained, as a large file of bills confirms. Elegantly finished in gunmetal grey, the panel gaps are correct and the chrome in good condition. The interior is still in its original and magnificently patinated red Connolly leather, the carpets are new,

and the woodwork was restored in 2005. Additionally the headlining was replaced last year. An appreciable bonus is that the car is fitted with a Webasto sunroof – and after our test of the car we can report that wind noise is well suppressed and that there is no infiltration of water. Steering well, with no play, and with the suspension in perfect order (the front tyres and all four dampers are new), the Jaguar is smooth and agreeable to drive. The Moss gearbox is precise, the overdrive operates crisply, and the torque-rich engine is happy to be given its head, if you want to hang onto the revs. Rounding out the picture, the clutch has recently been replaced, as have the brake pads. Beautiful, fast and carefully maintained, this is an opportunity not to be missed.



AGUTTES

Rare première main française
Etat d'origine exceptionnel
Près de 14 000 € de factures en 2018

*Rare one-owner French car
Exceptional original condition
Bills for nearly 14,000 € in 2018*

25 000 / 35 000 €

Carte grise française
Châssis n° SRX21310

*French registration papers
Chassis no. SRX21310*



ROLLS-ROYCE

1976 Silver Shadow I

La Rolls-Royce Silver Shadow est présentée en 1965 au Salon de Londres après dix années de conception et de mise au point. Sa production constitue une révolution historique pour la marque britannique. La nouvelle berline de série conserve le moteur et la boîte Hydramatic des dernières Silver Cloud, mais bénéficie désormais d'une monocoque avec suspensions arrière et ressorts hélicoïdaux, et se trouve désormais équipée d'un freinage assisté à disques aux 4 roues. Autre révolution, la Silver Shadow est conçue pour être conduite par son propriétaire et non par un chauffeur. Elle rencontre un succès commercial imprévisible jusqu'en 1976 avec près de 20 000 exemplaires écoulés toutes versions confondues.

L'exemplaire que nous vous proposons est une version Standard Saloon d'origine française, livrée neuve en France le 12 décembre 1975 par la célèbre concession Franco Britannic et présentant à ce jour 108 587 kilomètres au compteur. Cette voiture a toujours appartenu à la même famille depuis l'origine mais sera immatriculée à 3 reprises. Le propriétaire rejoindra Genève au début des années 80 où il fera importer sa Rolls-Royce puis reviendra à Boulogne-Billancourt en 1987, date à laquelle sera attribuée l'actuelle immatriculation 2152 RE 92. Comme en atteste le carnet d'entretien de l'auto, le réputé Garage de l'Athénée s'occupera de la voiture pendant ses années suisses. Elle mènera ensuite régulièrement ses propriétaires en week-end

jusque dans leur propriété de Sologne. En janvier 2018, cette Silver Shadow Série 1 est entièrement restaurée mécaniquement par le garage Paris-Londres Automobiles à Gentilly. Hydraulique, trains roulants, vidange des fluides et remplacement des durites, révision des équipements électriques... rien n'est laissé au hasard, en atteste le montant de la facture qui s'élève à près de 14 000€. L'état général de la voiture est excellent. En plus d'être parfaitement saine et exempte de corrosion, l'ensemble des équipements fonctionne à merveille. Le confort d'utilisation est toujours aussi exceptionnel même en plein cœur de Paris... et c'est en effet à son volant que la Silver Shadow s'apprécie !



The Rolls-Royce Silver Shadow was presented at the London Motor Show in 1965 after ten years of design and development work. Its introduction represented a turning point for the British manufacturer. The new production saloon retained the engine and Hydramatic transmission of the last Silver Cloud models, but now had a unitary body with suspension using coil springs at the rear and was fitted with disc brakes on all four wheels. A further revolution was that the Silver Shadow was designed to be driven by its owner and not by a chauffeur. It was an unexpected commercial success until 1976, with sales of almost 20,000 cars (for all versions).

The model which we are offering for sale is a 'Standard Saloon' originally from France, which was delivered new in France on 12 December 1975 by the famous Franco-Britannic dealership and now shows 108,857km (97,641 miles) on its odometer. It has been in the ownership of the same family since new but has been re-registered on three occasions. The owner moved to Geneva at the start of the 1980s and had the Rolls-Royce imported there, then returned to Boulogne-Billancourt in 1987, at which time the car was assigned its current registration number 2152 RE 92. As the car's service book confirms, the highly reputable Garage de l'Athénée looked after the car during the years it spent in Swit-

zerland. It was then used by its owners to travel regularly at weekends to their property in the Sologne. In January 2018, the Silver Shadow underwent a complete mechanical restoration by Paris-Londres Automobiles in Gentilly. The hydraulic suspension, running gear and electrical equipment were overhauled and the fluids and hoses changed ... nothing was left to chance, as the total bill for nearly 14,000 € confirms. The overall condition of the car is excellent. As well as being perfectly sound and free from corrosion, all the equipment fitted works beautifully. Even in the centre of Paris, the car is exceptionally comfortable to drive ... and indeed it is from behind the wheel that the Silver Shadow can best be enjoyed!

Rare version essence
Entretien à grands frais
Historique suivi depuis 1992

*Rare petrol version
Maintained at great expense
Documented history since 1992*

18 000 / 28 000 €

Carte grise française
N° châssis : WDB12309310014879

*French registration papers
Chassis no. WDB12309310014879*



Mercedes

1983



280 TE

Si nous devons retenir une génération de Mercedes, ce serait très certainement la légendaire W123. Produite à près de trois millions d'exemplaires, la Mercedes type W123 est encore très présente dans le paysage automobile. Considérée comme l'un des modèles les plus durables de la marque, il n'est pas rare de retrouver des exemplaires dépassant 500 000 kilomètres. La W123 a marqué son temps en matière de sécurité passive avec des zones de déformation programmée et ses renforts latéraux. Ses concepteurs avaient même intégré l'airbag dans leur cahier des charges, qui ne sera finalement proposé qu'en option en 1982 à un tarif très élevé. Côté mécanique, le constructeur proposera une gamme impressionnante de seize moteurs différents, 4, 5 ou 6 cylindres, en version carburateur ou injection. Ce large

choix contribuera largement au succès du modèle. Aujourd'hui considérée comme voiture de collection, les coupés et les breaks W123 sont les plus recherchés.

Le modèle que nous vous présentons est un break 280 TE livré neuf aux Etats-Unis en 1983. Importé en France au début des années 90, il connaîtra 5 propriétaires successifs. Converti au GPL en 1997, le break conserve toutefois la bicarburation à l'essence sans plomb, toujours en état de marche à ce jour. En 2005, l'actuel propriétaire fait l'acquisition de ce 280 TE qui rejoindra sa collection uniquement constituée de modèles de la marque à l'Etoile. Toujours remis à l'abri, son propriétaire l'entretiendra et le fera restaurer à grands frais. Au total, ce sont près de 45 000 € de frais cumulés ces 15 dernières années. En 2015, notre 280 TE est entièrement repeint dans la

teinte Chrysopalgrün, puis l'année suivante c'est au tour de l'habitacle (cuirs, moquettes) d'être intégralement rénové. Esthétiquement, cet exemplaire se présente donc en très bel état et exempt de corrosion. Option rare car affreusement onéreuse à l'époque, notre auto est équipée d'un airbag conducteur. Lors de notre essai, nous avons apprécié la souplesse du 6-cylindres, le maniement de la boîte de vitesses mécanique, et plus globalement le comportement très rigoureux de la voiture. Un rapport d'expertise établi en janvier 2019 confirme notre ressenti et porte l'estimation de cet exemplaire à 32 000 €. Très bien entretenu et affichant seulement 167 000 miles au compteur, ce très beau et quasi introuvable 280 TE a encore de beaux jours devant lui !



If we were to choose just one generation of Mercedes, it would undoubtedly be the legendary W123. With nearly three million cars built, the Mercedes W123 is still a common sight today. Considered one of the firm's most durable models, it is not unusual to find cars which have covered more than 500,000km (310,000 miles). The W123 made its mark on account of its passive safety features with progressive crumple zones and side impact bars. Its designers even included an airbag in their brief, but in the end, this was only offered as a very expensive option in 1982. Regarding the mechanical specifications, the manufacturer offered an impressive range of 16 different engines, with 4, 5 or 6 cylinders and both carburettor and fuel-injected versions. This wide choice contributed to the model's suc-

cess. Considered nowadays as a classic, the W123 coupés and estates are the most sought after variants.

The model which we are presenting is a 280 TE estate, delivered new in the USA in 1983. It was imported into France at the start of the 1990s and has had five successive owners. Converted to run on LPG in 1997, the estate has nonetheless retained its dual-fuel system, also using lead-free petrol, which remains in working order. In 2005, the car's current owner purchased this 280 TE, which joined his collection made up solely of models bearing the three-pointed star. Always kept in a closed garage, its owner had the car maintained and restored at considerable expense. Altogether, nearly 45,000 € has been spent over the past 15 years. In 2015, the 280 TE was given a complete respray in

Chrysopalgrün, and the following year, it was the turn of the interior (leather and carpets) to be completely refurbished. In terms of its appearance, this model therefore presents in very good condition and is free from corrosion. The car is fitted with a driver's airbag, a rare option as it was horrendously expensive at the time. During our road test, we enjoyed the flexibility of the 6-cylinder engine, the operation of the manual gearbox and, more generally, the high standard of the car's handling. An expert's report from January 2019 confirms our impressions and valued the car at 32,000 €. Very well maintained and with only 167,000 miles (269,000km) on the clock, this good-looking 280 TE, which is almost impossible to find, still has a bright future ahead!

Exemplaire en très bon état d'origine
Véritable deuxième main
Seulement 142 500 kilomètres

*Very good original condition
Genuine two-owner car
Only 142,500 km (88,500 miles)*

12 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° WDB1260441A5358639

*French registration papers
Chassis no. WDB1260441A5358639*



Mercedes

1990 500 SEC

Apparu en 1981, le nouveau coupé Grand Tourisme est basé sur la plateforme de la Classe S dont l'empattement est raccourci de 10 centimètres. Esthétiquement, la SEC joue la carte de la différence avec une calandre rectangulaire totalement inédite et un look très affirmé. Les lignes sont tendues, la caisse est plus basse et quelques détails tels que les vitres latérales sans montant ajoutent une touche d'élégance. Mercedes s'adresse principalement au marché américain et impose le V8 comme moteur unique avec à son lancement la version 380 et 500, en rapport avec leur cylindrée respective. La 500 SEC est donc le haut de gamme à la sortie du coupé, avant l'arrivée de la version 560. Les 231 chevaux du V8 de 4 973 cm³ sont transmis aux roues arrière par une boîte automatique à quatre rapports de série. Dans l'habitacle, le confort

est royal avec 4 vraies places et un niveau d'équipement impressionnant pour l'époque. La Mercedes 500 SEC s'impose comme un parfait compromis entre confort, élégance et performances. Avec 30 184 exemplaires construits, elle fut un réel succès commercial pour Mercedes-Benz et demeure une voiture emblématique des années 1980.

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages fut immatriculé pour la première fois le 29 mars 1990. Cette Mercedes 500 SEC fut achetée neuve à la concession Mercedes Bosquet par le propriétaire du Don Camillo, un cabaret bien connu situé rue des Saints-Pères dans le 6^{ème} arrondissement de Paris. En septembre 1992, il s'en sépare au profit de son actuel propriétaire qui nous la confie aujourd'hui à la vente. Toujours à l'abri dans le garage de sa propriété, l'heureux propriétaire

entretiendra régulièrement sa voiture dans le réseau officiel Mercedes ou bien chez des spécialistes, en attestent les 10 000 € de factures ces dernières années. Souhaitant présenter son auto sous son meilleur jour, le propriétaire entreprit courant mai un detailing complet de la carrosserie chez le spécialiste Msirius à Croissy-sur-Seine. Avec seulement 142 500 kilomètres au compteur, cette 500 SEC se présente en très bel état dans sa teinte d'origine Astral Silber Metallic. Dans l'habitacle, les cuirs sont toujours souples et l'ensemble des équipements fonctionne normalement. Lors de notre essai, nous avons apprécié la douceur de la boîte automatique et le couple du V8. Les coupés W126 sont devenus de véritables véhicules de collection, et rares sont les exemplaires bien conservés et peu kilométrés. Cette 500 SEC est l'exception qui confirme la règle...



The new GT coupé appeared in 1981 and was based on the S-Class platform, with the wheelbase shortened by 10cm (4in). Aesthetically, the SEC banked on being different, with a completely new rectangular radiator grille and a very distinctive appearance. It had taut lines, the body was lower and details such as the pillarless side windows added a touch of elegance. Mercedes aimed the car primarily at the North American market and offered only V8 engines, with 380 and 500 versions at launch, reflecting the capacity of each model. The 500 SEC was therefore the top-of-the-range model when the coupé came out, before arrival of the 560. The 231bhp produced by its 4973cc V8 was sent to the rear wheels by a standard 4-speed automatic transmission. The interior offered a regal standard

of comfort, with four proper seats and an impressive level of equipment for the period. The Mercedes 500 SEC stands out as the perfect blend of comfort, elegance and performance. With 30,184 cars built, it was a true commercial success for Mercedes-Benz and remains an iconic car from the 1980s.

The model which we are presenting here was first registered on 29 March 1990. This Mercedes 500 SEC was purchased new from the Mercedes Bosquet dealership by the owner of the well-known Don Camillo cabaret in the rue des Saints-Pères in the 6th arrondissement of Paris. In September 1992, he decided to part with it, selling the car to its current owner, who has now consigned it to us. Always keeping it under cover in the garage at his home, the proud

owner had the car serviced regularly, either in the official Mercedes dealer network or with specialists, as the bills for 10,000 € from the last few years confirm. Keen to present the car at its best, in May the owner had the bodywork fully detailed by the specialist Msirius at Croissy-sur-Seine. With only 142,500km (88,500 miles) on the clock, the 500 SEC is presented in very good condition in its original shade of Astralsilber Metallic. Inside, the leather remains supple and all the equipment fitted works correctly. During our test, we appreciated the smooth operation of the automatic gearbox and the torque of the V8 engine. The W126 coupés have become genuine classics and well preserved examples with a low mileage are now rare. This 500 SEC is the exception which proves the rule ...

Moins de 60 000 km d'origine
Une vraie GT à redécouvrir
Combinaison de couleurs attractive

*Fewer than 60,000km from new
Period GT worth rediscovering
Attractive paint/trim combination*

20 000 / 30 000 €

Carte grise française
Châssis n° WPOZZZ92ZLS841384

*French registration documents
Chassis N° WPOZZZ92ZLS841384*



Porsche

1986

928 S4

Dévoilée au salon de Genève 1977, pour séduire un public plus large, différent des amateurs de la 911, la Porsche 928 est un véhicule totalement nouveau à la fois pour la marque de Stuttgart et dans la production automobile mondiale. Dessinée par Anatole Lapine, directeur du centre de style Porsche à l'époque, la 928 est la première voiture de sport à être élue voiture de l'année en 1978. Chose doublement inédite chez Porsche, il s'agit d'une sportive à moteur avant et mue par un V8 tout en aluminium élaboré spécialement pour ce modèle. La carrière de la 928 sera longue avec des améliorations régulières et des performances en hausse constante. La 928 première version, sortie en 1978 avec un V8 de 4.5l de

cylindrée développant 240 ch, fera ainsi un grand bond en avant dès le lancement de la version S en 1980, avec son V8 de 4.6l passant à 300 ch. Elle évoluera encore plus en profondeur avec la présentation de la S4 en 1986, version marquant un tournant majeur dans l'histoire de la 928 de par son style plus enveloppant et son moteur atteignant 5.0l de cylindrée pour 320 ch. Au final, fort d'un succès commercial incontestable, la Porsche 928 est un élément fondamental dans l'histoire de Porsche et est en train de reconquérir le cœur des amateurs de GT.

Très élégante dans sa livrée vert foncé métallisée avec son intérieur en cuir beige, la voiture que nous présentons comptabilise moins de

60 000 km au compteur. Achetée en octobre 2012 par son propriétaire actuel, ce dernier fit remplacer chez Porsche IMSA à Rouen le bloc hydraulique ABS et procéda à un entretien général du véhicule en décembre 2014 pour un montant total de 4 532 €. Livrée neuve à l'importateur officiel Porsche Miwza au Japon, la voiture est équipée du toit ouvrant électrique, de la climatisation et des sièges électriques. Un essai nous a permis de constater le bon fonctionnement de son moteur et son comportement sûr. Capable de hautes performances et d'avaler les kilomètres, cette voiture est encore plus désirable dans cette sobre livrée. De plus, peu d'exemplaires peuvent se targuer d'avoir un si faible kilométrage.



Unveiled at the 1977 Geneva show and intended for a broader public, different from that of 911 fans, the Porsche 928 was a new sort of car both for the Stuttgart marque and for the automotive world as a whole. Designed by Anatole Lapine, head of Porsche's design studio at the time, in 1978 the 928 became the first sports car to be elected 'Car of the Year'. In a complete departure for Porsche it was front-engined and powered by an all-alloy V8 specifically designed for it. The 928 would enjoy a long career, with regular improvements and power increases.

The first version, on sale from 1978, had

a 4.5-litre engine developing 240bhp. In 1980 came a big leap forward with the arrival of the 928S, powered by an enlarged 4.6-litre engine boosted to 300bhp. The next major evolution was the S4 of 1986, an important advance as it incorporated styling changes as well as a 5-litre engine pushing out 320bhp. Proving an undoubted commercial success, the 928 played a major role in Porsche's history and today is winning the hearts of a new generation of GT enthusiast. Very elegant, with its dark green metallic paint and beige leather interior, the example presented here has fewer than 60,000km (37,290 miles) on the clock. It was bought in October 2012 by its

current owner, who had the ABS installation replaced by Porsche IMSA in Rouen and had the car given a full service, the cost of the work, in December 2014, totalling 4532€.

Delivered new to the official importer in Japan, Porsche Miwza, the car has an electric sunroof, air-conditioning, and electric seats. Testing the car has confirmed that the engine is performing as it should and that the car drives impeccably. Capable of strong mile-shrinking performance, this car is even more desirable as a result of its discreet colour scheme. Furthermore, very few examples can boast of such a modest mileage.

Faible kilométrage
Deuxième main
Look ravageur

*Low mileage
Two owners from new
Great looks*

22 000 / 28 000 €

Carte grise française
Châssis n°WVWZZZ1GZLB003499

*French registration papers
Chassis N° WVWZZZ1GZLB003499*



1989 VW Golf II Rallye

Au début des années 80, Volkswagen est le leader dans le segment très à la mode des petites sportives GTI. Peugeot, un peu plus tard, perturbe la suprématie du constructeur allemand et impose sa très efficace 205 GTI. Le constructeur de Sochaux mise sur le sport automobile pour dorer son image. C'est bien dans le domaine de la course automobile que le constructeur allemand est absent et a besoin de rehausser sa présence. Volkswagen souhaite engager sa Golf en compétition à partir de 1989, plus précisément en championnat du monde des rallyes Groupe A. Afin de répondre au critère des 5 000 exemplaires nécessaires pour courir dans cette catégorie, Volkswagen dévoile en mars 1989 la nouvelle Golf Rallye, dont la production sera assurée de 1989 à 1990 sur les chaînes de montage de Forest proche de Bruxelles en Belgique. Lancia domine le rallye

avec ses Delta, surtout grâce à leur transmission intégrale très efficace. Volkswagen s'en inspire et choisira une mécanique à compresseur afin de reprendre une technologie déjà éprouvée dans le coupé Corrado G60. La version de course développe près de 270 ch et adopte une culasse à 16 soupapes au contraire de la version civile. On peut noter au palmarès une première sortie en 1990 au rallye Costa Smeralda pour finir 6ème, puis une 3ème place au Rallye de Nouvelle-Zélande. Devant la concurrence très affûtée et des légers problèmes de fiabilité, Volkswagen abandonne la course en groupe A à la fin de la saison 90.

La Golf Rallye que nous vous présentons est un modèle vendu neuf en France et immatriculé pour la première fois le 08 / 09 / 1989. Comme en atteste l'immatriculation encore gravée sur les vitres, la voiture a vécu toute sa

vie dans le Jura. De couleur bleue « Graphit Met » du plus bel éclat, elle ne connut que deux propriétaires et se présente aujourd'hui dans un bel état d'origine. Récemment entièrement révisée, avec changement de la courroie de distribution, aucun frais n'est à prévoir. Les jantes ont été sablées puis repeintes dans leur teinte d'origine. La sellerie spécifique aux Rallye en semi-cuir et tissu est magnifique et ne présente pas d'usure notable, si ce n'est une belle patine. A l'essai la voiture s'est montrée homogène, puissante et incroyablement efficace sur les petites routes de campagne. Elle vire à plat et sort du virage en accélération avec le sifflement du compresseur si caractéristique ! Les voitures dites d'homologation voient leur côte monter en flèche récemment, c'est peut-être ici l'occasion d'acquérir une Golf hors du commun pour un prix encore raisonnable.



At the beginning of the 1980s Volkswagen led the pack in the GTi hot-hatch sector. But then along came Peugeot with its fast and lightweight 205GTi – and with the Sochaux company further burnishing its image by an involvement in rallying. This was an arena neglected by Volkswagen, but now it knew it had to react. Accordingly it decided, from 1989, to campaign the Golf in the Group A rally championship. This required a production run of 5000 units and gave birth in March 1989 to the Golf Rallye, to be built at VW's Belgian plant at Forest, near Brussels.

Lancia was then dominating rallying with its Delta, equipped with a highly effective four-wheel-drive system. Volkswagen

followed suit and in addition used a supercharged engine, picking up on the technology already in use on the G60 Corrado coupé. The competition version had a 16-valve head and developed approaching 270bhp, and on its first outing, the Rally Costa Smeralda, it came home sixth. This was followed by a third place in the Rally New Zealand, but faced with well-developed rivals and certain reliability problems, Volkswagen decided to abandon Group A rallying at the end of the 1990 season. The Golf Rallye presented here is a model sold new in France and first registered on 8 September 1989. As testified by the registration number engraved on the glass, it has spent all its life in the Jura region. In shiny Blue Graphite metallic paint, the

car has only had two owners and is in fine original condition. Recently fully serviced, it has had the cam belt changed and no further expenses are envisaged. Additionally the wheels have been blasted and repainted in their original colour. The special part-leather Rallye seats show no serious wear and are nicely patinated. On test the car proved incredibly effective as a cross-country express – harmonious in its responses, powerful, cornering flatly, and accelerating through the bends with a characteristic whistle from the supercharger. 'Homologation specials' have been shooting up in value recently, so this could be the moment to acquire a Golf with a real difference for a price that is still reasonable.

Préparation exclusive RUF
Carnet d'entretien, boîte G50
Fiabilité légendaire

RUF conversion
Fine condition, G50 gearbox
Legendary 911 reliability

50 000 / 80 000 €

Carte grise française
Châssis n° WPOZZZ91ZJS103565
Moteur n° 64J07345

French registration documents
Chassis N° WPOZZZ91ZJS103565
Engine N° 64J07345



1987 Porsche 911 ^{3,2} **G50 RUF**

La version 3.2 incarne la résurrection de la 911. Concurrencée au début des années 80 par les versions 928 et 944 à moteur avant, la 911 est menacée de disparaître. Elle doit alors son maintien au catalogue de la marque à la nomination en 1981 de Peter W. Schutz à la tête de Porsche AG. Ainsi, au Salon de Francfort 1983 est présentée la Porsche 911 3.2 qui doit redorer le blason du modèle. Pour y parvenir, elle bénéficie d'un moteur entiè-

rement retravaillé, équipé des dernières évolutions technologiques comme la nouvelle injection Motronic, qui développe 231 chevaux. Le sigle Carrera, synonyme de victoire pour Porsche quelques décennies plus tôt, est de nouveau d'actualité. La recette fonctionne si bien que la 911 redevient le fer de lance de la marque de Stuttgart. Principale nouveauté sur ce modèle à partir de 1987, la boîte de vitesses G50 fournie par Getrag apporte

un net progrès en confort de conduite. Plus rapide et précise, elle dispose aussi d'une commande d'embrayage hydraulique qui facilite les changements de rapports.

Notre exemplaire est l'un des quinze derniers modèles de l'année 1988 livré neuf en Italie comme l'indique son numéro de châssis. Achetée par son actuel propriétaire en Allemagne chez Automobile Frank en septembre 2014, la voiture porte une



élégante peinture bleu foncé avec un intérieur en cuir beige et est équipée de la climatisation, d'un toit ouvrant et des sièges électriques. Le plus intéressant vient certainement de sa préparation par le sorcier allemand RUF car si l'on se réfère aux plaques rivetées dans le compartiment moteur, Elite-Sportwagen (partenaire suisse du préparateur) améliora les performances de la voiture. Préparation moteur, admission directe, barre anti-rapprochement,

spoiler avant spécifique et aileron arrière de turbo pour le côté bestial. Au tableau de bord, les compteurs sont logotés RUF mais les indications témoignent des performances de l'auto : la zone rouge passe de 6 200 tr/min à 6 800 tr/min et la vitesse maximum au compteur de 260 km/h à 300 km/h ! La voiture a bénéficié d'un entretien mécanique chez Miramond Dan-auto en novembre 2014, où elle fut ainsi révisée et plus récemment le filtre à essence fut

remplacé. Elle ne totalise aujourd'hui qu'un peu plus de 85 650 km, ce que les tampons présents sur son carnet laissent à penser être d'origine. La voiture sera bien entendu livrée avec son capot supplémentaire équipé d'un aileron peint aux couleurs de la voiture et d'un contrôle technique de moins de 6 mois. Exclusive, performante et peu kilométrée, cette 911 3.2 revêt de nombreux atouts!



The 3.2-litre model symbolises the resurrection of the 911. With in-house rivalry from the front-engined 944 and 928, the 911's days seemed numbered at the beginning of the 1980s. It owed

its retention in the Porsche range to the 1981 arrival of Peter W Schutz at the helm of the firm. He followed through in 1983 with the announcement at the Frankfurt show of the 3.2, intended to restore some

shine to the 911. The completely re-worked engine, equipped with the latest technology such as a Bosch Motronic electronic management system, developed 231bhp, and the famed Carrera name was affixed

to the car. The recipe worked so well that the 911 again became the Stuttgart firm's mainstay. A key development was the fitment from 1987 of the Getrag G50 gearbox, which brought a definite improvement to the driving experience. Quicker-shifting and more precise, it was mated to a hydraulically actuated clutch, further improving drivetrain smoothness.

Equipped with air conditioning, a sliding roof and electric seats, our example is one of the last 15 models built in 1988 and is elegantly finished in dark blue with a beige interior. Delivered new to Italy, it was bought by its current owner in September 2014 from Automobile Frank in Germany. The most interesting aspect of its specification is the RUF conversion, carried out, according to the engine-compartment plaque, by Elite-Sportwagen, the Swiss partner of the well-known German

tuning business. Modifications include a tuned engine, improved manifold, a front suspension brace, a custom front spoiler and a Turbo rear spoiler. Inside, the dials carry a 'RUF' logo and the markings bear witness to the performance of the car: the redline shifts from 6200rpm to 6800rpm and the maximum speed on the speedo reads 300km/h rather than 260km/h.

The car was serviced by Miramond Dan-auto in Novembre 2014, and again more recently, including fitment of a new fuel filter. Today there is just 85,650 km (53,222 miles) on the clock, which the service-book stamps would seem to support. The car will be sold with an additional engine cover with a spoiler in the body colour and with a French roadworthiness certificate (contrôle technique) less than six months old. Exclusive, fast and low-mileage, this 911 3.2 is a car of many virtues!



Seulement 74 000 km
Même propriétaire pendant 32 ans
Excellent état d'origine

*Only 74,000km (46,000 miles)
In same ownership for 32 years
Excellent original condition*

30 000 / 50 000 €

Carte grise française
Châssis n° WDB2010341A131218

*French registration papers
Chassis no. WDB2010341A131218*



1984 Mercedes Benz

190 E 2,3-16

Le premier objectif de Mercedes, à l'origine de la conception de la 190 E 2.3-16, est l'homologation du nouveau modèle dans le fameux championnat allemand de supertourisme : le DTM (Deutsche Tourenwagen Masters). A l'époque, elle fait figure de précurseur et entrainera l'apparition de ses futures rivales, telles la BMW M3 E30, la Ford Sierra Cosworth ou la Renault 21 2L Turbo. Comparativement au reste de la gamme 190,

la « 16s » fait figure de provocatrice. Sorte de Classe E en réduction, la Mercedes 190 (code usine W201) ressemble à une caricature de ce que représente le style « germanique », à savoir des lignes tendues, massives et rassurantes. La qualité des matériaux et de l'assemblage correspond bien aux standards de la marque à l'Etoile. Côté mécanique, Mercedes n'a pas usé des techniques habituelles d'augmentation de la cylindrée et du couple, mais

fera appel au spécialiste anglais Cosworth pour sa capacité à ensorceler les moteurs 4-cylindres 16 soupapes. Le bloc fonte est emprunté à la E230 avec une culasse 16 soupapes en aluminium inédite de type Crossflow. A l'arrivée, le moteur développe 185 ch à 6200 t/min avec un couple de 235Nm obtenu à 4500 tr/min, accouplé à une boîte de vitesses mécanique Getrag à 5 rapports. En avance sur son temps, cette Mercedes a marqué son époque et



reste encore à ce jour l'une des meilleures berlines sportives de la marque.

La Mercedes 190 E 2.3-16 que nous vous présentons fut immatriculée pour la première fois dans les Yvelines, le 16 octobre 1984. A peine deux ans plus tard, notre exemplaire rejoint le sud-ouest de la France, et devient ainsi la propriété de Gaston Schattel, propriétaire du garage Schattel Fils à Fleurance, spécialisé dans la vente de véhicules d'occasion. Il fera de cette 190 E l'une de ses voitures personnelles qu'il n'utilisera que ponctuellement. Cela semble justifié par l'excellent

état général de la voiture et ses 74 000 kilomètres au compteur. Esthétiquement, cet exemplaire est quasi immaculé, aussi bien extérieurement que dans l'habitacle où les matériaux ont bien vieilli. La sellerie en cuir noir est en très bon état, tous les équipements d'origine y compris le poste radio Becker sont en place et en état de fonctionnement. De plus, notre exemplaire est accompagné de son double de clé ainsi que de son carnet d'entretien original et d'un dossier de factures. A son volant, nous avons été satisfaits du comportement général de la voiture. Les montées

en régime sont progressives pour laisser ensuite le 4-cylindres s'exprimer avec fougue un peu plus haut dans les tours, comme à l'époque. La boîte de vitesses est précise et agréable à manier, et côté freinage les étriers s'exécutent avec satisfaction. Comparée à ses rivales, la Mercedes 190 E 2.3-16 présente encore un potentiel d'investissement intéressant pour l'avenir. Et il est par ailleurs difficile de trouver un exemplaire comparable, d'origine française et avec seulement deux propriétaires à son actif.



Mercedes' first goal when it set out to design the 190 E 2.3-16 was to homologate the new model in the famous German touring car championship, the DTM (Deutsche Tourenwagen Masters). At the time, it was something of a pioneer and led to the appearance of its

future rivals such as the BMW M3 E30, Ford Sierra Cosworth or Renault 21 2-Litre Turbo. Compared with the rest of the 190 range, the '16V' model looked really provocative. A kind of downsized E-Class, the Mercedes 190 (factory code W201) resembled a caricature of Teutonic style, with lines which

were taut, solid and reassuring. The build quality and the materials used were well up to the standards of the marque. Under the bonnet, Mercedes did not employ the usual techniques of increasing the engine capacity and torque output, but turned to the English specialist Cosworth, which

was known for its ability to work its magic on 16-valve 4-cylinder engines. The cast-iron block was borrowed from the 230E, with a new crossflow-type cylinder head made from aluminium. When Cosworth had finished with it, the engine developed 185bhp at 6200rpm, with peak torque of 235Nm (173lb-ft) arriving at 4500rpm; it was mated to a five-speed manual gearbox from Getrag. Ahead of its time, the Mercedes made its mark and remains to this day one of the manufacturer's best sports saloons. The Mercedes 190 E 2.3-16 which we are presenting was first registered on 16 October 1984 in the Yvelines, to the west of Paris. Barely two years later, it moved to south-west France to become the property of Gaston Schattel, the owner of the garage Schattel Fils at Fleurance, which specialised in selling secondhand cars. He made it one of his personal cars and only used it from time to time. This is borne out by the car's excellent overall condition and

the 74,000km (46,000 miles) on the clock. The appearance of the car is virtually immaculate, both outside and inside, where the materials have aged well. The black leather upholstery is in very good condition and all the original equipment, including the Becker radio, are present and in working order. In addition, our car comes with both sets of keys, as well as its original service book and a file of invoices. Behind the wheel, we were satisfied with car's overall behaviour. The 4-cylinder engine picks up revs progressively before giving full rein to its passion higher up the range, just as it did back in the day. The gearchange is precise and pleasant to use, while the brakes perform satisfactorily. Compared with its rivals, the Mercedes 190 E 2.3-16 still has the potential to be a worthwhile investment for the future. It is, moreover, difficult to find a comparable example, originally from France and with only two previous owners.



Véritable Alpina 3.5 Biturbo 360 ch
Boîte manuelle
Type PBATLO

*Authentic Alpina B10 3.5 Biturbo 360 ch
Manual gear box
Three owners from new*

40 000 / 60 000 €

Carte grise française
Châssis n° WAPBALT001B750334

*French registration title
Chassis n°WAPBALT001B750334*



BMW E34

1991 Alpina

B10 BI-TURBO

Présentée en janvier 1988, la nouvelle BMW e34 connaîtra un succès planétaire et une carrière longue de 10 ans. La très désirable M5, fleuron de la gamme développant 315 ch, sévit sans concurrence dans le marché haut de gamme des berlines les plus rapides du monde. Alpina, grand préparateur Allemand vend également ses préparations sur base de BMW. Burkhard Bovensiepen, directeur de la firme, voit en la nouvelle 535i

au 6-cylindres en ligne, une formidable base pour sortir un monstre de puissance, qui deviendra le fleuron de sa gamme. La mode étant aux turbos, à l'époque, le préparateur greffera sur le 6-cylindres en ligne non pas un turbo mais deux ! Deux Garrett T25 ! La gestion électronique est quant à elle confiée à Bosch et la suralimentation est à commande variable depuis l'habitacle. Le moteur développe alors 360 ch et surtout un couple de 520 Nm ! La boîte de

vitesse est une Getrag sport, les amortisseurs des Bilstein, les freins sont d'énormes disques ventilés, les roues des Alpina 17" et le kit de carrosserie spécifique rend le CX encore plus pénétrant. Le résultat est à la hauteur des espérances : 300 km/h au compteur et un 0 à 100 en 5,5 secondes. La M5 est dépassée. Paul Frère essayera la machine diabolique et dira même en 1989 « La B10 Biturbo est la meilleure berline quatre portes du monde ». 507



exemplaires seront fabriqués par Alpina et le développement coûtera presque 3 millions de dollars à la marque. Le prix de vente de 600.000 francs rendra très exclusif le nombre d'acheteurs.

La B10 Biturbo proposée à la vente est l'une des rares survivantes des 507 construites à la main par Alpina. Elle dispose de toutes les options imaginables de l'époque dont le très rare intérieur en cuir de buffle tendu sur des sièges Recaro. Le tableau de bord et les portières reçoivent des inserts en

noyer, le compteur est gradué jusqu'à 320 km/h et le constructeur a discrètement ajouté des manomètres de pression des turbos. A l'essai la voiture nous a surpris par sa facilité d'utilisation et sa douceur. Véritable vaisseau amiral de la route, elle possède une discrétion étonnante et une souplesse de conduite déconcertante... jusqu'à ce que la manette de pression des turbos placée dans l'habitacle soit sollicitée ! La peinture spécifique Alpina Blue a été refaite il y a quelques années

et le propriétaire actuel, par discrétion, n'a pas voulu remettre les décorations Alpina qu'il jugeait trop voyantes. Libre à l'acquéreur de les remettre car le kit neuf sera vendu avec. Entretien à grands frais par son ancien propriétaire belge (plus de 30.000 euros de factures), le propriétaire actuel l'importe en France en 2012. Avec une carte grise française et un contrôle technique à jour, cette B10 Biturbo est une rareté en vente et saura satisfaire les collectionneurs d'Alpina les plus exigeants.



Introduced in January 1988, the new BMW e34 will experience worldwide success and a 10-year career. The highly desirable M5 is the flagship of the range and develops 315 hp, it rages without competition in the high-end market of the fastest sedans in the world. Alpina, a great German manufacturer and neighbor

of Munich from the car maker, is a great success in the supertourism championship and also sells his complete preparations on the basis of BMW. Starting from the base of a 535i with the 6-cylinders in line, Burkhard Bovensiepen director of the firm, sees in this new car, a formidable base to release a power monster. This will be the

flagship of its range. On the 6 cylinders block, the fashion is at the time turbos, the tuner graft not a turbo but two! Two Garrett T25! The electronic management is entrusted to Bosch and the supercharging is a variable control switch from the cockpit. The exhaust line is a work of art signed Boysen. The engine then develops

360 hp and above all a torque of 520 Nm! The gearbox is a Getrag sport, the shock absorbers are Bilsteins, the brakes are huge disks ventilated, the wheels are 17-inch Alpina and the specific body kit makes the CX more penetrating. The result is up to expectations: 300 kmh on the meter and a 0 to 100 in 5.5 seconds. The M5 is outdated. Paul Frère will try the devilish machine and even said in 1989 «The B10 Biturbo is the best four-door sedan in the world». 507 copies will be made by Alpina and the development will cost almost \$ 3 million to the brand! The very exclusive selling price of 600,000 francs filters the number of buyers but all will be sold without difficulties.

The B10 Biturbo offered for sale is one of the few survivors on the 507 built by hand by Alpina. It has all the options imaginable at that time including the very rare buffalo leather interior stretched over Recaro seats. The dashboard and doors

received walnut inserts. Atmosphere: the meter is graduated up to 320 km / h and the manufacturer discreetly add pressure gauges of the turbos in the dashboard. At the test the car surprised us by its ease of use and its softness. Real flagship of the road, it has a surprising discretion and a disconcerting driving flexibility ... until we play a little with the pressure lever of turbos placed in the cockpit! The specific paint Alpina Blue was redone a few years ago and the current owner, by discretion, did not want to put the Alpina deco set back. Free to the buyer to put them back because the new kit will be sold with it. Maintained at great expense by its former Belgian owner (over 30,000 euros in bills), the current owner imports it in France in 2012.

With a French registration and up-to-date technical inspection, this B10 Biturbo is a rarity for sale and will satisfy the most demanding collectors of Alpina.



Faible kilométrage
Modèle assez rare et à redécouvrir
Agréable et facile à conduire

*Low mileage
Rare and unusual variant
Enjoyable and easy to drive*

35 500 / 45 000 €

Carte grise française
Châssis n° 9119310336
Moteur n° 6399074

*French registration (normal)
Chassis N° 9119310336
Engine N° 6399074*



1979 Porsche

911 Targa SPORTOMATIC

La naissance de la 911 dans les années 60 eut une portée inespérée pour la marque allemande. En effet, celle-ci rencontra un succès tellement fabuleux, que les fans demandèrent une version découvrable. Le constructeur ne pouvait rester sans réponse. C'est ainsi qu'est née la 911 Targa, en référence à la « Targa Florio », course Sicilienne où Porsche remporta quelques succès. Le modèle que nous présentons est une rare Porsche 911 3.0 SC Targa de 1979 produite à seulement 1 875 exemplaires

cette année-là. De couleur Grand Prix White avec un intérieur en cuir noir, elle fut achetée par son propriétaire actuel en novembre 2014 lors d'une vente aux enchères en Angleterre. Elle comptabilisait alors 96 000 km. Utilisée le week-end lors de balades sur les routes de campagne normande, elle affiche désormais un peu moins de 100 000 km. Facile à prendre en main, la voiture se montre confortable surtout grâce à sa boîte de vitesses qui enchaîne les rapports sans que son conducteur n'ait besoin de

débrayer. Son six-cylindres, 3.0 de 180 ch se montre vélocité et largement suffisant pour emmener les 1 200 kilos à allure soutenue. La voiture est accompagnée d'un manuel d'utilisation et d'un dossier de factures, on peut d'ailleurs constater que le moteur et la boîte de vitesses ont été reconditionnés en 2002. Repeinte il y a quelques années, elle est un achat idéal pour celui qui recherche une voiture utilisable au quotidien ou pour un collectionneur qui souhaitera redonner à ce modèle rare plus d'éclat.



The arrival in 1963 of the 911 had an unexpected impact on the future of the Porsche marque, so successful did the new model become. Inevitably, enthusiasts soon demanded a soft-top version, and the company responded with the Targa – named after the Targa Florio, the road-race in Sicily in which Porsche had achieved many fine results. The example presented here is a rare 911 3.0 SC Targa from 1979, in which year just 1875 units would be made. In Grand Prix White with a black leather interior,

it was bought by its current owner in November 2014 at a British auction. At that stage there were 96,000km (59,650 miles) on the clock, and this has now crept up to nearly 100,000km in weekend use around the Normandy countryside. The car is easy to drive thanks to the Sportomatic gearbox, which eliminates the need to operate a clutch, and the 180bhp 3-litre flat-six has no difficulty in providing a strong performance in what is – at 1200kg – a relatively light car. The Porsche comes with an owner's

handbook and with a folder of bills that confirms that the engine and gearbox were reconditioned in 2002; additionally the body was repainted some years ago. This is an ideal purchase for someone wanting a car that is usable as daily transport, or for a collector wanting to bring a touch more sparkle to such a rare 911 variant.

Bel état général et faible kilométrage
Plus de 30 ans et toujours moderne
Un modèle toujours très prisé des amateurs

*Good overall condition and low mileage
More than 30 years old, yet still modern
Still highly sought-after by enthusiasts*

80 000 / 120 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° ZFFWA20B0060215
Moteur n° Type 105C 13531

*Belgian registration papers
Chassis no. ZFFWA20B0060215
Engine no. Type 105C - 13531*



1985 Ferrari 328 GTS

Au salon de Francfort en 1985, la 328 vient remplacer la 308 dans la gamme des berlinettes à moteur central arrière. L'esthétique de la 328 est totalement revue avec des pare-chocs plus harmonieux et mieux intégrés que ceux de la Ferrari 308. L'habitacle est modernisé avec la sellerie en cuir redessinée et de meilleure facture. Son V8 développe 270 chevaux et distille des vocalises, d'autant plus impressionnantes que son pilote peut

en profiter cheveux au vent. La Ferrari se comporte particulièrement bien sur la route et est aujourd'hui très prisée des collectionneurs pour son tempérament sportif et son absence d'aide à la conduite. 6 068 exemplaires de 328 GTS sortirent des chaînes de Maranello. Ce modèle emblématique a vu sa cote s'envoler ces dernières années et la demande pour les 328 est toujours restée forte, en raison de la ligne et de ses indéniables qualités routières.

Notre exemplaire est une version GTS construite en 1986. Sa présentation est l'indémodable « Rosso corsa » associée à un intérieur en cuir noir et moquettes noires en très bon état. Son propriétaire actuel en pris possession auprès du spécialiste bien connu Officina Valenti à Utrecht en fin d'année 2013. Selon son carnet d'entretien – duplicata fourni par Officina Valenti – la voiture comptabilisait 35 105 km au moment de l'achat et a parcouru depuis



un peu plus de 2 200 km à ce jour. Si la carrosserie et l'habitacle sont en bel état de présentation, c'est l'excellent comportement routier de cette voiture qui surprend le plus. Moderne dans sa conduite et dans ses réactions, elle donne l'impression de pouvoir englober les kilomètres à une

allure soutenue tout en ménageant ses occupants. Une vraie Grand Tourisme aux performances actuelles. Le toit amovible apporte un vrai agrément à la voiture et offre même un peu plus de hauteur aux passagers de grandes tailles. Faiblement kilométrée, en bel état de présentation et

ayant reçu une révision complète pour la vente, cette Ferrari 328 GTS a beaucoup à offrir. Voici donc une excellente occasion d'acquérir un modèle de l'une des Ferrari V8 à moteur central les plus désirées, surtout dans cette version découvrable.



At the Frankfurt Motor Show in 1985, the 328 succeeded the 308 in Ferrari's range of mid-rear engined berlinettas. The appearance of the 328 was completely revised, with bumpers which

were more attractive and better integrated than those fitted to the 308. The interior was brought up to date, with a new design of better-quality leather upholstery. Its V8 developed 270bhp and was accompanied

by a soundtrack which was all the more impressive as drivers could enjoy it with the wind in their hair. On the road, the Ferrari's handling was particularly good and today it is much sought after by collectors

for its sporting character and absence of electronic aids. In all, 6068 examples of the 328 GTS came off the lines at Maranello. Values of this iconic model have soared in recent years and demand for the 328 has consistently remained strong, thanks to its styling and the undeniable quality of its handling.

Our car is a GTS version built in 1986. It is presented in the classic 'Rosso Corsa' with a black leather interior and black carpets in very good condition. Its current owner purchased it from the well-known specialist Officina Valenti in Utrecht at the end of 2013. According to its service book – a replacement supplied by Officina Valenti – the car had covered 35,105km (21,813 miles) at the time of its purchase; since

then, it has added a little over 2200km (1400 miles). Although the bodywork and interior are in fine condition, it is the car's excellent handling which surprises the most. Modern to drive and in the way it reacts, it gives the impression of soaking up the miles at a rapid pace while treating its passengers with care. It is a true GT with current levels of performance. The removable roof panel really adds to the pleasure offered by the car and even provides a little more headroom for tall passengers. With a low mileage, well presented and fully serviced for the sale, this Ferrari 328 GTS has a lot to offer. This is an excellent opportunity to acquire one of Ferrari's most sought-after mid-engined V8 models, especially in this open-top version.



Première Aston Martin équipée d'un V12
Ligne intemporelle, 2+2
Carnets, excellent état général

*The first V12-engined Aston Martin
2+2 with timeless lines
Service books, excellent overall condition*

45 000 / 65 000 €

Carte grise française
Châssis n° SCFAB42341K401958

*French registration papers
Chassis number: SCFAB42341K401958*



Aston Martin

2001 DB7 Vantage
VOLANTE

Lancée en 1993, l'Aston Martin DB7 s'inscrit comme le modèle ayant littéralement sauvé la marque de la faillite. Sublime, performante et aux finitions élégantes, elle fut incontestablement un succès. Victor Gauntlett, à l'origine de la renaissance d'Aston Martin dans les années 1980, avait compris que pour assurer la survie de l'entreprise et la livraison de nouveaux modèles, la compagnie avait besoin de volume par le biais

d'un modèle plus moderne et fonctionnel. C'est ainsi que le projet fut lancé à partir de 1990 et rendu possible grâce à l'arrivée du géant Ford dans le capital de la firme anglaise. La conception et le développement technologique sont confiés au groupe TWR (Tom Walkinshaw Racing), dont l'engagement officiel des Jaguar XJR en championnat du monde des sports-prototype est alors auréolé de succès. En mars 1993, la DB7 est présentée au salon

de Genève. Il s'agit d'un modèle équipé d'un 6-cylindres en ligne en alliage léger de 3 228 cm³, double arbre à cames en tête, développant 335 chevaux. Il faut attendre 1999 pour assister à la sortie d'une version hautes performances : la DB7 V12 Vantage qui devient la première Aston Martin à recevoir un moteur V12. Celui-ci dispose de 6 litres de cylindrée et développe 420 chevaux. La déclinaison cabriolet, nommée Volante, sera produite



à seulement 2 046 exemplaires, il s'agit d'une version rare et recherchée pour une cote encore abordable.

Le modèle que nous présentons fut immatriculé en Floride en juin 2001 et restera la propriété d'un grand collectionneur américain pendant presque 7 ans avant d'être remplacée en 2008 par une version Zagato. Toujours en Floride, elle changera

de main en 2008 et 2013 comme l'indiquent ses carnets et le dossier historique qui l'accompagne. Jamais accidentée, la voiture a toujours été entretenue avec soin avant d'être importée en France. Immédiatement envoyée chez Aston Martin Paris, la voiture est révisée pour plus de 3 500 €. Très élégante dans sa teinte bleu marine métallisé rehaussée par un intérieur cuir bi-ton beige et bleu en parfait état, cette Aston Martin

DB7 Volante est certainement l'un des plus beaux cabriolets 2+2 équipé d'un moteur V12. Lors de notre essai, le comportement de l'auto s'est avéré excellent et le fonctionnement de la boîte de vitesses automatique Touchtronic parfaitement adapté à l'esprit de cette Aston Martin. Il ne fait aucun doute que les nombreuses qualités de cette voiture feront rapidement grimper sa cote dans les années à venir.



Launched in 1993, the Aston Martin DB7 literally saved the manufacturer from bankruptcy. Magnificently styled, well finished and quick, the model proved a success. The man responsible

for Aston Martin's resurrection in the 1980s, Victor Gauntlett understood that for the business to survive and to bring out new models, the company needed to increase its output with a more modern and prac-

tical car. Beginning in this way in 1990, the project was made possible thanks to the investment made by the giant Ford group in the English firm. Design work and engineering development were entrusted to

the TWR Group (Tom Walkinshaw Racing), which was enjoying much success at the time with its official Jaguar XJR models in the World Sportscar Championship. At last, in March 1993, the DB7 was introduced at the Geneva Motor Show. It was equipped with a light-alloy 3228cc straight-six engine with dual overhead camshafts, producing 335bhp. It would be 1999 before a high-performance version came out: the DB7 V12 Vantage, the first ever Aston to be powered by a V12 engine. It was a six-litre unit developing 420bhp. The Volante variant (the name given by Aston to its convertibles) followed. With just 2046 units built, it is a rare and sought-after version, but prices remain affordable.

The model which we are offering for sale was first registered in Florida in June 2001 and was owned by a major American collector for nearly seven years, before he replaced it with a Zagato version in 2008.

Staying in Florida, it changed hands in 2008 and 2013, as can be seen from the service book and invoices with the car. It was never involved in an accident and was always carefully maintained before being imported into France. Dispatched at once to Aston Martin Paris, a service costing more than 3500 euros was carried out, and last April both rear tyres were replaced. Elegantly finished in metallic dark blue, set off by its interior in two-tone blue and beige leather, which is in perfect condition, this Aston Martin DB7 Volante is certainly one of the most attractive 2+2 convertibles to be fitted with a V12 engine. On test, the car handled exceedingly well, the operation of its Touchtronic automatic transmission proving ideally suited to the character of this Aston Martin. There can be no doubt that this model's numerous qualities will see its value climb rapidly in the years to come.



L'un des plus beaux coupés Ferrari 2+2
Historique connu, carnets et entretien à jour
Très bel état de présentation et de fonctionnement

*One of the most beautiful Ferrari 2+2 coupés
Full history, with service booklets stamped to date
Excellent presentation and running order*

50 000 / 60 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° ZFFSP44B000101655

*Belgian registration documents
Chassis N° ZFFSP44B000101655*



Ferrari — 1995 456 GT

Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 pourvus d'un V12 placé à l'avant, le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d'aboutir à sa commercialisation en 1992. Le designer Pininfarina a privilégié le raffinement et la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d'échappement. Le travail accompli est remarquable et l'aérodynamisme soigné. Les flancs sont quant à eux creusés pour

permettre un meilleur refroidissement du moteur donnant à ce dessin une allure nouvelle. Grâce à ses lignes d'une grande pureté et fluidité, la 456 GT symbolise pour certains la plus belle Ferrari jamais produite et s'inscrit parmi les mythes de la marque. La 456 GT a été produite à 3 300 exemplaires jusqu'en 2003 avant de céder sa place à la 456 M GT puis à la 612 Scaglietti. Il est rare de trouver une 456 GT dans un aussi bel état de nos jours tant les maté-

riaux utilisés par la firme de Maranello ont une fâcheuse tendance à vieillir plus vite que de raison. Si la carrosserie ne présente aucun défaut, c'est l'habitacle qui frappe par son état. Les cuirs et les moquettes ont l'aspect du neuf, la console centrale a été reprise et ne gondole plus et le tableau de bord pourrait passer pour neuf. Superbe dans sa livrée gris canon de fusil, seules les deux portes latérales ont été repeintes. Les alignements des différents éléments de



carrosserie sont irréprochables. Notre 456 GT n'a jamais quitté la Belgique et fut livrée neuve au Garage Francorchamps le 15 mai 1995 équipée de l'excellente boîte manuelle à 6 rapports. Créditée de 91 100 kilomètres au compteur, elle dispose de ses carnets d'entretien, régulièrement tamponnés et à jour. Il est important de préciser que cette voiture fut toujours entretenue dans

le réseau officiel chez Autobedrijf Monza à St-Martens-Latem, FMA nv à Wijnegem ou à l'Officina à Overijse. C'est justement ce dernier qui procéda au dernier entretien le 28 mai 2018 avec le changement des courroies et au contrôle complet de la mécanique (amortisseurs arrière et embrayage neufs). Aucun frais n'est à prévoir sur ce véhicule tant ses trois précédents pro-

priétaires en prirent soin. Lors de notre essai, aucun bruit parasite ou voyant au tableau ne sont venus troubler notre plaisir. L'échappement d'origine laisse exprimer à sa juste mesure le v12 de cette Ferrari que l'on peut considérer comme l'un des plus beaux dessins de Pininfarina. Une voiture exceptionnelle, un jalon important dans l'histoire de la marque.



Carrying on the tradition of front-engined V12 Ferrari 2+2 coupés, the 456 project began in 1989 and saw the car on sale from 1992. Designer Pininfarina put refinement and unflashiness

ahead of an out-and-out sporting image, something merely hinted at by the pair of twin exhaust outlets. Adding dynamism, the indented side treatment incorporated air vents to help cool the engine. All in all,

it was a remarkable piece of work, and featured carefully honed aerodynamics. With its fluid and pure lines, for some the 456GT is the most beautiful Ferrari ever made and it is certainly one of the company's most

legendary models. Including the slightly modified 456M GT of 1998–2003, a total of 3289 were made, after which the model gave way to the 612 Scaglietti.

These days it is rare to find a 456GT in such good condition as our featured car, given the tendency for premature ageing of the materials used by Maranello. Thus if the bodywork is faultless, it is the condition of the interior that is really striking. The leatherwork and carpet are as new, the centre console has been rectified so that it no longer suffers from warping, and the dashboard looks showroom-fresh. Splendidly finished in gunmetal grey, only the doors have been repainted; panel fit is irreproachable.

Equipped with the excellent six-speed manual gearbox, our 456GT has never left Belgium, where it was supplied new by Garage Francorchamps on 15 May 1995. With 91,100km (56,550 miles) on

the clock, it comes with a full complement of duly stamped service books, running up to today. It is important to stress that the car has always been serviced within the official dealer network, by Autobedrijf Monza in St-Martens-Latem, FMA in Wijnegem and l'Officina in Overijse. The last service was carried out by l'Officina on 28 May 2018 and included changing the timing belts and a complete mechanical overhaul that took in a new clutch and new rear dampers. No further expenses are foreseen, thanks to the care taken of the car by its three owners. Our test-drive was uninterrupted by unwelcome noises or by dashboard warning lights coming on to spoil our enjoyment of this fine motor car, whose original-specification exhaust allows the V12 to express itself to seductive effect. One of Pininfarina's most beautiful designs, this is an exceptional machine, and an important part of Ferrari's history.



Rare kit X51
Très belle configuration
Superbe état de conservation

*Rare X51 kit
Excellent specification
Superbly preserved condition*

80 000 / 120 000 €

Carte grise française
Châssis n° WP0ZZZ99ZWS310298

*French registration papers
Chassis no. WP0ZZZ99ZWS310298*



Porsche

1998 CARRERA 993 4S

En 1964, Porsche révolutionne le monde de l'automobile en créant l'une des voitures les plus mythiques de l'Histoire : la Porsche 911. Cette merveille d'élégance et de nervosité est dotée d'un moteur six-cylindres à plat. Par ses lignes sportives aux courbes progressives, ses inoubliables phares ronds et sa mécanique de grande qualité, elle est reconnue par tous. Reprenant les recettes qui contribuent au succès de

cette « voiture de sport sérieuse », les ingénieurs de Stuttgart présentent, en 1993, la quatrième et dernière génération au moteur boxer à refroidissement par air. A partir de septembre 1995, Porsche propose une nouvelle 993 : la 4S. Elle est dotée du nouveau moteur M64/21 présentant le système Varioram. Cette évolution mécanique propose une nouvelle tubulure d'admission d'air qui fait augmenter la puissance du 3.6l à 285

ch. La 4S partage de nombreux éléments mécaniques avec la Turbo et notamment son châssis, ses suspensions abaissées et les freins avec étriers rouges 4 pistons. Esthétiquement la 4S est reconnaissable à ses jantes de 18 pouces Cup III, à ses clignotants blancs à l'avant, à son monogramme 4S à l'arrière mais surtout grâce à son Turbo Look qui sera salué de manière unanime.



Le modèle que nous vous proposons est une 993 4S de 1998 en excellent état de fonctionnement et de présentation. Livré neuf pour le marché hollandais, il est l'un des 6 948 exemplaires produits et dispose aujourd'hui d'un titre de circulation français. La particularité de notre modèle est qu'il est équipé du kit X51 usine. Ce kit proposé par le département Exclusive de chez Porsche porte la puissance de son moteur à 300 ch. Ce gain de puissance est dû à une

hausse de la cylindrée portée à 3 746 cm³ (la cylindrée exacte du moteur de la RS). Outre le kit X51, notre exemplaire possède une impressionnante liste d'options avec notamment les sièges sport avec coque couleur carrosserie, l'intérieur intégralement recouvert de cuir ou encore le régulateur de vitesse et les phares Litronic. Cette 993 4S présente une magnifique livrée Arctic Silver associée à un élégant intérieur de couleur Boxster Rot, la combi-

naison de couleurs est absolument sublime. Le duplicata du carnet d'entretien atteste d'un entretien suivi et régulier, la voiture sera vendue accompagnée de son volant ainsi que de son autoradio d'origine. Cette superbe 911 possède tous les arguments pour séduire les collectionneurs les plus exigeants, avec une estimation aussi attractive, nul doute qu'elle constitue une excellente opportunité.



In 1964, Porsche caused a stir in the automotive world when it created one of the most legendary cars in history, the Porsche 911. Wonderfully elegant and marvellously responsive, it was fitted with

a flat-six engine. With its sporty styling and gradual curves, its unforgettable round headlamps and high-quality engineering, it was recognised by everyone. Continuing the formula which had contributed to the

success of this "serious sports car", in 1993 the engineers from Stuttgart presented the fourth and final generation with an air-cooled boxer engine. In September 1995, Porsche introduced a new

993 model, the 4S. This was fitted with the new M64/21 engine, which introduced the Varioram system. This evolution of the engine featured a new intake manifold, which increased the power of the 3.6-litre unit to 285bhp. The 4S shared several mechanical components with the Turbo, notably its chassis, lowered suspension and brakes with 4-piston red callipers. Visually, the 4S could be recognised by its 18-inch Cup III wheels, white front indicators and 4S badging at the rear, but above all by its 'Turbo Look', which was universally acclaimed.

The model which we are offering is a 993 4S from 1998 in excellent condition, cosmetically and mechanically. Delivered new into the Dutch market, it is one of the 6948 cars built and now has French registration papers.

Our car is distinctive in that it is fitted with

the works X51 kit. This kit – offered by the Exclusive department at Porsche – raised the power output of the engine to 300bhp. This gain was achieved by an increase in the engine capacity to 3746cc (exactly the same as for the RS engine). In addition to the X51 kit, our car has an impressive list of options, including sports seats with body-colour backs, a full leather interior, cruise control and Litronic headlamps.

This 993 4S is presented in a splendid Artic Silver finish with an elegant Boxster Red interior, an absolutely sublime colour combination. The replacement service book confirms that the car has been regularly maintained, and it will be sold with its original steering wheel and radio.

This magnificent 911 has everything in its favour to win over the most demanding of collectors, and with such an attractive price estimate, it undoubtedly represents an excellent opportunity.



Rare Bentley S3 livrée neuve en France
Version la plus évoluée de la série
1286 exemplaires seulement

*Rare French-market S3
Most developed version of the model
Only 1286 made*

30 000 / 50 000 €

Carte grise française
Châssis n° B318LCN

*French registration documents
Chassis N° B318LCN*



Bentley ¹⁹⁶³ S3

En octobre 1962, la Bentley S2 laissa la place à la S3. Il était aisé de faire la distinction la dernière série ayant quatre phrases au lieu de 2, mais là ne s'arrêtait pas la différence. Le célèbre radiateur avait perdu 38 mm en hauteur ce qui rendit le capot moteur plus plongeant et mécaniquement, le moteur gagnait en puissance, la direction était améliorée mais pas les

freins ni la suspension. La vieille maison hésitait à passer aux freins à disques, les essais n'avaient pas été concluants, car jugés plus bruyants que les tambours, ce qui pour ce salon roulant était proprement inadmissible ! Les quatre phares donnaient un meilleur éclairage et correspondait mieux aux critères américains, les double phares étant de rigueur sur la

production d'outre atlantique. L'habitacle était encore plus confortable. «More power, more passengers, space, better lighting, easier S3 steering» tel était le cahier des charges et le nouveau modèle y répondit parfaitement. En effet, la S3, produite de 1962 à 1965, est bien plus qu'une Bentley de transition entre la S2 et la T1. Elle en est l'aboutissement ultime.



La voiture présentée fut livrée neuve le 20 mars 1963 par l'importateur français de Levallois : Franco-Britannic Autos Ltd. Il s'agit donc d'une conduite à gauche d'origine dans un bel état de présentation et de fonctionnement. Lors de notre essai, son comportement nous a apporté entière satisfaction, le moteur et la boîte de vitesse ayant été refaits il y a une dizaine d'années

chez Americo Automobiles, véritable spécialiste Rolls-Royce et Bentley. Extérieurement, la peinture en deux tons de gris a été refaite il y a quelques années et ses chromes présentent bien. Son habitacle en cuir gris et moquettes de laine grises assorties de boiseries vernies est en très bel état tout comme le ciel de toit et les tablettes arrière, un must pour ce modèle

à l'époque. Statutaire et élégante, son nouveau propriétaire n'aura pas grand-chose à faire pour s'assurer de son bon fonctionnement dans les années qui viennent. Toujours agréable à conduire dans la circulation actuelle, cette Bentley S3 est une somptueuse auto à redécouvrir.



In October 1962 the Bentley S2 gave way to the S3. This last series of S-type is easily distinguished by its four-headlamp front, giving better lighting and belatedly fitting in with trans-

atlantic styling fashions. But the differences don't stop there. The radiator is 38mm (1.5in) shorter, allowing a lower bonnet-line, the interior has more rear legroom and shoulder room, the engine

is more powerful, and the steering improved. The brakes and suspension, on the other hand, remain unchanged. In fact Rolls-Royce, owner since 1931 of the Bentley marque, had been hesi-

tating about a move to disc brakes, as testing had revealed them to be noisier than drums – unacceptable for this drawing-room on wheels! All in all, the S3 – produced until 1965 – was more than just a stop-gap pending the arrival of the T-type: it was a worthy high-point in the development of the S-type and Silver Cloud range.

The car presented here was delivered new on 20 March 1963 by Levallois-based importer Franco-Britannic Autos, and is thus a genuine left-hand-drive car. It is in excellent bodily and mechanical order, with the engine and automatic gearbox having been rebuilt ten years ago by Rolls-Royce and Bentley specia-

list Americo Automobiles, and on test it drove perfectly. The two-tone grey coachwork was repainted a few years ago and the chrome is in good condition. The wood-trimmed interior in grey leather with matching wool rugs is in an excellent state, including the headlining and of course the folding picnic tables that were once such a feature of British luxury cars. Over the coming years the new owner will thus have very little to concern himself with, as he enjoys this sculptural and elegant machine. Delightful to drive, even in today's traffic, this Bentley is truly a sumptuous vehicle that merits being rediscovered.



21 000 km d'origine certifiés
Rare à la vente
Luxe, calme et volupté

*Only 21 000 kilometers certified
Rare sale
Luxury, calm and mellowness*

80 000 / 130 000 €

Carte grise française
Châssis n° WDB2400791A002057

*French registration title
Chassis n° WDB2400791A002057*



Maybach 2008 57S

Tout le monde connaît désormais Maybach comme une marque emblématique mais peu connaissent son histoire. Wilhelm Maybach est l'homme qui a fondé la prestigieuse marque Allemande et est sans aucun doute l'un des pionniers de l'in-

dustrie automobile mondiale. Passionné de mécanique et diplômé d'une école d'ingénierie, il rencontre Gottlieb Daimler en 1865, l'inventeur du moteur à explosion. Celui-ci l'embauche comme dessinateur technique et ce sera le début d'une collaboration formidable. En 1899 Daimler et

Maybach fabriquent ensemble le premier motorcycle au monde, baptisée « Daimler Reitwagen ». Suite à des divergences avec le successeur de Gottlieb, Maybach crée une marque indépendante et se lance dans la construction de voitures de luxe. Il construira des moteurs pour





l'armée allemande également. Mais la guerre aura des conséquences terribles et le constructeur perd l'intégralité de ses usines dans les bombardements. En 1960 Mercedes rachète la marque Maybach et se lance dans la construction de haut de gamme de W 108 et de classe S W 116. Il a fallu attendre 2002 pour que Maybach soit relancée comme une branche à part entière de Mercedes. La mission est alors très claire : fabriquer la voiture de série la plus luxueuse au monde. Les premiers modèles 57 et 62, respectivement 5,7 m et 6,2 m de long, sont équipés évidemment de moteurs Mercedes et AMG. En 2008 Maybach est élue marque la plus luxueuse au monde par « The Luxury Institute LLC ». Le modèle que nous vous présentons dans ces pages est une rare 57s de 2009,

vendue neuve en France. De couleur noire, il faut rappeler que seulement deux couleurs étaient disponibles au catalogue, noir ou gris. Elle est équipée de l'intérieur en cuir blanc et à inserts de carbone. Elle dispose de toutes les options possibles et imaginables. Les équipements présents dans l'habitacle représentent une véritable débauche de luxe : le revêtement des sièges est ventilé, un réfrigérateur est disponible entre les sièges arrière, deux téléphones, les flûtes de champagnes ciglées Maybach, les deux écrans vidéo dans les dossiers arrière, les casques audio d'origine, etc..., la liste est incroyablement longue. Cette voiture exceptionnelle bien que très luxueuse se voulait être sportive, ce pourquoi Mercedes choisira son plus beau moteur pour l'équiper. Le

fleuron du motoriste AMG, le fameux V12 6.0l développant 612 ch permet des performances hors du commun malgré les 2t5 de la limousine. Michelin équipe la voiture de pneus spéciaux Pilot Sport de 20 pouces qui autorisent une vitesse maxi de 275 km/h alors que les voitures de série allemandes sont normalement bridées à 250 km/h. Notre modèle ici présentée fut achetée neuve à Paris par un président étranger, ce qui rend son histoire peu commune. Affichant seulement 21 500 kilomètres au compteur, cette Maybach ne sera utilisée que très occasionnellement. Par conséquent, cet exemplaire se présente aujourd'hui en parfait état de marche et se tient prête à accueillir ses nouveaux occupants dans un confort royal.



Everyone knows Maybach as an iconic brand but few know its history. Wilhelm Maybach is the man who founded the prestigious German brand and is undoubtedly one of the pioneers of the global automotive industry. Passionate about mechanics and graduated from an engineering school, he met Gottlieb Daimler in 1865, the inventor of the explosion engine. He hires him as a technical draftsman and this will be the beginning of a formidable collaboration. In 1899 Daimler and Maybach together produced the world's first motorcycle, dubbed «Daimler Reitwagen». Following discrepancies with Gottlieb's successor, Maybach created an independent brand and embarked on the construction of luxury cars.





Maybach build engines for the German army as well. But the war will have terrible consequences and the manufacturer loses all his factories in the bombings. In 1960 Mercedes bought out the Maybach brand and launched into the high-end construction of W 108 and S class W 116. It was not until 2002 that Maybach was relaunched as a branch of Mercedes. The mission is then very clear: make the most luxurious

production car in the world. The first 57 and 62 models, respectively 5.7 m and 6.2 m long, are equipped with Mercedes and AMG engines. In 2008 Maybach was voted the most luxurious brand in the world by «The Luxury Institute LLC».

The model we present in these pages is a rare 57s from 2009, sold new in France. Equipped with white leather interior and

carbon inserts, the car has finally all possible and imaginable options. The equipment in the passenger compartment represents a real luxury debauchery: the covering of the seats is ventilated, a refrigerator is available between the rear seats, two telephones, the champagne glasses with the Maybach logotyp, two video screens in back folders, original audio headsets, etc...the list is incredibly long.



This exceptional car although very luxurious wanted to be sporty, which is why Mercedes will choose its most beautiful engine. The flagship of the engine manufacturer AMG, the famous V12 6.0l developing 612 hp allows outstanding performance despite the 2,5 tonnes of the limousine. The car is fitted with special Michelin 20-inch Pilot Sport tires that allow a maximum speed of 275 km/h while German production cars

are normally clamped to 250 km/h. This Maybach has been bought new in Paris by a foreign president, which makes its history unusual. With only 21,500 kilometers on the clock, this Maybach will only be used occasionally. As a result, this model is now in perfect working order and is ready to welcome its new occupants in royal comfort.

Superbe configuration de couleurs
Française d'origine, carnets et historique
Sort de révision

*Magnificent colour/trim combination
French-market car with full service history
Recently overhauled*

85 000 / 115 000 €

Carte grise française
Châssis n° ZFFAA17B000079849

*Chassis N° ZFFAA17B000079849
French registration documents*



1989 Ferrari TESTAROSSA

Dans la lignée de la 512 BB, la Testarossa était une déclinaison encore plus aboutie du thème berlinette à moteur central inauguré par Ferrari avec la 365 GT4 BB. Sous une carrosserie signée Pininfarina, elle reprenait le moteur 12-cylindres à plat surmontant la boîte de vitesses de ses devancières, certaines améliorations (comme des culasses à quatre soupapes par cylindre) permettant de faire passer la puissance à

390 ch. Accélérant de 0 à 100 km/h en 5,3 s, elle atteignait 290 km/h en pointe, valeur réservée en 1984 à quelques rares bolides exotiques. Ses qualités exceptionnelles lui ont permis de remporter un beau succès commercial, avec une diffusion de plus de 7 000 exemplaires. Longtemps négligée par les collectionneurs, la Testarossa a largement retrouvé la place qui lui revient au panthéon des plus mythiques berlinettes sorties de Maranello.

Sur le marché actuel, plus raisonné mais surtout plus exigeant depuis quelques années, les voitures les plus belles et parfaitement documentées tirent leur épingle du jeu au milieu d'une offre plus importante. Lorsque l'on nous a proposé cette Ferrari Testarossa nous n'avons pas hésité longtemps avant de convenir qu'elle revêtait un intérêt tout particulier à nos yeux. Achetée le 16 juillet 1996 par son actuel propriétaire, cette voiture fut toujours entretenue avec



un soin tout particulier, d'abord chez Pozzi à Levallois, puis par Philippe Gardette d'Auvergne Moteur et tout dernièrement chez Fiorano Racing à côté de Paris. Son carnet d'entretien retrace tout cela minutieusement. Exceptionnelle sous bien des aspects, cette voiture fut livrée neuve en France par l'importateur officiel Pozzi à son premier propriétaire en mars 1989 dans la traditionnelle teinte Rosso Corsa avec l'intérieur en cuir noir et moquettes rouges. Son second propriétaire en prendra possession en juin 1993 à Paris et roulera assez régulièrement jusqu'à ce qu'il la cède à son avocat, lui-même amateur de

voitures de sport. Ce dernier cultivant une certaine discrétion se lancera alors dans une peinture intégrale de la voiture pour lui offrir cette teinte du catalogue Ferrari de l'époque, le Gris Auteuil, plus discret et se mariant à merveille avec les lignes et l'habitacle du modèle. Comme on peut le constater sur les photos d'époque jointe au dossier, chaque élément de la carrosserie sera démonté pour que, jusqu'au châssis, le résultat soit à la hauteur de ses attentes... Plus de 20 ans se sont écoulés et le résultat est toujours aussi réussi, cette voiture est une véritable beauté. Alignements, compartiment moteur, sellerie, moquettes, tableau

de bord, ciel de toit, jantes, l'ensemble est dans un état que l'on peut qualifier de remarquable. Affichant 59 076 km au compteur, cette voiture vient d'être entièrement révisée pour plus de 8 000 € sur facture. Si la Testarossa a pour réputation d'être l'une des premières supercars, on oublie de dire qu'elle est aussi capable de rouler à allure modérée sur petites routes et ce dans un grand confort. Une vraie Grand Tourisme, une véritable icône, plus encore avec cet historique limpide et cette configuration rare.



Following on from the 512 BB, the Testarossa was an even more accomplished development of the mid-engined 12-cylinder theme initiated by Ferrari with the 365 GT4 BB. Under its Pininfarina clothing it carried

over flat-12 mounted atop the gearbox of its predecessors, but with certain improvements – such as a move to four valves per cylinder – that boosted power to 390bhp. Accelerating to 100km/h (60mph) in 5.3 seconds, it had a maximum speed

of 290km/h (180mph), which back in 1984 was a figure reserved for a very few of the most exotic of motor cars. The model's exceptional qualities assured it of commercial success, with more than 7000 made. For a long while snubbed by collectors,

the Testarossa has now largely found its rightful place in the pantheon of mythical berlinettas from Maranello.

In today's market, more reasonable but above all more demanding, the most beautiful and best-documented cars are those that stand out, in a more crowded field. When we were offered this Ferrari Testarossa we didn't hesitate long before agreeing that it had a particular appeal. Bought on 16 July 1996 by its current owner, it has always been notably well maintained, first by Pozzi in Levallois, then by Philippe Gardette of Auvergne Moteur and finally by Fiorano Racing just outside Paris. The service booklet confirms all this in full detail. Exceptional in all areas, the car was delivered new in March 1989 by official importer Pozzi, and was finished in Rosso Corsa with a black leather interior and red carpets. Its second Parisian keeper acquired the car in June 1993 and used it regularly until he passed it on to his lawyer, another lover of sports cars. In accord with the discretion demanded of his profession, the new owner

had the car resprayed in Gris Auteuil, a factory-catalogued Ferrari shade that is less showy and admirably suits the car's lines and its interior colour scheme. As can be seen in the photos included with the Ferrari's documentation, the body was fully dismantled for the operation, to ensure a finish to the high standard demanded. More than 20 years on, the result remains stunning – this car is a real beauty. Panel gaps, engine compartment, upholstery, carpets, dashboard, headlining, wheels: everything is in a condition that is quite simply remarkable. With only 59,076km (36,700 miles) on the clock, the car has just had a full service at a cost of 8000€. If the Testarossa can be regarded as one of the first modern supercars, one mustn't forget that it is just as capable of being driven at modest speeds on lesser roads, and in great comfort. This polyvalence makes it a true Grand Tourer, and it is even more desirable when, as here, it has such a well documented history and such an unusual presentation.



Superbe présentation
Entretien régulier, carnet d'entretien à jour
Seulement 1 344 exemplaires produits

*Superbly presented
Regularly maintained, up-to-date service book
Only 1344 cars built*

80 000 / 120 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n°ZFFWA19B000069817
N° de moteur : Type 105 C 02357

*Belgian registration papers
Chassis no. ZFFWA19B000069817
Engine no. Type 105 C 02357*



1987 Ferrari 328 GTB

Considérée aujourd'hui encore comme l'une des berlinettes les plus réussies de Maranello, la 328 rencontra un franc succès mais c'est en GTB – sa version fermée – qu'elle est la plus rare. Revenons brièvement sur sa genèse. En 1975, la Ferrari 308 fait fureur lors de sa présentation à Paris, elle devient rapidement un « best seller » pour la marque, en Europe, et aux États-Unis surtout. Adorée pour sa ligne, mais aussi

pour les performances de son moteur, elle ne cessera d'évoluer pendant 10 ans au fil des avancées techniques. Aussi, son patronyme changera lorsque l'évolution de cylindrée arrivera. En 1985, est présentée la 328 qui apporte nombre d'évolutions tant techniques que sur le plan du style avec pour mission de perpétuer le succès de sa devancière. La cylindrée et la puissance s'accroissent, les pare-chocs rappellent ceux de la Testarossa, l'habitacle est

complètement repensé, et cet ensemble d'améliorations rend la voiture bien plus agréable à l'usage.

Notre Ferrari 328 GTB fut livrée neuve le 8 avril 1987 chez le spécialiste Auto Becker à Düsseldorf dans la teinte Rosso Corsa avec un intérieur en cuir noir. Son carnet d'entretien nous assure que la voiture a toujours été entretenue dans le réseau Ferrari ou chez des spécialistes reconnus en Allemagne puis en France à partir de



1994. Nous disposons d'ailleurs d'un dossier assez important de factures des deux précédents propriétaires français, de contrôles techniques et de rapports d'expertise. Longtemps restée dans les mains de son troisième propriétaire entre 2005 à 2018, la voiture apparaît dans un

comparatif en 2014 dans le magazine Auto Retro. Superbe et parfaitement alignée, la carrosserie a reçu un voile de peinture très bien exécuté, parfaitement tendu. Prendre place derrière son volant est un vrai plaisir, on notera d'ailleurs que le tableau de bord a été regarni de cuir pour un résultat splen-

dide. Régulièrement entretenue, révisée avant la vente, belle, performante et possédant un historique clair, cette Ferrari 328 GTB a de nombreux atouts pour faire de son futur propriétaire un Ferrariste heureux !



Considered today as one of the best berlinettas to come out of Maranello, the 328 was a resounding success, but it is the GTB – the closed version – which is the rarest. Let us return

briefly to the story of its development, starting in 1975, when the 308 caused a sensation when it was presented in Paris. It quickly became a bestseller for the company in Europe and, above all, in the

United States. Adored for its styling, but also for the performance delivered by its engine, it was continually developed over 10 years. The model name changed when a larger engine arrived. In 1985, the 328

was introduced, bringing with it a number of technical and stylistic developments aimed at continuing the success enjoyed by its predecessor. The engine capacity and power output increased, the bumpers now recalled those of the Testarossa and the interior was completely revised, a series of improvements which made the car far more pleasant to use.

Our Ferrari 328 GTB was delivered new on 8 April 1987 by the specialist Auto Becker in Düsseldorf, finished in Rosso Corsa with a black leather interior. Its service book confirms that the car was always serviced in the Ferrari dealer network or by well-known specialists in Germany and then in France from 1994. We also have an extensive file of invoices from the two previous French

owners, safety inspection certificates and valuation reports. Kept by its third owner for a long period from 2005 to 2018, the car appeared in a comparison feature in the French magazine *Auto Rétro* in 2014. With a superb appearance and perfect panel gaps, the body has been resprayed to a very high standard, with the paint perfectly applied. It is a real pleasure to get behind the wheel, where you will also notice that the dashboard has been recovered in leather, producing a splendid result. Regularly maintained and serviced before the sale, attractive and with strong performance and a clear history, this Ferrari 328 GTB has a great deal going for it and will make its next owner a happy enthusiast of the marque!



Même propriétaire depuis 10 ans
Moteur et boîte de vitesses restaurés
Exemplaire en bon état d'origine

*Same owner for ten years
Engine and transmission overhauled
In good original order*

110 000 / 130 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° ZDT000CA009249

*French historic-vehicle logbook
Chassis N° ZDT000CA009249*



De Tomaso GT5

PANTERA 1982

Lors du Salon de New York 1970, De Tomaso présente sa dernière-née, la Pantera, avec de nouvelles ambitions. En effet, le précédent modèle, la Mangusta fut un succès en demi-teinte, tant la voiture s'est avérée fragile et délicate à conduire. La firme italienne fit alors appel à l'ingénieur Gianpaolo Dallara, co-concepteur de la mythique Miura. Dérivée de sa grande sœur Mangusta, la Pantera fut finalement le plus

grand succès de la marque avec plus de 7 200 exemplaires produits. Véritable voiture de sport, elle est dotée d'une coque autoporteuse en acier. À l'origine présentée en association avec Ford, qui fournissait le V8 de la Mustang, la première version, pourtant bridée par les nécessités industrielles et les normes américaines, connaît un franc succès. Ce dernier se manifeste y compris en compétition : Le Mans, Sebring, Monza,

Silverstone, Nürburgring... Elle sera l'une des GT emblématiques des années 70 sur les circuits du monde entier. Présentée en 1981, la Pantera GT5 adopte un nouveau kit carrosserie, avec des ailes élargies en polyester permettant le montage des jantes Campagnolo identiques à celles des versions Gr. 4 de compétition. La Pantera poursuivra sa carrière jusqu'en 1995, après 25 ans de production, demeurant pourtant rare de nos jours.



La voiture présentée dans ces pages est une Pantera GT5 immatriculée pour la première fois le 28 janvier 1983. Cet exemplaire est équipé de l'aileron type « Delta » optionnel et affirmant un peu plus le caractère sportif de la voiture. Propriété d'un collectionneur français depuis une dizaine d'années, cette Pantera fut précédemment dans les mains d'un passionné vivant dans la région toulousaine. Lorsque l'actuel propriétaire en fait l'acquisition, il entreprend une importante

révision moteur et boîte mécanique chez Still Racing, atelier spécialisé dirigé par Eric Hélary, connu pour avoir remporté les 24 Heures du Mans 1993 au volant d'une Peugeot 905. Le montant des travaux effectués en 2011 s'élève à plus de 8 000 € justifiés sur factures. Depuis, notre Pantera fut conservée dans le garage de son propriétaire et utilisée occasionnellement pour maintenir la mécanique en bon état de marche. La voiture se trouve aujourd'hui dans un bon état d'origine

et fonctionne normalement. Les sièges en cuir ainsi que les moquettes ont été intégralement restaurés, et les 4 Michelin TB15 sont en bon état. Détail amusant, le volant Momo est frappé du sigle JPS, célèbre manufacturier de cigarettes, très investi dans la course automobile dans les années 70 et 80. Il est aujourd'hui rare de trouver un exemplaire dans sa configuration d'origine, les amateurs ne s'y tromperont pas.



When De Tomaso unveiled the Pantera at the 1970 New York Auto Show, with its new model came with new ambitions for the marque. The Mangusta had been only modera-

tely successful, on account of its lack of reliability and its challenging handling. As a result the Italian manufacturer called in Gian Paolo Dallara, joint creator of the mythical Lamborghini Miura. With a rela-

tively lightweight monocoque shell and a bigger version of the same mid-mounted Ford V8, the Pantera was a better car to drive and went on to become the most successful model the company ever made,

with over 7200 produced. At first sold in association with Ford, the first version, even when burdened with anti-smog gear, gave a strong performance. The Pantera was also successful in competition – not least at Le Mans, Sebring, Monza, Silverstone and the Nürburgring – and became one of the emblematic mid-engined GTs of the 1970s. It continued in production until 1995, but even after a life of 25 years it has always been something of a rarity.

Announced in 1981, the Pantera GT5 featured a new bodykit with wide glass-fibre wheelarch extensions, allowing the fitment of the same Campagnolo wheels as used on the Group 4 racers. This particular example was first registered on 28 January 1983 and is equipped with the optional 'Delta' rear spoiler. The property of a French collector for the past ten years, it was previously owned by an enthusiast from the Toulouse area. When the current

owner acquired the car he had the engine and transmission thoroughly overhauled by Still Racing, a specialist company run by Eric Hélary, best known for having won 1993's Le Mans 24-hours at the wheel of a Peugeot 905. The bills for the operation, back in 2011, came to more than 8000€. Since then the Pantera has been garaged and only occasionally taken out to keep the mechanicals in good order. As a result it is in fine original condition and in full working order. The leather seats and the carpeting have been restored and the four Michelin TB15 tyres are in good condition; an amusing detail is that the Momo wheel has a JPS monogram, a reminder of how the well-known cigarette manufacturer was a major presence in motor-racing in the 1970s and 1980s.

These days it is rare to find a Pantera in such original order, and this example will not disappoint lovers of the marque.



Historique en compétition
Championne des Pays-Bas en 1976
Rare configuration Gr. 4/5

Competition history
Dutch championship winner in 1976
Rare Group 4/5 configuration

120 000 / 150 000 €

Carte grise française
Châssis n° 194379S704756

French registration papers
Chassis no. 194379S704756



CHEVROLET

1969 Corvette C3 Gr. 4/5

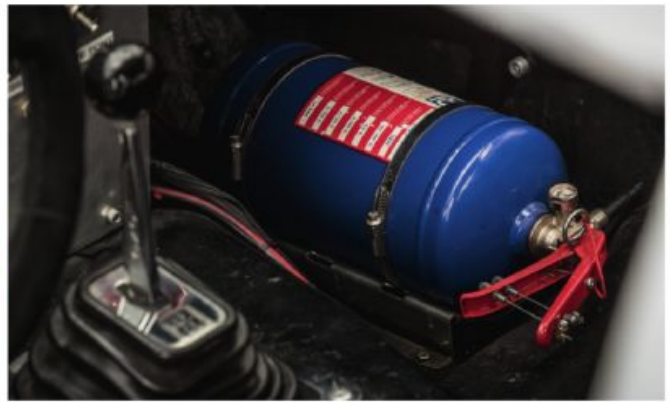
Nous sommes à la fin des années 60, les courses automobiles sont à leur apogée, et les constructeurs les plus réputés de l'époque se livrent une bataille sans fin pour collectionner les victoires. Porsche, Ferrari, Ford, Lola, Alfa Romeo ou encore Chevrolet, les principaux acteurs de l'époque sont tous représentés dans les courses du monde entier. Prototypes et voitures de Grand Tourisme se réunissent durant toute l'année à Spa, Monza, Sebring, ou encore bien sûr, au Mans pour disputer le Championnat du

Monde des voitures de sport. Si la presse se focalise sur la rivalité entre Ford, Porsche et Ferrari dans les catégories Sport et Prototype, les joutes en Grand Tourisme sont relevées notamment entre Porsche et Chevrolet en 1968, puis de nouveau en 1970 et 1971 lorsque Chevrolet termine 4^{ème} du Championnat International des Marques grâce aux excellentes performances de ses Corvette.

L'exemplaire que nous vous présentons dans ces pages entame sa carrière aux mains du pilote privé belge Chris Tuerlinx,

alors concessionnaire General Motors. Le temps de préparer sa Corvette pour la compétition, il l'engage aux 1 000 kilomètres de Monza en 1971 avec le Trans-Europe Gulf Racing Team et termine 15^{ème} avant de courir aux 1 000 kilomètres de Spa le mois suivant. Lors de la saison 72, le pilote belge engage de nouveau sa voiture à Spa avec le Euroil Racing Team mais ne termine pas la course à cause d'un problème mécanique. Pilote aguerri, Tuerlinx totalise près d'une trentaine de départs en compétition. Il terminera la saison 72





au volant de son Opel Commodore à l'occasion des 24 heures de Spa et trouvera malheureusement la mort dans un accident de la circulation en 1973.

La Corvette est alors vendue à Hans Deen, pilote néerlandais qui fera évoluer sa monture à mi-chemin entre le Groupe 4 et le Groupe 5 avec son gargantuesque moteur V8 de 7.5l de cylindrée. La spectaculaire Corvette signe son retour sur les circuits en 1975 dans le Nederlands Toerwagen Kampioenschap (championnat national des Pays-Bas) dont l'ensemble des manches se déroule sur le circuit de Zandvoort. Elle porte alors les couleurs de son sponsor principal, l'ATCO pour Atlantic Paper Company. Il aura fallu une saison pour appréhender le comportement bestial de la Corvette puisqu'Hans Deen termine la saison 1976 à son volant, à la première place, et fera à plusieurs reprises la couverture du programme officiel. La saison

suivante n'est pas aussi réussie, et 1978 marquera l'arrêt de la carrière du pilote néerlandais. Notre Corvette devient alors la propriété d'un compatriote, un certain Bas Van Vliet qui l'engagera à deux manches du Championnat du Benelux.

L'année 1978 marquera la première retraite de cet exemplaire dont la carrière en compétitions officielles aura duré près de 10 ans. Au cours des années 80, l'ancienne icône de Zandvoort est remise chez un collectionneur et arrive sur le territoire français en 1996 dans une nouvelle collection privée. En 2003, c'est le réputé préparateur Yvan Mahé (Equipe Europe) qui en fait l'acquisition, elle nécessite alors une restauration avant de reprendre la piste. C'est finalement son actuel propriétaire qui entreprendra les travaux de remise en état lorsqu'il achète la voiture en 2007. En 2010, près de 30 ans après sa dernière compétition officielle, la Corvette retrouve

la piste dans le très relevé championnat historique CER (Classic Endurance Racing) sur le circuit du Castellet au milieu de ses rivaux d'antan. Nous la verrons de nouveau courir sur le Paul Ricard en 2011, toujours en CER, avant d'être à nouveau révisée par l'écurie Still Racing dirigée par Eric Hélary. Entre 2012 et 2015, son propriétaire engagera près de 50 000 € de frais pour réviser intégralement la mécanique. Passionné par les compétitions et les machines américaines à haut potentiel, il conservera sa Corvette dans sa collection et s'en sépare aujourd'hui pour de nouveaux projets. En parfait état de marche, cet exemplaire présente un historique singulier et des performances de premier rang sur circuit grâce à son V8 de 6 998 cm³. Elle sera livrée avec ses jantes BBS d'origine, accompagnée d'un PTH FIA à renouveler, et de nombreux documents et photos d'époque.



At the end of the 1960s, motor racing was at its height and the best-known car makers of the day fought a never-ending battle to rack up wins. Porsche, Ferrari, Ford, Lola, Alfa Romeo and Chevrolet: all the key players of the time were represented in races across the world. Throughout the year, the prototypes and GT cars came together at Spa, Monza, Sebring and, of course, Le Mans, to compete in the World Sportscar Championship. Although the press concentrated on the rivalry between Ford, Porsche and Ferrari in the Sports and Prototype categories, battles raged in the GT category too, notably between Porsche and Chevrolet in 1968, and again in 1970 and 1971, when Chevrolet finished 4th in the International Championship for Manufacturers, thanks to





AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'ÉTÉ





the excellent performance of its Corvettes. The model presented here began its career with the privateer Belgian driver Chris Tuerlinx, who was at the time a GM dealer. As soon as he had prepared the Corvette for competition, he entered it in the 1000km race at Monza in 1971 with the Trans-Europe Gulf Racing Team, finishing 15th, before competing in the 1000km race at Spa the following month. During the 1972 season, the Belgian driver again entered the car at Spa with the Euroil Racing Team but failed to finish due to a mechanical problem. A seasoned competitor, Tuerlinx started in a total of nearly 30 races. He finished the 1972 season driving his Opel

Commodore at the Spa 24 Hours race but sadly he was killed in a road accident in 1973.

The Corvette was then sold to Hans Deen, a Dutch racing driver, who developed the car to a specification midway between Groups 4 and 5 with its enormous 7.5-litre V8 engine. The spectacular Corvette made its return to the track in 1975 in the Nederlands Toerwagen Kampioenschap (the Dutch national championship), all the rounds of which were held on the circuit at Zandvoort. At this time, it wore the colours of its main sponsor, the Atlantic Paper Company (ATCO). Deen needed just one season to master the Corvette's ferocious handling,

as he finished the 1976 season in first place and often appeared on the cover of the official programme. The next season, he was less successful and in 1978 the Dutch driver ended his career. The Corvette then became the property of his countryman Bas van Vliet, who entered it in two rounds of the Benelux championship.

1978 saw the car retire for the first time from its official motorsport career, which had lasted nearly ten years. During the 1980s, the former icon of the Zandvoort circuit was stored away by a collector, before coming to France in 1996 to join another private collection. In 2003, it was acquired by the renowned race car pre-



paration specialist, Yvan Mahé (Equipe Europe); by now it needed a restoration before going back on track. In the end, it would be its current owner who carried out the refurbishment work when he bought the car in 2007. In 2010, nearly 30 years after its last official race, the Corvette took to the track once again in the top-level CER (Classic Endurance Racing) historic championship, competing at Le Castellet among its erstwhile rivals. It raced again at the Paul Ricard track in 2011, still in the CER championship, before being overhauled once again by the Still Racing team run by Eric Hélary. From 2012 – 2015, its owner spent nearly 50,000 € on a complete

mechanical overhaul. With a passion for motorsport and high-performance American cars, he then kept the Corvette in his collection and is now selling it in order to move on to fresh projects. The car is in perfect running order and comes with a remarkable history; it promises exceptional performance on track, thanks to its 6998cc V8. It will be supplied with its original BBS wheels, an FIA HTP (which will need to be renewed) and numerous period documents and photographs.

Achetée neuve par Johnny Hallyday
Important dossier de factures et d'entretiens
Historique suivi

*Bought new by Johnny Hallyday
Substantial dossier of bills
Documented history*

170 000 / 250 000 €

Carte grise française
Châssis n° 9119301076

*French registration documents
Chassis N° 9119301076*



1979 **Porsche** 911 SC EX JOHNNY HALLYDAY **Gr. IV**

Voiture mythique s'il en est, la Porsche 911 traverse les époques depuis près de 60 ans avec un succès toujours aussi grandissant au fil des générations. En 1978, la 911 Carrera 3.0 est rebaptisée en SC 3.0, développant dans sa première version 180 ch et éclipasant par la même occasion la Carrera 2.7 produite depuis quatre ans. L'arrivée de la SC est le résultat d'un effort de stan-

dardisation de la gamme qui est, avec les 924 et les 928, à la fois importante et disparate, chaque modèle en concurrençant un autre. Parmi les 3 319 exemplaires de 911 3.0 SC coupé fabriqués en 1979, l'une d'entre elle connaîtra une destinée peu commune...

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages, immatriculé 23 CWH 75 pour la première fois le 23 février 1979, fut la

propriété du chanteur Johnny Hallyday. Peu après en avoir fait l'acquisition, la star envoie sa 911 dans l'atelier des frères Alméras à Montpellier pour une cure de vitamines ! Moteur, suspensions, freins, carrosserie, roues, équipements accessoires, la 911 3.0 SC est très largement modifiée. C'est ainsi que la cylindrée passe à 3 500 cm³, avec l'installation d'une injection désormais mécanique,





alors que le système de freinage emprunte celui d'une 911 Turbo 3.3. La carrosserie se voit quant à elle greffée d'un Turbo Look avec le montage à l'avant et à l'arrière de spoilers de 934 Turbo, et les jantes Fuchs sont remplacées par quatre jantes Gotti de 15 pouces. L'ensemble des travaux est effectué en décembre 1979.

Johnny Hallyday profite alors de sa Porsche pendant trois ans, et c'est en janvier 1983 que M. Dhulster en fait l'acquisition. Il fera régulièrement entretenir la voiture dans les établissements S.A. Auto Sport, concessionnaire Porsche et Mitsubishi puis chez les spécialistes de la marque, Alain et Dominique Gobin dans les Deux-Sèvres jusqu'en 1988 lorsqu'il décide de s'en séparer. Elle rejoint alors la région nantaise pendant deux courtes années avant d'être vendue à un nouveau propriétaire qui

la conservera jusqu'à aujourd'hui. Passionné de la firme de Stuttgart, il décide au début des années 90 d'optimiser la préparation de sa Porsche. Pose d'amortisseurs Bilstein, installation de baquets Recaro, il envoie ensuite sa 911 dans les ateliers Meznarie pour un entretien et une préparation mécanique poussée, terminée en 1993, moyennant plus de 40 000 francs de dépenses, justifiés sur factures. Habitué des rassemblements Porsche, son propriétaire inscrit régulièrement sa 911 à des concours ou des rallyes de régularité jusqu'au début des années 2010 où il procède à une révision complète de sa voiture. Elle passe alors dans les ateliers du réputé Alain Triniane qui sera chargé d'homologuer la 911 en groupe 4. C'est ainsi qu'elle obtient son passeport 3 volets FFSA et qu'elle se

retrouve dans la configuration que nous lui connaissons aujourd'hui, accompagnée de son aileron d'origine et d'un imposant aileron de Porsche 934/5. Toujours très avisé et désireux de faire entretenir sa Porsche par les meilleurs, elle rejoint Crubilé Sport en 2018 pour une révision mécanique complète s'élevant à près de 8 000 €. L'allumage vient par ailleurs d'être revu par les ateliers Linea Porsche qui entretiennent la voiture depuis le début de l'année. Avec cette histoire singulière, et pour la première fois sur le marché depuis 1989, cette Porsche 911 représente une opportunité unique d'acquérir à la fois l'une des voitures ayant appartenu à Johnny Hallyday et de pouvoir participer à des compétitions historiques !



A mythical car if ever there were one, the Porsche 911 has crossed the decades with a success that has grown from generation to generation for nigh on 60 years. For 1978 the 911 Carrera 3.0 was rebaptised the SC and in its first version developed 180bhp – in the process outdoing the four-year-old Carrera 2.7. The arrival of the SC was the result of an attempt to rationalise the marque's range, which with the new 924 and 928 had become both large and disparate, with different models in competition with each other. Of the 3319 examples of the three-litre 911 SC coupé made in 1979, one in particular would stand out from the pack... The car presented on these pages was first registered 23 CWH 75, on 23 February 1979, to French singer Johnny Hallyday. A



AGUTTES



little after purchase, the legendary rocker sent the 911 to the Montpellier workshop of the Alméras brothers for a serious pep-up. Engine, suspension, brakes, wheels, accessories – the Porsche was pretty much given the works. The engine was taken out to 3500cc and given mechanical injection, and the braking was uprated to 3.3-litre Turbo specification. The body, meanwhile, was given a 'Turbo Look' conversion, with 934 Turbo spoilers front and rear and Gotti 15in wheels in place of the standard Fuchs items.

With the transformation completed by December 1979, Hallyday enjoyed his Porsche for three years before it passed to a Mr Dhulster in January 1983. Its new owner had the 911 regularly maintained by Porsche/Mitsubishi concessionaire SA Auto Sport and then by marque specialists Alain and Dominique Gobin in the Deux-Sèvres region. Sold in 1988, the car moved to the Nantes region for two years before being bought by its current owner.

Passionate about the Stuttgart firm, the new keeper decided to optimise the 911's

specification. It duly received Bilstein dampers and Recaro bucket seats, and was then sent to the Mezmarie company for an overhaul and mechanical preparation; this was completed in 1993 at a cost of 40,000 francs, as itemised in the paperwork accompanying the car. A regular at Porsche rallies, the owner entered the 911 for concours and regularity trials over the years, until in 2010 he decided upon a complete renovation.

The car was confided to the workshops of respected specialist Alain Triniane, who was



tasked with having the 911 homologated for Group 4 competition. So it was that it obtained its FFSA passport and has ended up in the configuration it is in today, with both its standard spoiler and a more prominent 934/935 item. Always well-informed and keen to have his Porsche looked after by the best names in the field, in 2018 the owner sent it to Crubilé Sport for a complete mechanical overhaul at a cost of around 8000€.

With this very special history, and being on the market for the first time since 1989, this

Porsche 911 represents a unique opportunity to acquire not only a car formerly owned by Johnny Hallyday but also one ready for participation in historic motor sport.

AGUTTES

Eligible aux principaux événements historiques
Préparée par Curt Vogt / Cobra Automotive
Voiture immatriculée

*Eligible for all major historic events
Prepared by Curt Vogt and Cobra Automotive
Road-registered*

60 000 / 80 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n°5R07T213816

*French historic-vehicle logbook
Chassis N° 5R07T213816*



Ford --- 289 1965 MUSTANG FIA

1 7 Avril 1964, New York. Ford révèle son nouveau modèle, la Mustang, qui fait l'effet d'une bombe sur le marché automobile américain : 22 000 exemplaires sont d'ores et déjà commandés ce même jour. Lee Iacocca, alors Directeur général de Ford vient de lancer le nouveau concept de Pony Car: une voiture compacte, d'inspiration européenne, à faible budget et personnalisable à souhaits. Dès 1964, la Mustang est disponible en coupé et cabriolet, gamme à laquelle s'ajoutera, en

1965, une carrosserie fastback. Trois motorisations sont disponibles, le 6-cylindres en ligne de 2.8l, un V8 260ci de 4.2l et l'excellent V8 289ci de 4.7l. Dès 1966, le modèle dépasse le million d'unités produites, et son image à la fois jeune, tendance et sportive attire des préparateurs tels que Carroll Shelby qui connaîtra de nombreux succès avec ses déclinaisons GT 350 puis 500. La France n'échappe pas au mythe: Claude Lelouch, assisté par Henri Chemin, alors directeur des relations

publiques chez Ford, feront entrer la Mustang dans la légende grâce au film « Un homme et une femme », où elle participe au rallye de Monte Carlo. Le même Henri Chemin engagera Johnny Hallyday lors du rallye de Monte Carlo 1967, offrant à la Mustang un coup marketing extraordinaire. En France le pilote Henri Greder fera briller la Ford dans les rallyes les plus réputés, tandis que Jacky Ickx remportera le titre de Champion d'Europe de Tourisme en 1965, avec une incroyable deuxième place



au classement général des 24 heures du Nürburgring.

La Mustang que nous vous présentons dans ce catalogue est équipée de l'incontournable V8 289ci et fut intégralement préparée pour la compétition il y a une dizaine d'années aux Etats-Unis, chez le fameux Curt Vogt, fondateur du non moins connu atelier de préparation Cobra Automotive qu'il dirige depuis 1979. L'intégralité de la préparation a été faite en accord avec l'annexe K du code sportif international pour valider son Passeport Technique Historique qu'elle obtient en

2012. Elle est ainsi équipée d'une boîte manuelle 4 vitesses avec différentiel Detroit Locker, de jantes 15" American Racing montées sur des pneus Avon CR6ZZ, d'un arceau de sécurité, harnais, etc... Fin prête pour courir, son propriétaire par ailleurs pilote réputé dans les compétitions historiques majeures l'engagera par deux fois en régularité au Tour Auto Optic 2000, en 2013 et 2014, mais également à Silverstone Classic en 2013 ainsi qu'à la Coupe des Alpes. Depuis ses dernières participations en compétition fin 2014, cette Mustang a été révisée, en témoigne

les 38 000 € de factures récentes. Equipée pour la compétition, l'habitacle conserve néanmoins des éléments standards comme le volant 3 branches en bois ou encore les sièges d'époque qui lui confèrent un certain charme. Prête à prendre la route, notre Mustang est immatriculée et se trouve éligible aux principaux événements historiques tels que le Tour Auto, Silverstone Classic, Goodwood Revival ou encore le championnat Heritage Touring Cup organisé par Peter Auto.



The Mustang hit the American market like a bombshell. On 17 April 1964 Ford unveiled its new model at the New York World's Fair, and on that very first day no fewer than 22,000 examples were ordered. Lee Iacocca, then general manager of the Ford Division of the Ford Motor Company, had introduced a new concept, the

'Pony Car' – a compact sporting model of European inspiration, sold at a low price and able to be personalised according to the customer's wishes. Initially available as a coupé and a convertible, in 1965 a fastback joined the range. At first three engines were offered – a 2.8-litre straight-six, a 260ci 4.2-litre V8, and the well-regarded 289ci 4.7-litre

V8 in three different tunes – but for '65 the 'six' was up-gunned to 3.3 litres and the smaller V8 dropped. By 1966 more than a million Mustangs had been produced, and its youthful, fashionable and sporting image had attracted tuners such as Carroll Shelby, who would achieve fame with his GT-350 and GT-500 conversions.

France wasn't immune to the spell the car cast: Claude Lelouch, aided by Henri Chemin, then PR director at Ford, gave the Mustang legendary status by using it in the film *Un homme et une femme* – with the car taking part in the Monte Carlo Rally. Chemin also hired singer Johnny Hallyday as a driver for the '67 Monte, a brilliant marketing coup. It was Henri Greder, though, who gained the Mustang its laurels in top European rallies, while Jacky Ickx won the European Touring Car Championship in 1965 after securing an incredible second place overall at the Nürburgring 24-hour race.

The Mustang presented in this catalogue has the famed 'thinwall' 289ci V8 and was fully competition-prepared about ten years ago in the United States, by the highly-respected Curt Vogt, founder in 1979 of well-known competition workshop Cobra Automotive. The car was prepared according to the FIA's Appendix K and in 2012 duly obtained the necessary Historic Technical Passport.

The specification includes a manual four-speed gearbox, a Detroit Locker differential, American Racing 15in wheels on Avon CR6 ZZ tyres, a roll bar, and a racing harness. The Mustang's owner, a well-known competitor in major historic events, entered the car twice in the Tour Auto Optic 2000, in 2013 and 2014, and also in the 2013 Silverstone Classic and the Coupe des Alpes. Since its last forays in competition in 2014 it has been fully overhauled, as testified by 38,000€ of recent bills. Although fitted-out for competition, the interior nevertheless retains standard Mustang equipment such as the three-branch wood-rim steering wheel and the regular seats, lending the cockpit a certain period charm.

Ready to take to the road, our featured Mustang is French-registered and eligible for top-line historic events such as the Tour Auto, the Silverstone Classic, the Goodwood Revival, and the Heritage Touring Cup organised by Peter Auto.



Eligible aux compétitions historiques
Estimation attractive
Voiture immatriculée

*Eligible for historic motorsport events
Attractive price estimate
Registered for the road*

130 000 / 170 000 €

Carte grise française
Châssis n° 887157

*French registration papers
Chassis no. 887157*



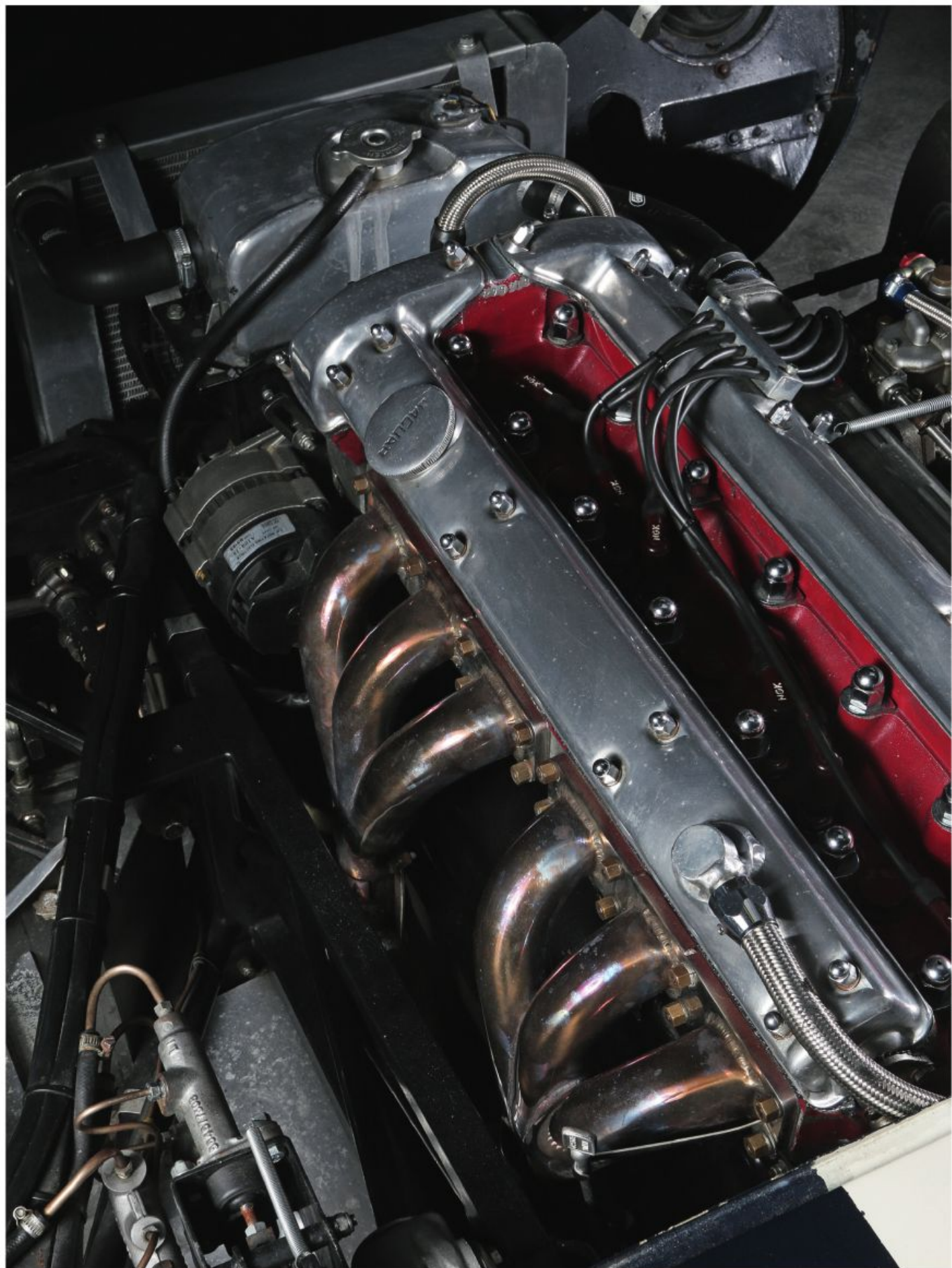
1962 Jaguar Type E

3,8 COUPÉ **Compétition**

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. La firme de Coventry travaille alors dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser

Type E, en référence aux Type C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales... Comme pour la XK 120, la première victoire officielle d'une Type E aura lieu à Oulton Park en 1961 où Graham Hill s'impose devant l'Aston Martin DB4GT d'Innes Ireland. Dès l'année suivante, la talentueuse sportive termine les 24 Heures du Mans à une très belle 4ème place au classement général aux mains de Salva-

dori et Cunningham. La Type E est aux premiers plans et oppose une farouche concurrence aux Ferrari et Aston Martin, ses principales rivales. Si les versions standard connaissent de nombreux succès en compétitions nationales, ce sont bien les versions lightweight qui se distingueront davantage sur la scène internationale. Fabriquées au compte-gouttes par l'usine, les versions allégées seront équipées d'un bloc moteur et d'une carrosserie entière-





ment en aluminium. Trop onéreuse pour de nombreuses écuries privées, des versions semi lightweight virent alors le jour, conservant leur bloc moteur de type XK en fonte, jugé plus fiable, mais équipées d'ouvrants en aluminium (capots, coffre et portes).

Le modèle que nous vous présentons dans ces pages est une Jaguar Type E 3.8l qui a été intégralement préparée pour participer aux plus prestigieuses compétitions historiques du calendrier. Equipée du bloc six-cylindres en fonte et d'une carrosserie entièrement en acier, notre exemplaire obtient son Passeport Technique Historique en 2010 délivré par la MSA (Fédération automobile anglaise) et répondant à l'annexe K du code sportif international de

la FIA. Cette Type E répondant à la fiche d'homologation n°100 est alors répertoriée dans la classe FIA GTS12. Elle est vendue en 2013 par le marchand Frank Jacob via sa société Springbok Sportwagen. C'est un collectionneur suisse qui en fait l'acquisition et participera aux 4 courses de la saison 2014 du réputé championnat Sixties' Endurance chez Peter Auto. Pour sa première saison en compétition historique, son propriétaire signera notamment à son volant une belle 21ème place sur 74 voitures engagées lors des Dix Mille Tours du Castellet sur le mythique circuit Paul Ricard. Pour l'anecdote, le pilote professionnel allemand Wolfgang Kaufmann – plusieurs fois engagé aux 24h du Mans, 24h de Spa, 24h de Daytona – partagera le

volant à plusieurs reprises cette année-là. Une fois la saison 2014 terminée, son propriétaire se sépare de sa Jaguar au profit d'un collectionneur installé en France et passionné par la marque de Coventry. La voiture obtient alors sa carte grise française et sera conservée dans son garage aux côtés notamment d'une autre Type E ou bien d'une Mark II. Désireux de faire de la place dans sa collection, il se sépare de plusieurs autos et notamment de cette Type E 3.8l de compétition qui nous est aujourd'hui confiée à la vente. Eligible aux plus importantes compétitions du calendrier historique telles que le Tour Auto ou Le Mans Classic, cette Type E 3.8l est vendue avec son PTH à renouveler.



Since the end of the war, Jaguar's cars had come to epitomise Grand Touring. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to the marque's sporting image through their successes in motorsport. But time had moved on and Jaguar needed to find a distinguished successor to continue its glorious history.

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

As with the XK 120, the E-Type's first official victory came at Oulton Park in 1961, when Graham Hill won ahead of Innes Ireland's





Aston Martin DB4 GT. The following year, the brilliant sports car achieved an excellent 4th place overall at the 24 Hours of Le Mans, driven by Salvadori and Cunningham. The E-Type was at the front of the grid and proved a fierce competitor to the Ferraris and Aston Martins which were its main rivals. While the standard models enjoyed considerable success in national races, the lightweight versions performed better in international events. Built in tiny numbers by the factory, the lightweight versions were fitted with an aluminium

engine block and all-aluminium body. As these were too expensive for many private teams, semi-lightweight versions appeared, which kept the cast-iron XK engine block, which was considered more reliable, but were fitted with aluminium body panels (bonnet, doors and boot lid).

The model presented here is a 3.8-litre Jaguar E-Type which has been fully prepared to take part in the most prestigious historic motorsport events on the calendar. Fitted with a cast-iron 6-cylinder block and

all-steel body, this car obtained its Historic Technical Passport in 2010, issued by the Motor Sports Association (MSA) in the UK, in accordance with Appendix K of the FIA's international motorsport regulations. The E-Type was then recorded in the FIA Class GTS12 with the homologation form number 100. It was sold in 2013 by the dealer Frank Jacob through his company Springbok Sportwagen. It was purchased by a Swiss collector who took part in four races in 2014 in the renowned Sixties' Endurance championship run by Peter Auto. For its



first season in historic motorsport, its owner achieved a notable 21st place (out of 74 starters) at the Dix Mille Tours du Castellet on the legendary Paul Ricard track. As a matter of interest, the professional German racing driver Wolfgang Kaufmann – who had competed several times at the 24-Hour races at Le Mans, Spa and Daytona – drove the car several times that year. At the end of the 2014 season, the owner sold the car to a collector and Jaguar enthusiast in France. The car was then registered in France and kept in his garage alongside another E-Type

and a Mark 2. Keen to clear some space in his collection, he is now selling several cars, including this competition-spec 3.8 E-Type which has been consigned to us for sale today. Eligible for the most important events on the historic motorsport calendar such as the Tour Auto and Le Mans Classic, the 3.8-litre E-Type will be sold with its HTP, which will need to be renewed.

AGUTTES

Exemplaire restauré
Révisée récemment
L'un des plus beaux dessins de son époque

*Restored car
Recently serviced
One of the most attractive designs of its time*

120 000 / 150 000 €

Carte grise française
Châssis n° 878615

*French registration papers
Chassis no. 878615*



JAGUAR ^{Type E} 1962 **3,8** Roadster

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. Les années passent

et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire. La firme de Coventry travaille alors 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 accentuer la dimension internationale que doit revêtir la carrière de ce modèle, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue « plus belle voiture du monde » par les journalistes spécialisés. Nombreuses sont les personna-





lités de l'époque à s'empresse de passer commande: Françoise Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sans oublier les têtes couronnées... Le design de la Type E a souvent été attribué à Sir William Lyons, c'est pourtant à Malcom Sayer, aérodynamicien issu de l'industrie aéronautique, que l'on doit ce coup de crayon magique. Habillant un châssis tubulaire très léger, le designer anglais a offert à sa création ce capot immensément long et plat qui contribue au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui.

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages est un très beau cabriolet série 1 équipé du moteur 3.8l, livré neuf aux Etats-Unis en 1962. Avant d'être importée en France par son actuel propriétaire, la carrosserie a été entièrement poncée avant d'être repeinte dans sa teinte British Racing Green. Bien réalisée et bien tendue, cette peinture se marie parfaitement avec sa capote, son intérieur en cuir beige ainsi que les moquettes également restaurés il y a peu. Les pneus neufs sont montés sur de superbes roues fils entièrement reconditionnées et présentant un très bel

éclat, tout comme l'ensemble des chromes de la voiture. Révisée début 2019 chez le spécialiste Classic Garage (José Da Rocha), ce roadster nous a donné satisfaction lors de notre essai routier. Dans sa version la plus pure et la plus prisée, ce bel exemplaire mérite toutes les attentions. Ce magnifique cabriolet représente une opportunité rare d'acquérir l'une des plus mythiques voitures de sport du XX^{ème} siècle.

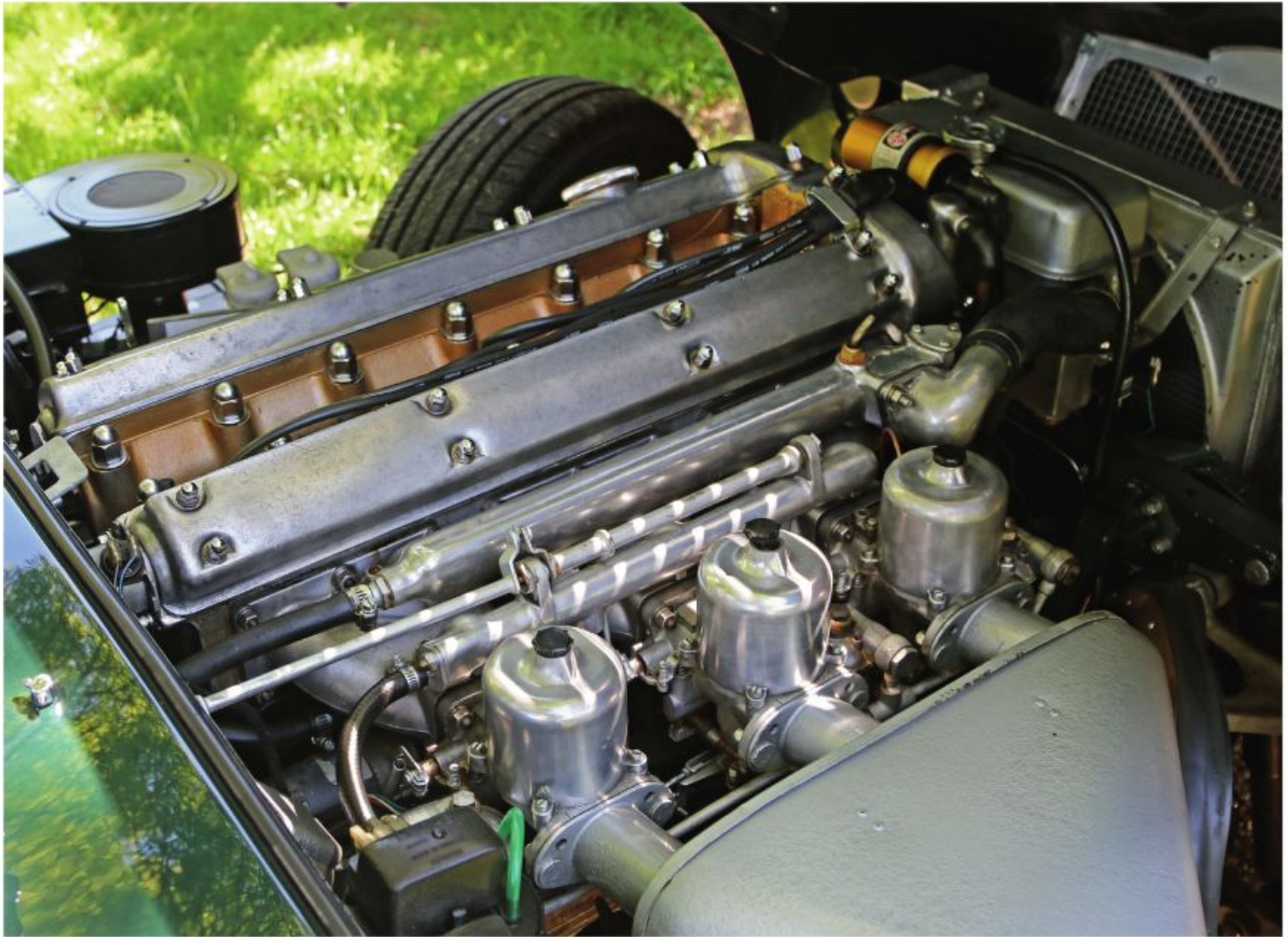


Since the end of the war, Jaguar's cars had come to epitomise English Grand Touring. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to the marque's sporting image through their successes in motorsport. But time had moved on and Jaguar needed to find a distinguished successor to continue its glorious history.

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

Unveiled at Geneva, and not at London, to signal clearly its international ambitions, the





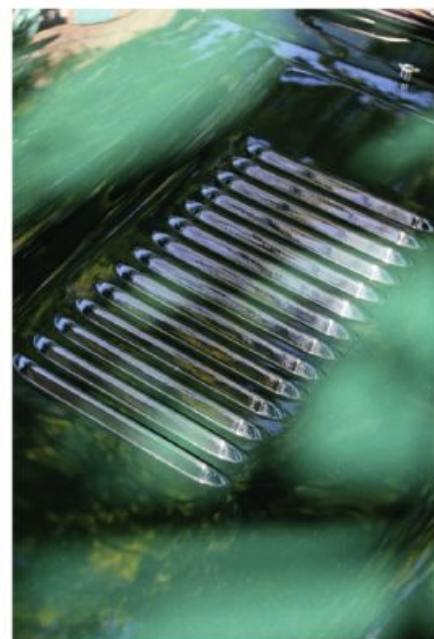
E-Type was an immediate success and was soon elected "The most beautiful car in the world" by motoring journalists. Many well-known personalities of the day hastened to place their orders, among them Françoise Sagan, Charles Trenet and Robert Hirsch, not to mention members of royalty ...

The design of the E-Type has often been attributed to Sir William Lyons, but in fact its magical lines were penned by Malcom Sayer, an aerodynamicist who had come

from the aviation industry. Fitting it over a very light tubular chassis, the English designer conceived a body with an enormously long, flat bonnet which contributed to the magnetic attraction it exercised on the public then and now.

The model we are presenting here is a very handsome Series 1 convertible powered by the 3.8-litre engine, which was delivered new in the United States in 1962.

Before being imported into France by its current owner, the bodywork was completely sanded down before being repainted in British Racing Green. Evenly applied to a high standard, the paintwork goes perfectly with the hood, beige leather interior and the carpets, which have also been recently restored. New tyres are fitted to a splendid set of wire wheels which have been completely refurbished and have a lovely shine, as does all the chromework on



the car. After being serviced at the start of 2019 by the specialist Classic Garage (José Da Rocha), the roadster performed satisfactorily during our road test. In its purest and most sought-after form, this handsome example deserves your full attention. This magnificent convertible represents a rare opportunity to acquire one of the most legendary sports cars from the 20th century.

Très belle restauration
Un exemplaire fiable et performant
Rare version 3.4l S

*Very fine restoration
A reliable car with good performance
Rare 3.4-litre 'S' version*

110 000 / 150 000 €

Carte grise française
Châssis n° S831188DN

*French registration papers
Chassis no. S831188DN*



Jaguar

1958 **XK 150** 3,4 S
Roadster

Ultime évolution de la série des XK, c'est en mai 1957 que Jaguar lance la 150 succédant ainsi à la 120 de 1948 et la 140 de 1954. Fort d'une solide réputation internationale, Jaguar continue ainsi de faire évoluer l'histoire de sa ligne XK initialement lancée avec un six-cylindres en ligne de 3.4 l. D'abord proposée en coupé et en cabriolet, la version roadster est révélée en 1958.

Esthétiquement, les évolutions résident notamment en l'adjonction d'un pare-brise bombé d'un seul tenant et d'une ligne plus moderne influencée par les berlines Jaguar de l'époque, la MKI puis MKII. Techniquement, la 150 conserve l'architecture du châssis dont la suspension avant est à barres de torsion et l'essieu arrière, rigide, est monté sur lames. Elle hérite également de la direc-

tion à crémaillère apparue avec la XK 140 en bénéficiant cependant (et c'est une première !) de freins à disque de série. Le moteur proposé est le 3.4l de 190 ch, il est accompagné d'une boîte manuelle à 4 rapports complétée en option d'un overdrive ou d'une Borg Warner automatique à 3 rapports. Dès l'année suivante, une version S du moteur 3.4l est lancée avec trois carburateurs SU HD8





permettant de développer 250 ch. C'est enfin en 1959 que Jaguar présente un tout nouveau moteur 3.8l de 220 ou 265 ch dans sa variante S. La production du roadster cesse en décembre 1960. L'arrêt du coupé intervient quant à lui en février 1961 et celui du cabriolet en juillet 1961. C'est au total 9 382 exemplaires de la XK 150 qui auront été produits, en grande majorité pour être exportés aux Etats-Unis. La Jaguar XK 150 sera alors remplacée par la Type E.

La voiture que nous présentons est un roadster XK 150 3.4l S sorti des chaînes de production le 25 août 1958. Cet exem-

plaire a été importé des Etats-Unis en 2008 par un collectionneur français passionné de la marque, qui a entrepris une importante restauration de 2008 à 2013. La voiture a été entièrement démontée afin de permettre le sablage et la restauration de la carrosserie et du châssis. Toutes les pièces ont été contrôlées et remplacées lorsque cela était nécessaire. La voiture a été repeinte dans sa teinte Old English White d'origine.

La mécanique a été entièrement démontée et reconditionnée à neuf par le spécialiste Jaguar Francis Trichet. Ainsi le moteur et la boîte Moss 4 rapports, munie d'un overdrive, ont été entièrement

démontés, tout comme les trains roulants et le pont arrière.

L'intérieur a également été entièrement refait, impliquant la réfection de la sellerie en cuir, des panneaux de porte, du tableau de bord et des moquettes, le tout dans une teinte rouge se mariant parfaitement avec la couleur crème de sa carrosserie. La voiture est équipée d'une capote noire ainsi que d'un couvre tonneaux et du double de clefs.

Présentée aujourd'hui à une estimation attractive, ce roadster d'une grande élégance mérite l'attention des collectionneurs les plus avertis.



The final model in Jaguar's XK series, the XK 150 was launched in May 1957, succeeding the XK 120 from 1948 and the XK 140 from 1954. Building on its established international reputation, Jaguar continued to develop the XK series, which had originally been introduced with a 3.4-litre in-line six. Launched first in fixed head coupé (FHC) and drophead coupé (DHC) or convertible form, the open two-seater (OTS) or roadster version was added in 1958. The main change to its appearance was the adoption of a one-piece curved windscreen. It had more modern styling, influenced by the design of the contemporary Jaguar Mark 1 and Mark 2 saloons. Technically speaking, the 150 kept the same chassis design with torsion bars at the front and a live rear axle with leaf





springs. It carried over the rack-and-pinion steering introduced on the XK 140 but was fitted for the first time with disc brakes as standard. The standard engine was the 3.4-litre unit developing 190bhp, mated to a four-speed manual gearbox, with overdrive or a three-speed Borg Warner automatic transmission as options. The following year, an 'S' version of the 3.4-litre engine was introduced with three SU HD8 carburetors, which enabled it to develop 250bhp. At the end of 1959, Jaguar presented an entirely

new 3.8-litre engine producing 220bhp or 265bhp in 'S' specification. Production of the roadster came to an end in December 1960, followed by that of the fixed head coupé in February 1961 and the drophead coupé in July that year. Altogether, 9382 units of the XK 150 were built, the majority exported to the United States. The XK 150 was then replaced by the E-Type.

The car we are presenting is an XK 150 3.4 S roadster which came off the production

line on 25 August 1958. It was imported from the United States in 2008 by a French collector and marque enthusiast, who undertook a major restoration from 2008 to 2013. The car was completely stripped down so that the bodywork and chassis could be sandblasted and restored. All the parts were checked over and replaced as needed. The car was repainted in its original colour of Old English White.

The mechanical components were also entirely stripped down and refurbished to



as-new condition by the Jaguar specialist Francis Trichet. The engine and four-speed Moss gearbox with overdrive were completely stripped down, as were the running gear and rear axle.

The interior was also fully refurbished, including the leather upholstery, door cards, dashboard and carpets, which are all finished in a shade of red which goes perfectly with the cream paintwork of the body. The car is fitted with a black hood, a tonneau cover and two sets of keys.

Presented today at a very attractive estimated price, this extremely elegant roadster deserves consideration by the most discerning collectors.

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

*Rare two-owner car
Major mechanical components and
hydraulic systems entirely overhauled in 2018
The embodiment of the French approach to GT motoring*

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



Seulement 153 exemplaires produits
Projet de restauration intéressant
Historique connu

*Only 153 made
Interesting restoration/renovation project
Known history*

110 000 / 160 000 €

Titre de circulation français
Châssis n° EX1 - B 118

*French registration documents
Chassis N° EX1 - B118*



FACEL VEGA

1960 Excellence

Dans l'histoire de l'automobile, la Facel Vega Excellence occupe une place à part, pour au moins trois raisons. Par sa marque, d'abord, étoile filante au firmament de l'automobile française. Son créateur, Jean Daninos, a réussi à lancer en 1954 une marque française d'automobiles de luxe, à une époque où le pays a perdu toutes ses grandes marques. La deuxième raison, c'est sa carrosserie: une berline basse, racée, aussi luxueuse qu'une Bentley et aussi rapide qu'une Jaguar, grâce à une motorisation américaine puissante et fiable. La troisième raison, c'est sa rareté: entre 1958 et 1964, 145 exemplaires d'Excellence série 1 et huit de série 2 ont été produits. Présentée en 1956 mais disponible à partir de 1958, l'Excellence se distingue par une finition qui mêle subtilement le luxe à l'exclu-

sivité: son tableau de bord peint et couvert de cadrans affiche une connotation sportive qui vient en écho à son moteur Chrysler 6,4 litres. Frôlant 400 ch, il emmène cette prestigieuse berline à près de 230 km/h, tout en permettant des accélérations propres à ridiculiser des sportives de brillante réputation. Elle offre à l'époque une alternative française, raffinée et racée, aux habitués des Bentley, Cadillac, Mercedes ou Maserati.

Le modèle que nous présentons est une série 1, dont les ailes arrière comportent encore les pointes effilées et dont le pare-brise est de type panoramique, typique des années 1960. D'après les informations fournies par la précieuse et dynamique Amicale Facel, cette voiture a une histoire bien documentée. Neuve, elle fut livrée à Monsieur Widmer (Pdg de Saut-

ter-Harlé), le 8 décembre 1960, immatriculé 962 KL 75, puis vendue à René Puissieux, le 25 octobre 1971, qui a déménagé en Isère le 13 janvier 1975 et l'a ensuite revendue en janvier 1976 à un amateur de Marseille. En 1979, elle fut vendue à un membre de l'Amicale Facel, qui la revendra au propriétaire actuel en 2016. Quatre propriétaires en 59 ans d'histoire, autant dire que cette Facel tomba dans des mains heureuses. La voiture se présente aujourd'hui dans un bel état d'origine. Bien exécutée, une peinture fut refaite il y a quelques années, quant aux différents éléments de carrosseries, ils semblent en bon état, sans traces de choc ou de corrosion. Tous les chromes sont présents et en bon état, tout comme les phares à l'avant et les feux arrière que l'on ne retrouve plus si facilement. L'habitacle est dans son état d'origine. Patinés,



ils mériteraient d'être préservés et nourris sans pour autant les reteinter. Les moquettes sont en relativement bon état tout comme les cuirs sur les contre-portes et les flancs du tunnel de transmission – cela étant, un amateur exigeant devra les remplacer car le temps a fait son œuvre sur ces éléments plus fragiles. Enfin, son tableau de bord est en bon état, avec une très légère décoloration par endroits ce qui participe à son charme. Immobilisée le jour de notre visite, la voiture a peu roulé mais fut

remise en route dernièrement avec le changement du carburateur et la réfection des freins. La voiture devra tout de même recevoir des soins importants avant de se lancer sur de longues distances mais encore une fois, l'ensemble est très sain. Au final, cette Facel Vega offre plusieurs possibilités à son futur acquéreur, il pourra effectuer une remise en route avec une révision générale en se penchant plus particulièrement sur l'ensemble des trains roulants afin d'assurer une conduite

sûre. Elle pourra également être un projet de restauration totale sans pour autant se lancer dans un chantier gigantesque. Il est important de rappeler que la voiture est complète et que la chasse aux pièces sera inutile. La réfection du faisceau électrique, le contrôle du groupe moteur/boîte et du châssis seront nécessaire sans pour autant être ruineux. Symbole de l'excellence française, cette Facel Vega porte bien son nom.



The Facel Véga Excellence has a special place in automotive history, for at least three reasons. Firstly, launched in 1954 by Jean Daninos, the Facel Véga marque became a shining star in the firmament of French cars at a time when the country had no other prestige make. The second reason is its body, a low, exuberantly-styled saloon with pillarless 'clap-hand' doors. The third reason is its rarity: between 1958 and 1964, only 145 examples of the first-series Excellence

were produced and just eight of the restyled second-series car. Unveiled in 1956 and available from 1958, the Excellence was as luxurious as a Bentley while being as fast as a Jaguar, thanks to its powerful and reliable 6.4-litre Chrysler engine. Developing close to 400bhp, the American V8 made the car capable of nearly 230km/h (143mph), with an acceleration that put reputable sports cars in the shade. At the time, the Facel offered a characterful

and elegant French alternative to a Bentley, Cadillac, Mercedes or Maserati. A symbol of French excellence, the four-door Facel Véga indeed fully merited its name.

This particular Excellence is a first-series model, and thus with finned rear wings and a dog's leg panoramic windscreen. Information provided by the dynamic Amicale Facel reveals that the car has a well-documented history. It was delivered new to Jean Widmer, MD of electrical-engineering company Saut-

ter-Harlé, on 8 December 1960, with the Paris registration 962 KL 75. It passed to René Puissieux on 25 October 1971, moving with him to the Isère region in January 1975 before being sold in January 1976 to an enthusiast in Marseille. In 1979 it was bought by a member of the Amicale Facel, who sold it to its current owner in 2016. With just five owners in 59 years, the Facel has clearly led a charmed life.

Today the car is in nicely original condition. It was repainted to a good standard some years ago and the body would appear to be in good order with no obvious corrosion or evidence of accident damage. All the brightwork is present and in good condition, including the hard-to-find front and rear light embellishers. The interior is original and the patinated leather seats would merit simply being fed. The carpet is in a relatively good state, as are the leather door panels and transmission-tunnel trims; that said, a demanding owner might well want to replace them in due course, as the passage of time has left its traces on these more vulnerable elements of the trim. Finally the dashboard,

with its array of dials and emblematic Facel imitation-woodgrain finish, is in good condition, with just a slight and rather charming discolouration here and there.

Not running when we visited, the car has not been used much, but comparatively recently was put back on the road, with a change of carburettor and a brake overhaul. It should however be given a thorough overhaul before tackling long distances. That said, the Facel is basically sound. In fact there are at least two options open to the car's purchaser. He could simply put it back on the road after a thorough service, majoring for safety on the mechanicals. Alternatively he could undertake a total restoration without necessarily becoming involved in a massive operation. It is important in this context to underline that the car is complete and there would be no need to expend time, effort and money on chasing after missing parts. Replacing the wiring loom, checking over the engine and gearbox and the running gear would be advisable, all the same, and need not be ruinously expensive.



Restauration de qualité
Mécanique noble
Ligne élégante signée Pininfarina

*High-quality restoration
Prestige mechanicals
Elegant lines*

95 000 / 115 000 €

Carte grise allemande
Châssis n° 135AS0000522

*German registration papers
Chassis N° 135AS0000522*



1967 Fiat **DINO** Spider 2,0

Nous sommes au début des années 1960 et Ferrari connaît des difficultés financières. Le rachat de la marque par le géant Ford est pratiquement effectué lorsqu'Enzo se rétracte et garde son indépendance, non sans fierté. Mais la marque doit survivre et élargir sa gamme alors que la mode est à la voiture populaire et aux gammes élargies, elle développe un V6 nommé Dino car développé par son fils disparu récemment, pour la compétition

en classe F2. C'est un moment historique car c'est la première fois que la marque au Cheval cabré développe un « petit moteur » autre qu'un v12. Pour l'homologation en compétition, le moteur doit équiper 500 exemplaires de voitures de série. C'est ainsi que Fiat et Ferrari négocient leur accord. La famille Agnelli répond à l'appel car le géant de Turin dispose de tous les éléments pour produire 500 V6 en un temps record et, dispose surtout de l'argent pour investir

sur le moteur. L'accord conclu avec Ferrari, Fiat peut bénéficier de ce moteur pour sa propre production de véhicules, à une époque où la marque cherchait justement à étoffer sa gamme. Le moteur sera donc un 2.0l tout en alu, équipé de 4 arbres à cames en tête révolutionnaires pour l'époque ! Magnifique moteur, s'il en est, que nous retrouvons dans la Dino 206 GT. Beaucoup plus noble que la mécanique 2.4l qui se contente d'un bloc fonte que l'on retrouve



par la suite sur la Dino 246 GT. Bénéficiant d'une belle mécanique développée chez Ferrari, Fiat va jouer sur cette image et proposer ses propres coupés et cabriolets, et ce dès 1966, avant même que Ferrari ne présente sa 206 GT en 1968. Fiat va missionner deux carrossiers pour réaliser les robes qui habilleront le V6 Dino. Bertone se charge de la version coupé et Pininfarina, la version Spider. Quelques 1 163 exemplaires de cette dernière sortiront des chaînes. Aujourd'hui relativement peu de Spider 2.0I sont recensés en état roulant. La voiture qui nous intéresse dans ces

pages est une authentique série 1 de juillet 1967, reconnaissable à ses jantes à écrou central. Celle-ci, dans un état exceptionnel, avait bénéficié d'une restauration très poussée il y a une vingtaine d'années. La carrosserie a été entièrement mise à nu dans les règles de l'art tout en conservant l'intérieur d'époque et d'origine sans aucune entorse, comme il est commun de voir sur ces modèles. De couleur rouge et intérieur noir, la combinaison classique qui sied à merveille à un roadster italien. Le propriétaire actuel achète la voiture en 2014 et l'entretiendra régulièrement pour

maintenir la mécanique en bon état de fonctionnement. Lors de l'essai routier, la voiture s'est très bien comportée. Les suspensions et les trains roulants semblent en parfait état. Le moteur V6, de 160 ch dans cette version, envoûte par ses montées en régime fougueuses et la commande de boîte de vitesses est douce. Le contrôle technique de moins de six mois est évidemment favorable. C'est ici une chance d'acquérir un cabriolet original pour cet été et rouler cheveux au vent !



At the beginning of the 1960s Ferrari was in financial difficulty. The company was on the point of being sold to Ford when Enzo Ferrari pulled out of the deal, determined to hang onto his proud independence. Meanwhile, to continue to be present in Formula 2 racing Maranello

needed a new six-cylinder engine, which regulations stipulated had to be derived from a production design. So it was that a new V6 was developed – reviving the Dino name used on a previous V6 Ferrari racers, in honour of Enzo Ferrari's late son Alfredo 'Dino' Ferrari.

To be homologated for competition, the engine had to be used in a run of 500 production cars, and this led Ferrari to make a deal with Fiat. The Turin giant would be able to make 500 of the V6 without problem, and above all had the means to fund the engine's manufacture. As part of the agree-

ment, Fiat would be able to use the engine in its own cars, something that fitted in well with moves to expand its range. As for the engine itself, this was a magnificent all-alloy quad-overhead-cam 2-litre – a revolutionary specification for the time – and would be best known for its use in the Dino 206GT. Rather less noble would be the 2.4-litre version subsequently found in the Dino 246GT, and which had a cast-iron block. To capitalise on this fine Ferrari-developed engine, Fiat introduced a coupé and a convertible (or spider) in 1966 – ahead of the 1968 availability of the Dino 206GT. In closed form the Fiat Dino was bodied by Bertone, with Pininfarina taking responsibility for the convertible, of which 1163 examples would be made in the car's original 2-litre form. In 1969 the Fiats received the 2.4-litre engine and independent coil-spring rear suspension in place of the leaf-spring live axle, and in this guise continued until 1973. Today there are relatively few first-series 2-litre spiders left on the road.

The car featured here is a genuine first-series car from July 1967, recognisable as such by its centre-lock wheels. It is in exceptional condition, having had an in-depth restoration about 20 years ago. The body was stripped to bare metal but the original interior was retained. Happily everything is as original, which is not always the case with these cars. Finished in red with a black interior, the classic combination for an Italian roadster, the Fiat has been with its current owner since 2014 and has been regularly serviced to keep it in top condition. The car was perfectly behaved on test, with the running gear seeming in perfect order. The 160bhp V6 seduces with its eager free-revving responses and the gearbox is pleasantly sweet. With a French roadworthiness certificate (contrôle technique) issued less than six months ago, this is a fine opportunity to acquire a rare and definitely sporting convertible for summer motoring.



Très belle présentation d'origine
Série 1 ½ à redécouvrir
Certificat Jaguar Heritage, matching numbers

*Very nice and original presentation
Series 1 ½ to be rediscovered
Jaguar Heritage Certificate, matching numbers*

90 000 / 120 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 1E35461

*French classic registration title
Chassis n° 1E35461*



1968 Jaguar Type E

4,2 COUPÉ

Nous avons presque tout lu, ou entendu, à propos de la Jaguar Type E. Ce mythe roulant va effectivement marquer de son indélébile empreinte l'Histoire automobile. Sa beauté, ses performances, son comportement routier de premier plan et sa «relative» accessibilité sont autant d'atouts qui la

propulseront sur le devant de la scène. Lancée en 1961 pour remplacer les non moins célèbres XK, elle en reprend le bloc moteur 3.8l 6 cylindres et propose de nouveaux développements techniques. Elle possède 4 roues indépendantes équipées de freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortis-

seurs télescopiques avec ressorts intégrés. En 1964, La série 1 reçoit un bloc réalésé à 4.2l développant 265 ch. Elle bénéficie aussi d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée et d'un système de refroidissement amélioré, et conserve ses phares carénés. La série 1.5 fera office, en 1967, de transition avec la série 2 en arborant



des phares découverts, un intérieur et des carburateurs de série 2, tout en conservant les pare-chocs de la série 1. Le succès commercial fut total, à tel point que la production se poursuit jusqu'en 1973 avant d'être remplacée par la XJS.

Fabriqué en 1968 au cours de cette période transitoire, ce coupé de la série 1½ produite le 24 avril 1968 fut livré chez Henlys London, le 16 mai de la même année dans cette superbe teinte Dark Blue avec un intérieur en cuir Light Blue, toujours

d'origine. La peinture est superbe et vraisemblablement d'origine, car la voiture fut longtemps exposée dans une collection privée aux Etats-Unis avant de revenir en terre anglaise. Son propriétaire actuel prit possession de ce beau modèle en mars 2014 qui affiche aujourd'hui un peu moins de 30 000 km au compteur, ce qui peut être considéré comme d'origine tant l'état de conservation du véhicule est remarquable. Les alignements de la carrosserie sont parfaits, la peinture parfaitement tendue et profonde, l'habitacle distille une belle

odeur de cuir et sous le long capot avant, le compartiment moteur est très propre. Cette série est certainement la meilleure affaire du moment compte tenu des prix des séries 1. Très proche esthétiquement, elles apportent un agrément supplémentaire dans la conduite aussi bien au niveau des performances que de l'utilisation et du confort. Voilà une excellente opportunité d'acquérir l'un des plus beaux coupés des années 60.



We have read almost everything, or heard, about the Jaguar Type E. This rolling myth will indeed mark its indelible trace on automotive history. Its beauty, performance, leading road

behaviour and 'relative' accessibility are all assets that will propel it to the front of the stage. Launched in 1961 to replace the famous XK, it takes over the 3.8l 6-cylinder engine block and proposes new technical

developments. It has 4 independent wheels equipped with disc brakes and a brand new rear suspension with four telescopic shock absorbers with integrated springs. In 1964, the series 1 receives a 4.2l block

developing 265 hp. It also benefits from a fully synchronized gearbox and an improved cooling system, and retains its fairing headlights. The 1.5 series will serve, in 1967, as a transition to the 2 series by displaying open headlights, an interior and carburetors of the 2 series, while preserving the bumpers of the 1 series. The commercial success was total, so much so that production continued until 1973 before being replaced by the XJS.

Made in 1968 during this transitional period, this 1½ Series coupe produced on April 24, 1968 was delivered to Henlys London on May 16, 1968 in this superb Dark Blue shade with a Light Blue leather interior, always original. The painting is superb and probably original, as the car was long exhi-

bited in a private collection in the United States before returning to English soil. Its current owner took possession of this beautiful model in March 2014 which today shows a little less than 30,000 km on the counter, which can be considered original as the state of conservation of the vehicle is remarkable. The body alignments are perfect, the paint is perfectly tense and deep, the interior has a nice leather smell and under the long front hood, the engine compartment is very clean. This series is certainly the best deal of the moment given the prices of series 1. Very close aesthetically, they provide additional driving comfort in terms of performance, use and comfort. This is an excellent opportunity to acquire one of the most beautiful coupe of the 60's.



Un exemplaire très rare de la première génération
de Corvette
Provient de la collection personnelle de son designer
Le symbole de l'American Way of Life

*Rare example of the first-generation
Corvette
Important provenance
The American way of life on four wheels*

50 000 / 70 000 €

Carte grise française
Châssis n°E54S004556

*French registration documents
Chassis N° E54S004556*



CHEVROLET ¹⁹⁵³ Corvette C1

A son lancement, le prospectus Corvette annonçait aux consommateurs : « The American Sports Car of the Future ! » (La voiture de sport américaine du futur). Les rédacteurs de la publicité avaient vu juste. La Corvette fait rêver, mais les Américains n'imaginent pas pouvoir se l'offrir. Ce n'est pas tant son prix qui pose problème, mais l'image qu'elle renvoie : la Corvette est trop avant-gar-

diste. En effet, elle est la première voiture de série dont les lignes étaient issues d'un concept car, et surtout la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Au début des années 1950, les américains conçoivent l'automobile comme objet de consommation, mais pas encore comme instrument populaire de loisir. Il existe des voitures de sport, mais elles sont réservées à une élite. Chevrolet

entend donc démocratiser la voiture de sport. Contrairement aux américaines de son époque, c'est une petite voiture : 4.25 m de long pour une largeur de 1.77 m. Comme chaque chose en avance sur son temps, aux débuts hésitants, avant de conquérir le cœur des fans, la Corvette deviendra un best-seller jamais démenti. La voiture que nous présentons a une histoire singulière. Elle fut tout simplement la



voiture personnelle de celui qui la dessina, Philippe Charbonneaux ! Designer industriel de génie, il se spécialisa très tôt dans l'automobile. Après avoir étudié en 1948 avec Jean-Pierre Wimille une voiture de type GT à moteur central, il part aux États-Unis, à Detroit, travailler quelques mois au centre de style de la General Motors afin de concevoir une voiture de sport, la Chevrolet Corvette : des lignes comme dessinées par le vent et une voiture devenue légendaire ! À son retour, déçu par les méthodes de travail américaines, il s'installera à son

compte à Paris et aura la carrière qu'on lui connaît aujourd'hui. Soucieux de réunir toutes les voitures qu'il dessina au cours de sa carrière, il créera en 1985 le Musée de Reims-Champagne dont une partie de la collection sera offerte à la Cité de l'Automobile de Mulhouse en 2015. C'est dans ce contexte qu'il achètera ce modèle de 1953 équipé du moteur 6 cylindres en ligne 3.9l de 160 chevaux. Dans un bel état d'origine et surtout complète – important tant les pièces des premières séries sont devenues rares et onéreuses – la voiture

fut remise en route il y a quelques années par la fille du designer. La carburation est refaite, les freins, les pneus sont changés ainsi que la capote. Equipée de la boîte automatique Powerglide à deux rapports, la voiture est prête à reprendre la route. Caractéristique de l'esprit américain des années 1950, elle est une occasion unique de s'approprier l'un des mythes de l'automobile, dotée de plus d'une provenance de choix, son créateur !



At its launch, the catalogue for the Corvette billed it as 'The American Sports Car of the Future'. The copywriters had hit the nail on the head. To be sure, the Corvette was a dream car, but

for the average American that was just what it remained. It wasn't just a question of price, but also one of image. As the first production model to be directly spun off from a concept car, and above all as the

first one to be made of glassfibre-reinforced plastic, it was just too ahead of its time. It was also small, at 4.25m (13ft 11in) long and 1.77m (5ft 10in) wide, at a time when big was best. At the beginning of the 1950s

Americans saw the automobile as an object of everyday consumption rather than as a leisure object. Sports cars were reserved for an elite, and here was Chevrolet trying to democratise the breed. But as with every product that is ahead of the curve, after a hesitant start the Corvette begun to win hearts and eventually became an undoubted success.

The car presented here has a fascinating history, as it once belonged to French industrial designer and car stylist Philippe Charbonneaux. After working in the 1947–48 period on the mid-engined Wimille conceived by racing driver Jean-Pierre Wimille, in 1949 Charbonneaux left for a six-month placement in the General Motors styling department. During this time he developed various themes that would find their way onto future GM designs – including the original Corvette, whose form owes something to his work. The scooped sides of the '56 Corvette, furthermore, are a typical Charbonneaux detail, also found,

for instance, on the Presidential Citroën 15–Six that he created for Franay. Later in life, Philippe Charbonneaux was keen to bring together in one place all the vehicles with which he had been associated over the years, and in 1985 he set up his own museum in Reims, the Centre Historique de l'Automobile Française, of which some exhibits were offered to the Cité de l'Automobile in Mulhouse in 2015. It is in this context that he bought this 1953 Corvette, equipped with the correct 160bhp 3.9-litre straight-six. Complete and in fine original order, which is important given the scarcity of first-series Corvettes, the car was put into working order a few years ago by the Charbonneaux family. The fuel system and brakes were rebuilt, the hood replaced, and new tyres fitted. Equipped with a two-speed Powerglide transmission, the car is ready for the road, and is a wonderful slice of classic 1950s Americana. Here is a rare occasion to acquire a genuinely mythical car, with a very special provenance.



V8 5.3l, 210 ch
 Vrai Pony Car, symbole des années 60
 Performante, fiable et facile à prendre en main

5.3-litre V8, 210bhp
 Genuine 1960s 'Pony Car'
 High-performance, reliable, undemanding to own

25 000 / 35 000 €

Carte grise française de collection
 Châssis n° 124378L345593

French registration documents
 Chassis N° 124378L345593



Chevrolet ³²⁷

1969 CAMARO

La naissance de la mythique Camaro est l'œuvre d'une rivalité féroce entre General Motors et Ford dans les années 1960. En effet, lorsque Ford frappe un grand coup en 1964 avec sa Mustang, Chevrolet se doit de riposter. La 1ère génération de la Camaro est dévoilée à la fin de l'année 1966, soit un peu plus de trois ans après la Ford Mustang et s'étend jusqu'en 1969 avec une multitude de moteurs, allant des 6-cylindres de 140 ch au V8 de 375 ch sur la SS. Reposant sur un châssis d'exception à l'époque : le F-Body, la Camaro rencontre vite le succès avec plus de

600 000 exemplaires produits. Bien sûr, ses lignes réussies, pures, tendues et musclées participeront largement à son succès. Déclinée en coupé et en cabriolet elle acquiert le statut de concurrente officielle de la Mustang se faisant une place de choix dans la famille des Pony Cars. L'automobile présentée est dans un très bel état de présentation. Follement sixties dans sa couleur bleu clair métallisée, elle illustre à merveille le dogme du « popu-luxe » imposé par les marchands de rêve de Detroit à l'aube des années 1970. Son habitacle ton sur ton distille une ambiance sport très réussi et le bruit du V8 de 5.3l

développant 210 ch joue des vocalises tout en assurant des performances plus qu'honorables avec la classique transmission automatique à deux rapports maison Powerglide. Agréable à conduire, la voiture est en plus équipée en option de la climatisation et de la direction assistée. Dans les mains de son propriétaire actuel depuis plus de 6 ans, voilà une occasion de découvrir une voiture terriblement attachante, mêlant performance, lignes racées et fiabilité éprouvée.



The Camaro was born of the fierce 1960s rivalry between Ford and General Motors. When Ford struck hard with the 1964 launch of the Mustang, Chevrolet had to riposte. The first generation of Camaro was unveiled at the end of 1966, three years or so after the Mustang, and with a wide range of engines, stretching from a 140bhp 'six' to a 375bhp V8 on the SS. Built on the General Motors F-Body, as a coupé and a convertible, the Camaro's unadorned muscular lines helped contribute to its success. With more than 600,000 made in the first year of production, it soon

became the recognised rival to the Mustang in the 'Pony Car' market. The featured car is in a very good state of presentation. Totally sixties in its pale metallic blue, it incarnates the 'populuxe' notion peddled by Detroit's dream-makers at the dawn of the 1970s. The cockpit radiates sporting intent and the 5.3-litre 210bhp V8 provides the expected soundtrack while delivering a more than honourable performance via the classic two-speed GM Powerglide automatic transmission. Agreeable to drive, the Camaro benefits in addition from air-conditioning and

power-assisted steering. In the same ownership for more than six years, here is the opportunity to discover a car with a genuinely attractive character, mixing performance, sporty styling and proven reliability.

Historique suivi depuis l'origine
Très bel état de présentation
Rare boîte mécanique 4 rapports

*Known history from new
Very good condition
Rare four-speed manual gearbox*

85 000 / 125 000 €

Carte grise française
Châssis n° 1S20145

*French registration documents
Chassis N° 1S20145*



1972 Jaguar Type E

V12

roadster
SÉRIE III

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. Mais 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

chevaux, 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. Mais



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.

La voiture que nous présentons dans ces pages a été livrée neuve à Vancouver au Canada, puis importée en France par son deuxième propriétaire en 1990 et résidant en Alsace. Tout de suite après l'achat de

sa Jaguar, son propriétaire entreprendra une expertise par le cabinet Steinmetz qui jugera la voiture en bon état. C'est en 1999 qu'elle est cédée à un collectionneur et gentleman driver aguerri reconnu qui l'entretiendra et la conservera pendant quinze ans. En 2014 son actuel propriétaire en fait l'acquisition et entreprend d'importants travaux de rénovation pour un montant supérieur à 20 000 € factures à l'appui. Celles-ci viennent d'ailleurs s'ajouter à un dossier d'historique déjà bien fourni

remontant jusqu'à son premier propriétaire canadien. Elle se présente aujourd'hui en très bel état dans sa teinte Cotswold Blue qui se marie parfaitement à son intérieur en cuir light grey et à sa capote en mohair marine. Détail important, notre exemplaire est équipé d'une rare boîte mécanique à 4 rapports plus rare et surtout plus agréable que la boîte automatique Borg Wagner. Cette voiture se tient prête à prendre la route pour profiter des belles journées d'été cheveux au vent.



In 1972, in the course of its test of the Series III E-type, US magazine Road & Track remarked that its V12 engine was 'a pure delight, by itself almost worth the price of admission' and 'a lovely piece of machinery, lovely to listen to and behold'. That wouldn't have amounted to quite as much had the Series II proved slower than

its six-cylinder predecessors. But the new all-alloy twin-ohc 5.3-litre V12 delivered 272bhp, which meant the Series III could exceed 140mph (225km/h) and hit 60mph (97km/h) from rest in 6.4 seconds and 100mph (160km/h) in under 16 seconds. That made it the fastest-accelerating Jaguar yet made.

The revised body, built on the longer 2+2 wheelbase and available as both a roadster and a coupé, hid uprated running gear, with ventilated front discs, anti-dive front suspension and Adwest power-assisted steering, while the engine was the first to use the Lucas OPUS electronic ignition system. With its flared arches, bird-cage grille, four

tailpipes (until 1973) and of course that V12 badge on the boot, the Series III was a very different car from the svelte original – albeit while remaining true to Jaguar's traditional values of high performance and luxury unequalled at the price. In fact, the E-type had now become more of a luxury GT than a hard-boiled sports car, and unsurprisingly the automatic version was more popular – making a manual-gearbox SIII something of a rarity.

The car presented here was delivered new to Vancouver in Canada and imported to France in 1990 by its second owner, who lived in the Alsace. After purchase he had the E-type inspected by valuer Steinmetz, who pronounced it to be in sound order. In 1999 the Jaguar passed to a well-known

collector and gentleman-driver who kept the car maintained for 15 years. In 2014 the current keeper took over ownership and carried out a thorough renovation, for a cost of over 20,000€, as evidenced by the supporting paperwork provided, which has joined documentation going back to the car's first owner in Canada.

Today the car is in very fine condition, with its Cotswold Blue paintwork perfectly set off by the grey leather interior and marine-blue mohair hood. An important attraction is that this particular example has the rare and more sporting four-speed manual gearbox rather than the Borg-Warner automatic transmission. Ready for wind-in-the-hair motoring, this is a wonderful way to enjoy the coming months of summer.



Exemplaire en bon état général
Mécanique robuste et fiable
Amusante et facile à prendre en main

*Good overall condition
Robust and reliable mechanicals
Easy and enjoyable to drive*

70 000 / 90 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n°128563
Moteur n°820782

*French historic-vehicle registration documents
Chassis N° 128563
Engine N° 820782*



1964 356 C Porsche

La Porsche 356 n'est rien de moins que le premier modèle produit par la marque allemande il y a exactement soixante-dix ans. Il a été imaginé pendant la Seconde Guerre mondiale par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen Coccinelle par souci d'économie et dessiné par Erwin Komenda, alors tous deux expatriés en Autriche à Gmünd. C'est dans cette ville que le premier prototype et une première série de 356 sont

fabriqués en 1948. Puis, la totalité de la production déménagera à Stuttgart en 1950. Baptisée pré-A, la première série se révèle aussitôt un succès commercial aux Etats-Unis. Notamment auprès des acteurs hollywoodiens. A commencer par James Dean qui deviendra un inconditionnel de la marque. Fabriquée jusqu'en 1955, la 356 pré-A propose son moteur quatre-cylindres à plat en trois cylindrées (1 100, 1 300 et 1 500 cm³) et les déclinaisons Coupé,

Cabriolet et Speedster qui seront reprises sur les versions ultérieures. Puis, elle cède sa place à la 356 A, largement modifiée et proposée avec cinq motorisations dont trois 1 600 cm³. En 1960, la 356 A est remplacée par la 356 B (T5) entièrement repensée. Sa puissance s'étend de 60 chevaux pour la 356 B 1600 à 140 chevaux pour la 356 B 2000 GS-GT Carrera 2. La série B se distingue également de sa devancière par son pare-chocs avant au positionnement plus



élevé d'environ dix centimètres équipé de butoirs de pare-chocs élargis, ainsi que par des phares positionnés plus haut. Avec la BT6 sortie en 1962, la 356 B se voit dotée d'un capot avant s'élargissant nettement vers le bas, ainsi que d'une trappe de réservoir située dans l'aile avant droite.

Notre exemplaire est une 356 1600 SC de 1964. Cette Porsche a vraisemblablement été restaurée avant d'être vendue à son

propriétaire actuel en 2009 sur le salon Rétromobile par le marchand belge Vanderveken. Elle arbore une belle peinture rouge plus seyante que le jaune Champagne d'origine (référence 6405), des chromes et des enjoliveurs en excellent état, ainsi qu'un intérieur de belle facture avec une sellerie noire parfaitement patinée. De plus son bloc moteur type 616/16 de 1600 SC correspond parfaitement à la bonne série équipant ces modèles à l'époque. Cette

voiture a été régulièrement entretenue au centre Porsche de Levallois ou chez l'Autosiate Garage à Courbevoie pour un montant total sur facture de plus de 10 000 €. Autant de révisions qui assurent à cette 356 un excellent fonctionnement mécanique. Equipé d'un joli volant Nardi et d'un autoradio Becker Europa équipé d'un système moderne avec prise Jack. Bien équilibrée, freinant parfaitement, cette 356 se montre vive et très agréable à conduire.



The Porsche 356 was the first-ever model produced by the German manufacturer. Conceived after the Second World War by Ferry Porsche, it was based it on Volkswagen parts to

reduce costs – and because that was what was available – and was styled by longtime Porsche body specialist Erwin Komenda. Porsche was then based in Gmünd in Austria, and it was here that

the first series of the 356 were built, starting in 1948. In 1950 production was transferred to Stuttgart. Retrospectively christened the 'pre-A', the first series proved an immediate

success, not least in the United States. Built until 1955, the 'pre-A' was available with its flat-four engine in three sizes (1100cc, 1300cc and 1500cc) and in Coupé, Cabriolet and latterly Speedster form. This model then made way for the 356A, which was extensively modified and was available with five different engines, including three 1600cc units. In 1959 the 356A was in turn replaced by the 356B, with more power, a new gearbox, and better brakes; power output ranged from 60bhp for the 1600 right up to 140bhp for the 2000 GS-GT Carrera 2. The 356B could be distinguished from its predecessor by its higher-mounted front bumper and higher-set headlamps. In 1963 came the last of the breed, the 356C. No longer available with the Speedster style of body, it was listed until 1965, and had four-wheel disc brakes and in SC form a more powerful 95bhp engine.

Our featured car is a 1964 1600SC and would appear to have been restored ahead of being sold to its current owner at the 2009 Rétromobile show, via Belgian classic-car dealer Venderveken. It is painted in a good-looking red that is more sporting than its original colour of champagne-yellow (ref 6405), and has excellent chrome. The interior in black leather is well-finished and nicely patinated and is equipped with a Nardi wheel and Becker Europa radio with jack plug, while the Type 616/16 engine is correct for the model. The car has been regularly maintained by the Porsche centre in Levallois or at Autosiaste Garage in Courbevoie, and there are bills for more than 10,000€. Thanks to this attention, it is in excellent running order. Well balanced and with excellent brakes, this 356 has lively performance and is a pleasure to drive.



Élégance et exclusivité française
 Fiable et performante
 Produite à seulement 432 exemplaires

*Elegance and exclusivity à la française
 Reliable and with good performance
 Only 432 cars built*

60 000 / 80 000 €

Carte grise française
 Châssis n° C 301

*French registration papers
 Chassis no. C 301*



1964 **FACEL** Vega FB III COUPÉ

Au lancement de la Facel III, le regretté José Rosinsky écrivait : « Dans sa catégorie, la Facel III se signale par sa finition nettement au-dessus du lot, sa ligne personnelle et son comportement très sûr... » On pouvait donc se mettre à rêver avec l'arrivée du moteur B18B et de la boîte de vitesses équipant plusieurs modèles de la marque Volvo, la marque française allait enfin pouvoir se tirer de ses difficultés financières. Des-

cendante de la Facellia, la Facel III est présentée et commercialisée en avril 1963 suite à l'accord passé entre Facel Vega et Volvo, faisant ainsi gagner en fiabilité et en performances la petite Facel. Notre Facel III est l'une des 321 Facel Vega quatre et six-cylindres confondus sortie des ateliers dans une livrée rouge (six teintes de rouge existaient). Superbe, elle fut entièrement restaurée et ce avec beaucoup de soin. Si l'extérieur ne souffre pas la critique,

l'état de l'habitacle et du compartiment moteur est très beau. Son intérieur en cuir beige Magnolia est superbe tout comme son incroyable tableau de bord peint et imitant à la perfection la ronce de noyer. Profitant de la mettre sur un pont le jour de notre essai, il ne fait aucun doute qu'elle est aussi belle au-dessus qu'en dessous. Il faut dire, seulement 2 500 km ont été parcourus depuis sa réfection complète. A son volant, l'ambiance est feutrée, les



sièges confortables et l'agréable impression d'espace est bien réelle : une excellente visibilité et deux places arrière tout ce qu'il y a de plus convenables pour qui souhaiterait voyager à quatre. La conduite est facile, le moteur (refait intégralement) et la boîte de vitesses à 4 rapport plus overdrive emmènent la voiture avec rythme sans jamais prendre en défaut son châssis. Bien équilibré son freinage est rassurant et

la direction légère. La tenue de route nous a semblé excellente, certainement bien aidée par ses pneus neufs en 185 80R14 et le bruit du moteur agréable sans être trop présent dans l'habitacle (échappement inox). Voilà une Facel III reprenant tout ce qui a fait la légende de la marque française : prestige et exclusivité, finitions intérieurs, lignes élégantes et originales, en plus d'être fiable, confortable et performante dans sa

catégorie. Considéré comme le dernier grand constructeur français, les collectionneurs de la marque peuvent trouver une aide considérable grâce au travail et au dynamisme de l'Amicale Facel... Voilà comment rouler « différent » dans un modèle d'homogénéité et d'élégance à la française.



When the Facel III was launched, the late José Rosinski wrote: "In its category, the Facel III stands out for its exceptional standard of finish, individual styling and very safe handling

...". With the arrival of the B18B engine and gearbox fitted to several Volvo models, you could begin to dream that the French company might at last recover from its financial difficulties. The successor to the

Facellia, the Facel III was introduced and went on sale in April 1963, following the agreement signed between Facel Vega and Volvo, bringing the little Facel improved performance and reliability.

Our Facel III is one of the 321 four- and six-cylinder Facel Vegas to leave the workshops finished in red (six different shades of red existed). Magnificent to look at, it was completely restored with the utmost care. The exterior cannot be criticised, while the interior and engine compartment are most attractive. The interior in light beige leather is quite superb, as is its incredible dashboard which is painted to look exactly like walnut veneer. We took the opportunity to put the car on a ramp on the day we tested it and it is undoubtedly just as good underneath as on top. It should be said that it has covered only 2500km (1600 miles) since it was completely restored. Behind the wheel, the atmosphere is cosy, the seats are comfortable and there is a genuine and pleasant impression of space, with excellent visibility and two rear seats which are more than acceptable if you wish to travel four-up. The car is easy to drive: the engine (which has been completely

overhauled) and four-speed gearbox with overdrive propel the car at a good pace without ever catching out the chassis. The brakes are well balanced and reassuring, while the steering is light. The roadholding seemed excellent to us, no doubt helped by the new 185 80R14 tyres; the sound of the engine was pleasing, without being too intrusive inside the car (a stainless-steel exhaust is fitted). This then is a Facel III which offers everything which established the legend of the French make: prestige and exclusivity, a well-finished interior and elegant and original styling, as well as being reliable and comfortable and delivering good performance in its class. Collectors of the marque - considered the last major French car manufacturer - enjoy considerable help from the hard-working and dynamic Amicale Facel association ... It is a great way to drive something different and the epitome of balanced design and elegance à la française.



GT élégante et racée, vraie petite Ferrari
 Seulement 384 exemplaires livrés neuf en France
 Très bel état de présentation, Matching number

*Elegant Ferrari-powered sporting coupé
 Only 384 examples delivered new to France
 Excellent condition; matching numbers*

60 000 / 80 000 €

Titre de circulation belge
 Châssis n° 135AC0002474
 Moteur n° 135B0000003413

*Belgian registration documents
 Chassis N° 135AC0002474
 Engine N° 135B0000003413*



Fiat DINO

1967 Coupé 2.0i

Lancé en 1967, le coupé Fiat Dino se veut être une authentique voiture de grand tourisme, faite pour circuler à quatre, à grande vitesse, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité. Commandé par Bertone, les stylistes légendaires Giugiaro et Gandini se sont penchés sur son dessin qui fut

salué par la critique lors de sa présentation au Salon de Genève. Moderne avec une boîte de vitesse à 5 rapports un différentiel à glissement limité et des freins à disque à quatre roues, Giovanni Agnelli, le magnat de l'industrie, était parmi les riches propriétaires à apprécier le modèle. Il est alors équipé d'un V6

2.0i entièrement en aluminium dérivé du moteur Dino 196 de course élaboré par Ferrari.

L'exemplaire que nous présentons est l'un des 384 exemplaires 2.0i qui furent immatriculés sur le marché français. Doté d'une élégante teinte jaune foncée



et d'un très bel intérieur en cuir noir, la voiture a fait l'objet d'une restauration totale par son propriétaire actuel. Ancien agent Fiat, il n'a depuis parcouru que 4 000 km à son volant portant à 20 000 km le kilométrage total au compteur. Chef d'œuvre d'harmonie et d'équilibre, sa mécanique n'est pas en reste avec

en prime la mélodie du V6 Dino capable de plus de 8 000 tr/mn dont on ne se lasse pas !

Extérieurement, la carrosserie a été intégralement repeinte, les ouvrants sont bien alignés et la peinture parfaitement tendue. Les ravissantes jantes Cromodora en 14 pouces sont repeintes en gris

clair et montées sur des pneus neufs. Vendu à l'époque plus cher que la version spider, le coupé Fiat Dino est encore sous côté et offre l'opportunité de circuler au volant d'une automobile élégante et aux performances de premier ordre.



The Fiat Dino coupé was a genuine GT, made for high-speed four-up motoring in comfort and security. Originated at Bertone by Giugiaro and re-worked by his successor Gandini, it was

launched to an enthusiastic reception at the 1967 Geneva show. Powered by the same Ferrari engine as the 206 Dino, it had a five-speed gearbox, four-wheel disc brakes and a limited-slip differential, but in this first

version it retained a leaf-sprung rear axle. Fiat chief Giovanni Agnelli was one of the many owners to appreciate this Fiat-Ferrari hybrid, with its all-aluminium 2-litre engine derived from Ferrari's V6 racing engine.

This particular car is one of the 384 of the 2-litre version that were registered in France. Finished in an elegant dark yellow with a fine interior in black leather, it has received a full restoration by its current owner, a former Fiat dealer. The car has only covered 4000km (2500 miles) since restoration, and the odometer now reads 20,000km (12,000 miles). A marvel of harmony and balance, the mechanicals are as good as the body, and dominated by that melodious V6, happily revving to 8000rpm

and of which it is impossible to tire. The coachwork has been fully repainted and the panels are properly gapped and the finish excellent. The stylish 14in Cromodoro alloy wheels have been repainted in pale grey and there are new tyres.

Sold at the time for more than the spider, the Dino coupé is under-valued today and this example offers an enticing opportunity to take the wheel of an elegant machine with performance of the very first order.



Exemplaire intégralement restauré
Optimisations intéressantes
Equippé d'un bloc moteur de 3000

*Fully restored
Many mechanical upgrades*

50 000 / 70 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n°BN4L060699

*French historic-vehicle registration documents
Chassis N° BN4 L060699*



Austin Healey

1959 --- 100/6

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Donald Healey, pilote automobile réputé, mettra à exécution tout son génie au profit de l'industrie automobile. Il s'associe d'abord à la marque Nash pour produire à partir de 1951 une voiture de sport 2 places, la Nash-Healey destinée au marché américain. En 1953, la première Austin Healey 100 voit le jour avec le concours d'Austin et des chaînes de montage Jensen Motors. Ce roadster sportif se positionne parti-

culièrement bien entre les rustiques TR2 et la noble Jaguar XK. Il est tout d'abord motorisé par un 4-cylindres de 2 660 cm³ développant 90 chevaux et sera remplacé en 1956 par un 6-cylindres en ligne de 2 639 cm³ développant 102 chevaux, couplé à une boîte à quatre rapports. La 100/6 reçoit alors la dénomination interne BN4. La carrosserie s'allonge par rapport à la 100/4 pour loger le nouveau moteur et accueillir deux petites places supplémentaires, et la calandre est désormais ovale à bar-

rettes horizontales. Jugée plus bourgeoise que son prédécesseur, le roadster 100/6 offre aussi un agrément de conduite de qualité supérieure notamment grâce à la souplesse de son moteur. L'Austin Healey 100/6 préfigure le lancement dès 1959 de celle que l'on surnommait « Big » Healey, la version 3000.

Le modèle que nous vous présentons dans ces pages est une Austin Healey 100/6 « BN4 » mise en circulation pour la première fois aux Etats-Unis en 1959.



Importée en France, cet exemplaire a bénéficié d'une restauration importante assurée par le garage Z & P, allant jusqu'à la mise à nu de la coque. Esthétiquement cette 100/6 s'apparente selon quelques détails à une version 3000. En effet, si la calandre est conforme, les ouïes latérales n'apparaissent que plus tardivement – à partir de 1963 – sur la « Big » Healey. Cet exemplaire est par ailleurs équipé de freins

à disques à l'avant qui n'apparaissent en série que sur la 3000, bien qu'il ait été recensé une cinquantaine de 100/6 équipées de freins à disque Dunlop, sorties des chaînes de production à l'automne 1957. Une direction assistée a été installée ainsi qu'un ventilateur additionnel pour refroidir son bloc de 3000 ou encore un allumage électronique. Les options sont nombreuses et toutes énumérées dans le rapport d'ex-

pertise établi en juillet 2018 par Stéphane Bonoron, déterminant la valeur de cette auto à 85 000 €. Cette voiture se présente en effet dans un état très satisfaisant tant sur le plan esthétique que mécanique. Elle est accompagnée d'un dossier de factures, d'une attestation FFVE ainsi que de son certificat édité par la British Motor Industry Heritage Trust.



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. The Austin-Healey 100 – so named for its 100mph capability – went into production in 1953, powered by the 2660cc four-cylinder engine of the Austin A90 Atlantic, developing 90bhp. Positioned between the Triumph TR2 and the Jaguar XK, it

was a notable success in the United States.

In 1956 the 100 was replaced by the 100-Six, with a 102bhp six-cylinder engine of 2639cc and the four-speed gearbox found on later 100s. Given the internal code BN4, the 100-Six was a little longer, to house the new engine

and allow two small rear seats to be fitted, and had a new oval grille with horizontal bars. Judged less sporting than its predecessor, the 100-Six scored instead with the smoothness and torque of its new engine. With the arrival of the more potent 2912cc 3000 in 1959, the 'Big Healey' regained the performance lacking in the 100-Six, and the model continued until the beginning of 1968, when the last 3000 MkIII left the lines. This BN4 – there was also, from 1958, a two-seater version tagged the BN6 – was first registered in the States in 1959. After being imported into France it received a

full back-to-metal restoration by Z&P, in the course of which it was given a 3000 grille and works-style side vents. Mechanical updates include a 3000 engine with electronic ignition, disc front brakes, an electric cooling fan, and power steering. The many extra items of equipment are all listed in the valuation drawn up in July 2018 by Stéphane Bonoron, who valued the Austin-Healey at 85,000€. The car is indeed in very fine condition both aesthetically and mechanically. It comes with a file of bills, an FFVE attestation, and a British Motor Industry Trust certificate.



AGUTTES

Restauration de haut niveau
Agile, performante et fiabilisée
Historique connu

*Top-grade restoration
Fast, good-handling, reliable
Known history*

50 000 / 60 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° B 10 63
Moteur n° S 354071

*Belgian registration documents
Chassis N° B 10 63
Engine N° S 354071*



Morgan 4/4

1965

Sur les 646 modèles Morgan 4/4 Série V construits, on estime que moins de 300 survivent. Parmi ceux-ci, la voiture que nous présentons est sans aucun doute l'un des plus beaux exemplaires. La voiture n'a eu qu'une poignée de propriétaires, et avant son acquisition par le vendeur actuel en 2015, elle appartenait entre autre, au président du Morgan Car Club de Washington DC pendant plus de 20 ans.

Vendue neuve à Arlington, en Virginie, la voiture a passé toute sa vie dans les états du Sud avant qu'elle ne soit achetée en 1991 par un amateur de la marque qui l'utilisera régulièrement avant de se lancer dans une restauration intégrale en 2011. Moteur (1750 cm3 en lieu et place du 1500 d'origine) boîte de vitesses Moss à 4 rapports, allumage, collecteur d'échappement et carburateurs Weber 40 DCOE participent aux belles performances de la voiture. C'est

sans compter sur le tout nouveau châssis entièrement reconditionné, avec suspensions, freins, amortisseurs améliorés pour assurer un comportement plus efficace et une fiabilité accrue. La Morgan c'est aussi une allure et un style follement british... Si la caisse est dans sa grande majorité celle d'origine, il est important de préciser que les planchers en aluminium sont neufs, tout comme le faisceau électrique et les compteurs au tableau de bord (Smiths classic).



Très élégante dans cette livrée, la capote est neuve, tout comme le couvre tonneau et les side screen, Facile à prendre en main, le plaisir de conduite est décuplé par le son du moteur et par l'équilibre parfait de

l'ensemble. Vive, l'auto se place facilement et réagit à la moindre accélération. Très directe la direction est précise et le freinage très efficace. Ayant reçu le prestigieux Peter Morgan Award par le Morgan Car Club pour

la meilleure voiture en plus de 18 autres trophées, la voiture est accompagnée d'un très important dossier de factures, correspondances, articles, photos et notes des précédents propriétaires.



Of the 646 examples of the Morgan 4/4 Series V built, it is estimated that there are fewer than 300 survivors. The car presented here must count as one of the very best. Acquired in 2015

by the vendor, it has had only a handful of keepers, including the president of the Morgan Car Club of Washington DC, who owned the car for more than 20 years. Sold new in Arlington, Virginia, the car

spent all its life in the southern states until its purchase in 1991 by a marque enthusiast who used it regularly before embarking on a total restoration in 2011. With a modified 1750cc engine on twin Weber 40

DCOE carbs and a sports exhaust manifold, in place of the original 1500cc unit, the performance of this Moss-gearbox 4/4 is excellent. A new chassis has been fitted, and the fully reconditioned running gear – with uprated suspension, dampers and brakes – makes for superb handling and worry-free reliability. While the body is mostly original, the aluminium floors are new, as are the wiring loom and the Smiths instrumentation. Also new are the hood, sidescreens and tonneau cover. Easy to get used to, the pleasure of driving

the 4/4 is enhanced by the sound of the engine and the perfectly balance of its chassis. The Morgan accelerates crisply, brakes well, and can be placed accurately on the road thanks to the precision of its high-g geared steering. On top of all this, it has an appeal and style that is quintessentially British. Winner of the Morgan Car Club's prestigious Peter Morgan Award for best car, and 18 other trophies, the car comes with a thick file of bills, correspondence, articles, photos and notes, amassed by previous owners.



Exemplaire restauré
Mécanique fiable et performante
Equippée d'un arceau et de ceintures de sécurité

*Restored car
Reliable, high-performance mechanical specification
Fitted with roll bar and seat-belts.*

35 000 / 40 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 45/6293

*Registration : Special French registration
certificate for classic cars
Chassis N : 45/6293*



1967 LOTUS Elan S3 DHC

Light is right. Colin Chapman avait trouvé son leitmotiv lorsqu'il fonda la marque Lotus et l'appliquera à tous les modèles fabriqués dans ses ateliers du Norfolk. Les petites MGA et les Triumph TR sont les voitures en vogue du moment, à la fin des années 1950. Cette nouvelle génération de roadsters anglais s'impose même en compétition. Cela fait évidemment réfléchir Chapman qui avec son Elite ne rencontre pas le succès escompté... La

nouvelle Elan est alors mise en chantier, selon une recette basée sur la réduction maximale de poids. Apparue en 1962, la Lotus Elan signera le premier vrai succès commercial de la marque. Elle sera conçue autour d'un châssis-poutre ultra rigide, une première chez Lotus. De la première Lotus Elan S1 en 1962, à la S4 produite jusqu'en 1972, la légèreté de l'auto associée à son moteur Ford 4-cylindres de 1 498 cm³ puis 1 558 cm³ lui permettront d'obtenir des

performances de haut vol, souvent remarquées en compétition. Simple, économique et performante, la Lotus Elan présente tous les attributs d'une parfaite petite voiture de sport.

Le modèle que nous vous présentons est une Lotus Elan S3 livrée neuve par Lotus Midwest USA en 1967, comme l'atteste son certificat Lotus Heritage. Propriété d'un architecte jusqu'en 2016, la voiture est alors importée en France par son actuel



propriétaire. Fin connaisseur et habitué des voitures de collection depuis son enfance, il entreprendra une restauration de la voiture dès son arrivée en France. Il fera dans un premier temps mettre à nue la carrosserie pour repeindre la voiture dans sa couleur British Racing Green originale. La peinture est bien tendue, le résultat est très satisfaisant. La mécanique a elle

aussi été révisée en 2017 : plaquettes et flexibles de freins AV et AR, allumage, embrayage, pompe à essence, arbre de transmission, remplacement des fluides et des filtres, 4 pneus neufs... Lors de notre essai, nous avons pu constater que l'ensemble mécanique était en très bon état de fonctionnement. Le moteur bien réglé et la boîte de vitesses précise et ferme à

la fois facilitent la prise en mains de l'auto. La capote est en très bon état et ne souffre d'aucune déchirure, et dans l'habitacle, la sellerie est bien conservée. Cet exemplaire est également équipé d'un arceau et de ceintures de sécurité qui en font une voiture sûre et prête à prendre la route.



“Light is right” was Colin Chapman's credo when he founded Lotus Cars and he applied it to all the models built in his workshop in Norfolk. In the late nineteen-fifties, the little MGA

and the Triumph TR were the most popular sports cars and this new generation of British 'rag-top' cars even achieved success in competition. Chapman realized the potential of this market and, his Elite not

having achieved the commercial success for which he had hoped, he had to think again. Design of the new Elan was put in hand, with maximum weight reduction being one of the main criteria. The Lotus

Elan, launched in 1962, was the firm's first real commercial success. It was the first Lotus road car to be built around a hyper-rigid steel backbone chassis. From the first Elan S1 in 1962 to the S4, whose production ended in 1972, the low weight of the vehicle, combined with the vigour of the Ford 4-cylinder engine, first 1498 cc, then 1558 cc, gave it impressive performance and brought competition successes. The simplicity, low cost and high performance of the Lotus Elan gave it all the qualities to make it the perfect small sports car.

The car in our sale is a Lotus Elan S3 supplied new in 1967 by Lotus Midwest USA, as is shown by the Lotus Heritage certificate. Owned by an architect until 2016, the car was brought to France by the current owner, a knowledgeable enthusiast who had been familiar with classic cars since

his childhood. As soon as the car arrived in France, a full restoration was undertaken, including stripping back to the fiberglass body and repainting in the original colour of British Racing Green. The paint job is of good quality and the appearance is highly satisfactory. The mechanics were overhauled in 2017 : new brake pads and brake hoses, front and rear, ignition, clutch, fuel pump, prop-shaft, all fluids and filters replaced, 4 new tyres. Our road test showed that the mechanical elements of the car function very well. The well-tuned engine and the precise and firm gearbox make the car easy and pleasant to drive. The hood is in very good condition and does not have any tears. The upholstery is well preserved. A roll bar and seat belts have been fitted to ensure road safety. The car is fit and ready for the road.



Plus de 30 000 € de factures sur 5 ans !
Agréable à utiliser
Très belle présentation

*More than 30,000€ of bills in five years
A pleasure to drive
Excellent presentation*

25 000 / 30 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° YD3/834

*French historic-vehicle logbook
Chassis N° YD3/834*



MG A

1958 1600 Roadster

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 MGA. 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. D'abord disponible avec un moteur de 1 489 cm³, le moteur 4-cylindres verra sa cylindrée évoluer jusqu'à 1 622 cm³, en carrosserie coupé ou cabriolet. Une éphémère version Twin Cam fut produite notamment pour la compétition et ne

connaîtra pas le succès commercial attendu. Au total, plus de 100 000 exemplaires furent produits, toutes versions confondues avant de laisser place à la, non moins légendaire, MGB. Mais c'est bel et bien la A qui propulsera la firme d'Abington au rang de leader mondial du marché de la voiture de sport !

La version que nous vous proposons ici présente l'identité d'une rare version Twin Cam de 1958, conduite à gauche, export. Immatriculée en décembre 1958, notre exemplaire est équipé d'un moteur 1 600 cc culbuté, de freins à disque à l'avant, de jantes à rayons et de badges « 1600 » à côté des prises d'air, sur les ailes avant. Cette MG A fut intégralement restaurée entre 2014 et 2019. Le précédent propriétaire déboursa plus de 21 000 € pour reprendre intégralement la voiture : la mécanique a été entièrement rénovée, la carrosserie

intégralement repeinte, et la sellerie noire refaite à neuf. Tous les travaux sont détaillés sur la facture des établissements Service Auto Villeneuve en Seine et Marne. Désireux d'acquérir une première voiture de collection, son actuel propriétaire en fait l'acquisition à l'été 2016. Trop peu familier des voitures anciennes, il ne roule qu'occasionnellement avec sa MG et souhaite aujourd'hui la revendre pour faire l'acquisition d'une voiture plus récente. Etant très méticuleux et afin de s'assurer de vendre facilement son auto, il entreprend à nouveau une révision mécanique intégrale en janvier 2019 dans les ateliers J.P. Auto Passion à Clamart, pour un montant supérieur à 10 000 € justifiés sur factures. Avec plus de 30 000 € investis dans la restauration de la voiture entre 2014 et 2019, cet exemplaire est en excellent état et se tient prêt à prendre la route pour profiter des belles journées d'été.



At the 1955 Frankfurt Motor Show hopes were high with MG and with the top brass of the British Motor Corporation as they milled around the new MGA. For some time, indeed, the marque had been faced with fierce competition in the mid-size sports-car sector. There was a need to offer something new, in order to win over a young and wealthy clientele, whilst ensuring a degree of continuity with the preceding TC, TD and TF.

Happily the company rose to the challenge with brio, with a svelte new model created by chief engineer Sydney Enever. Aesthetically and mechanically the MGA offered all the sporting characteristics expected of such a car. At first of 1489cc, the four-cylinder engine was progressively increased to 1622cc in capacity, whilst two body styles were available, a roadster and a coupé. There was

also a short-lived Twin Cam model, produced with an eye to competition, but which was not a success. In all, more than 100,000 MGAs were made, before the model was replaced by the no less legendary MGB. But it was the 'A' that propelled the Abingdon-based company to leadership of the global sports-car market.

First registered in December 1958, and equipped with wire wheels, the car presented here has the specification of the MGA 1600 introduced in July 1959. It thus has a 1588cc engine and front disc brakes. Fully restored between 2014 and 2019 at a cost of more than 21,000€, it has completely rebuilt mechanicals, a repainted body, and as-new black upholstery. All the work is itemised on bills from Service Auto Villeneuve in Seine et Marne.

Wanting to acquire his first classic car, the current owner bought the MG in the summer of 2016. Unused to older vehicles, he only rarely used the car and has today decided to sell in order to buy something more recent. Being a meticulous person and wanting to be sure of selling the car, in January 2019 he had it given a full mechanical overhaul at J.P. Auto Passion in Clamart, at an invoiced cost of over 10,000€. With more than 30,000€ invested in the car between 2014 and 2019, this is an MGA in excellent order and ready for enjoyment in the summer months ahead.

Rare combinaison de couleur
Bel état de présentation
Révision récente

*Unusual combination of colours
Well presented
Recently serviced*

50 000 / 60 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° DRX 50032

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: DRX 50032*



1984

Rolls-Royce

CORNICHE

La variante cabriolet de la Rolls-Royce Silver Shadow sera commercialisée sous le nom de Corniche à partir de 1971. Ce modèle, désormais légendaire, est à l'époque une véritable révolution et annonce le début d'une nouvelle ère chez le constructeur britannique : ce sera la première Rolls Royce à caisse monocoque, suspension indépendante, correcteur d'as-

siette automatique et freins à disques. La Corniche cabriolet sera fabriquée et assemblée à la main chez le carrossier Mulliner Park Ward à Londres, spécialiste en transformation sur-mesure de carrosserie. C'est au total 5 600 exemplaires qui seront construits. Véritable symbole de toute une époque et installée au Panthéon des voitures de collection, la Rolls-Royce Corniche

est probablement l'un des chefs d'œuvre de la marque du « Spirit of Ecstasy ».

La Corniche que nous vous présentons ici a été livrée neuve à Monaco à son premier propriétaire, un armateur japonais résident dans la Principauté. Il s'agit d'une version en conduite à droite mais française d'origine. Lorsque le propriétaire apprit que son



AGUTTES

majordome s'amusait avec en son absence, il décida de la vendre. C'est son deuxième propriétaire, résident monégasque, qui en fait l'acquisition en 1999, puis l'actuel propriétaire en 2015 lors d'une vente aux enchères à Paris. Rare, sa dénomination de couleurs est magnifique pour ce modèle. Sa carrosserie British Racing Green, son intérieur en cuir beige et passepoil vert

couleur caisse sont en excellent état. Il s'agit d'une troisième main, toujours utilisée et affichant un kilométrage de 69 000 km au compteur.

Cette Corniche est en stricte condition d'origine et en très bel état de présentation. La capote est en très bon état et parfaitement fonctionnelle, le couvre capote assorti est présent. La peinture est belle et d'origine.

Nous avons constaté que la mécanique était un bon état de fonctionnement et que la boîte de vitesses automatique était douce et onctueuse. La clef d'origine est encore présente.

Avec un contrôle technique en cours de validité et une carte grise française, cet élégant cabriolet aura une place au sein de la collection d'un amateur averti.



The convertible version of the Rolls-Royce Silver Shadow was sold under the Corniche name from 1971. This now legendary model marked a true revolution at the time, signalling the start of

a new era for the British car maker: it was the first unitary-bodied Rolls-Royce and had independent self-levelling suspension and disc brakes. The Corniche convertible was built and assembled by hand

at the Mulliner Park Ward coachworks in London, which specialised in converting custom-made bodies. Altogether, some 5600 cars were produced. The symbol of an entire era, its place now assured

in the hall of fame for classic cars, the Corniche is probably one of Rolls-Royce's masterpieces.

The Corniche we are presenting today was delivered new to its first owner in Monaco, a Japanese shipowner who lived in the Principality. It was a right-hand drive model, but originally registered in France. When the owner learned that his butler was enjoying the car in his absence, he decided to sell it. Its second owner, also resident in Monaco, acquired it in 1999, followed by its current owner, who bought it at auction in Paris in 2015. The combination of colours is unusual and looks magnificent on this model. The British Racing Green paintwork and beige leather interior with

green piping to match the body are in excellent condition. It is a three-owner car, always driven regularly and with 69,000 km (43,000 miles) recorded.

The Corniche is in strictly original condition and presents extremely well. The hood is in excellent condition and operates perfectly; the matching hood cover is supplied. The paintwork is original and in fine condition. We noted that the car was in good mechanical order and that the automatic transmission was buttery-smooth. The original key is still with the car.

With a current safety inspection certificate and French registration papers, this elegant convertible deserves its place in the collection of a discerning enthusiast.



Historique connu
Estimation attractive
Voiture entretenue

*Known history
Maintained vehicle
Attractive estimated price*

15 000 / 25 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° SRL39777

*French historic-vehicle logbook
Chassis N° SRL39777*



Rolls-Royce 1980

SILVER SHADOW II

Vaisseau amiral de Rolls-Royce, la Silver Shadow est une voiture d'exception, qui allie finesse, charme et confort comme aucune autre voiture ne l'a fait à cette époque. Et ce durant les quinze années de production. Présentée en 1965, la Silver Shadow est la première Rolls pensée pour être conduite par son propriétaire et non par un chauffeur. Le succès est au rendez-vous. Malgré tout, en 1977 le constructeur anglais doit faire face à la concurrence et décide alors d'effectuer un lifting symbolique à sa Silver Shadow en attendant l'arrivée de la Silver Spirit en 1980. C'est donc en mars 1977 qu'apparaît la Silver Shadow II au Salon de Genève. La carrosserie, très semblable à

celle de son aînée, reçoit toutefois des améliorations mécaniques telles qu'une direction à crémaillère ou encore la suspension du train avant. Avec la Silver Shadow, Rolls-Royce est délibérément sorti de sa zone de confort, en abandonnant les formes nobles et très britanniques de la Silver Cloud. La Silver Shadow a contribué à faire entrer Rolls-Royce dans l'ère moderne de l'automobile.

Le modèle que nous vous présentons ici est une Silver Shadow II immatriculée pour la première fois aux Etats-Unis en 1980. Comme en atteste les nombreuses factures fournies avec cette auto, elle ne connaîtra qu'un seul et unique propriétaire entre 2000 et 2013, année de son importation en France. Pendant

13 ans, son propriétaire résidant de l'Etat de New York entretiendra régulièrement sa Rolls-Royce chez le spécialiste de voitures anglaises International Motor Car Repair. Elle change de mains, en 2013, à son arrivée sur le Vieux Continent, avant d'être achetée par son actuel propriétaire en novembre 2016. Très sobre dans sa robe Burgundy avec ses liserés or peints à la main, la carrosserie présente un très bon état d'origine alors que l'intérieur en cuir Connolly est en très bon état de conservation. Depuis son acquisition, le propriétaire entreprend quelques travaux d'entretien pour un montant s'élevant à 5 000 €. Ainsi, entre autres interventions, le système de freinage a été entièrement révisé et la crémaillère remplacée.



Rolls-Royce's mainstay model for 15 years, the Silver Shadow is an exceptional machine, marrying quality, charm and comfort as no other car of the time. Announced in 1965, it was arguably the first Rolls-Royce conceived with an eye to it being driven by its owner rather than by a chauffeur – and in abandoning the stately and very British lines of the Silver Cloud, it was instrumental in bringing Rolls-Royce into the modern era. The model was a success, but to keep it competitive, whilst awaiting its replacement by the Silver Spirit in 1980, a modest update took place in 1977. Announced at the March 1977 Geneva

show, the Silver Shadow II featured more prominent square-cut bumpers, along with rack-and-pinion steering and tauter front suspension.

The Silver Shadow II presented here was first registered in the United States in 1980. As witnessed by the numerous bills that come with the car, the Shadow had a single owner between 2000 and 2013, in which year it was imported into France. Based in New York State, he had the car regularly maintained by British car specialist International Motor Car Repair. After going to its new French keeper in 2013 it passed to its current owner in 2016. Soberly finished in burgundy with

hand-painted pinstriping, the body is in good original order and the Connolly leather interior is in very good condition. Since acquiring the car, the owner has carried out basic maintenance to the value of 5000€. Amongst the work carried out has been a complete overhaul of the braking system and the replacement of the steering rack.

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 d'Été / 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 le soir de la vente dans deux locaux fermés et sécurisés à 25 km de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi 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 jeudi 27 juin, 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 Neufлизe, 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

- 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. A défaut d'un règlement dans les 30 jours, une pénalité de retard de 10% sera imputée à votre bordereau.

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.

- Carte bancaire (sauf American Express et carte à distance)

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 Summer 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.

They may be collected from Tuesday 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 Thursday 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 Neufilze, 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. Without any payment within 30 days, 10% penalty will be applied to your invoice.

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-Preneur

SAS CLAUDE AGUTTES (S.V.V. 2002-209)

aguttes.com



PRÉSIDENT

Claude Aguttes

clauda@aguttes.com

Collaboratrice Claude Aguttes

Philippine de Clermont-Tonnerre

+33 1 47 45 93 08

clermont-tonnerre@aguttes.com

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes

Philippine Dupré la Tour

Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Sophie Perrine

Valérienne Pace

Gautier Rossignol

COMMISSAIRES-PRISEURS

HABILITÉS

Claude Aguttes

Sophie Perrine

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

Valérienne Pace

pace@aguttes.com

Paul-Émile Coignet

coignet@aguttes.com

AGUTTES BRUXELLES

9, rue des Minimes

1000 Bruxelles, Belgique

Tél. : +32 2 311 65 26

Charlotte Micheels

micheels@aguttes.com

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly

Sophie Perrine

+33 1 41 92 06 44

perrine@aguttes.com

Lyon

Valérienne Pace

+33 4 37 24 24 28

pace@aguttes.com

SCP CLAUDE AGUTTES

Commissaire-preneur suppléant

Sophie Perrine

DÉPARTEMENTS D'ART

ART CONTEMPORAIN

Ophélie Guillerot

+33 1 47 45 93 02

guillerot@aguttes.com

ARTS D'ASIE

Johanna Blancard de Léry

+33 1 47 45 00 90

delery@aguttes.com

ART RUSSE

Ivan Birr

+33 7 50 35 80 58

birr.consultant@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

DINOSAURES & HISTOIRE NATURELLE

Maximilien Aguttes

maximilien@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

Clothilde Duval

duval@aguttes.com

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 Cherel

cherel@aguttes.com

LIVRES ANCIENS & MODERNES, AFFICHES, MANUSCRITS & AUTOGRAPHES

Sophie Perrine

+33 1 41 92 06 44

perrine@aguttes.com

MOBILIER & OBJETS D'ART

Elodie Beriola

+33 1 41 92 06 46

beriola@aguttes.com

MODE & BAGAGERIE

Adeline Juguet

+33 1 41 92 06 47

juguet@aguttes.com

PEINTRES D'ASIE

Charlotte Reynier-Aguttes

+33 1 41 92 06 49

reynier@aguttes.com

TABLEAUX & DESSINS ANCIENS

Grégoire Lacroix

+33 1 47 45 08 19

lacroix@aguttes.com

TABLEAUX XIX^E, IMPRESSIONNISTES & MODERNES

Charlotte Reynier-Aguttes

+33 1 41 92 06 49

reynier@aguttes.com

Catalogueur et spécialiste junior

Eugénie Pascal

pascal@aguttes.com

Administration

Marine Le Bras

labras@aguttes.com

VINS & SPIRITUEUX

Pierre-Luc Nourry

+33 1 47 45 91 50

nourry@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*

RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT Maximilien Aguttes

SERVICES GÉNÉRAUX Paul-Henri Fromantin

STOCK Alain Dranguet

RESPONSABLE COMPTABILITÉ Isabelle Mateus

FACTURATION ACHETEURS

+33 1 41 92 06 41

buyer@aguttes.com

COMMUNICATION

Sébastien Fernandes

+33 1 47 45 93 05

fernandes@aguttes.com

Avec la collaboration de

Manon Delaporte

Philippe Le Roux

Daphné de Loiray

Photographe

Rodolphe Alepuz

IMPRESSIONNISTES & MODERNES

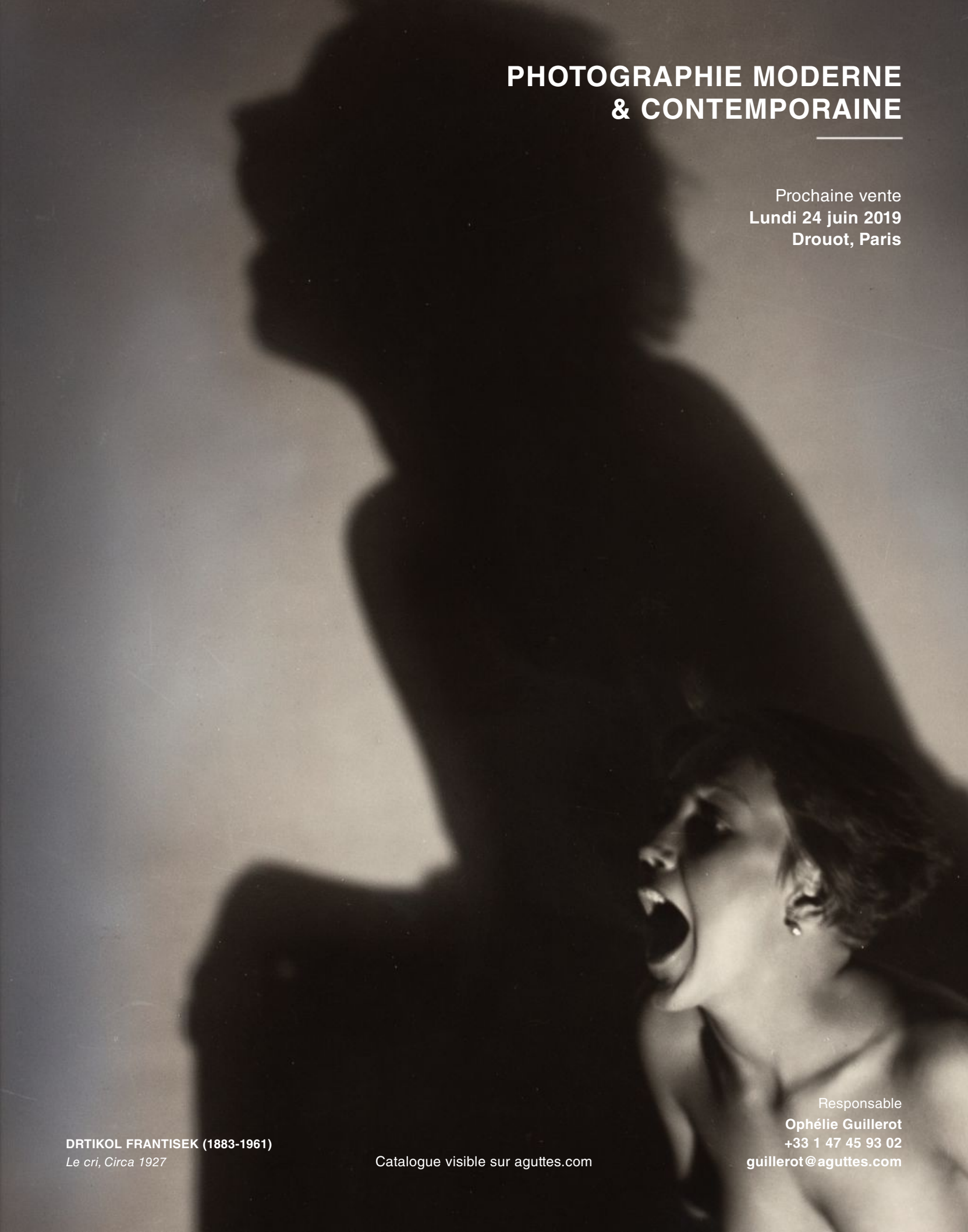
Prochaine vente
Lundi 24 juin 2019
Drouot, Paris



Expert
Charlotte Reynier-Aguttes
+33 1 41 92 06 49
reynier@aguttes.com

Catalogue visible sur aguttes.com

Pablo PICASSO (1881-1973)
Crayon sur papier. 25 x 19 cm



PHOTOGRAPHIE MODERNE & CONTEMPORAINE

Prochaine vente
Lundi 24 juin 2019
Drouot, Paris

DRTIKOL FRANTISEK (1883-1961)

Le cri, Circa 1927

Catalogue visible sur aguttes.com

Responsable
Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02
guillerot@aguttes.com

BIJOUX

& PERLES FINES

Prochaine vente
Mercredi 26 juin 2019
Neuilly-sur-Seine



Expert
Philippine Dupré La Tour
+33 1 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

Catalogue visible sur aguttes.com

COLLIER «DRAPERIE»
Diamants ronds, diamants baguettes,
platine (950). Travail français, vers 1950
12 000 / 15 000 €

AUTOMOBILLES DE COLLECTION

VENTE OFFICIELLE DU CENTENAIRE CITROËN

Vente en préparation

21 juillet 2019

La Ferté-Vidame



Expertises gratuites sur rendez-vous

1936 - Citroën Traction 11A faux cabriolet caisse large
Rarissime modèle d'avant-guerre à l'authenticité indiscutable
Estimation : 120 000 / 180 000 €

Contacts

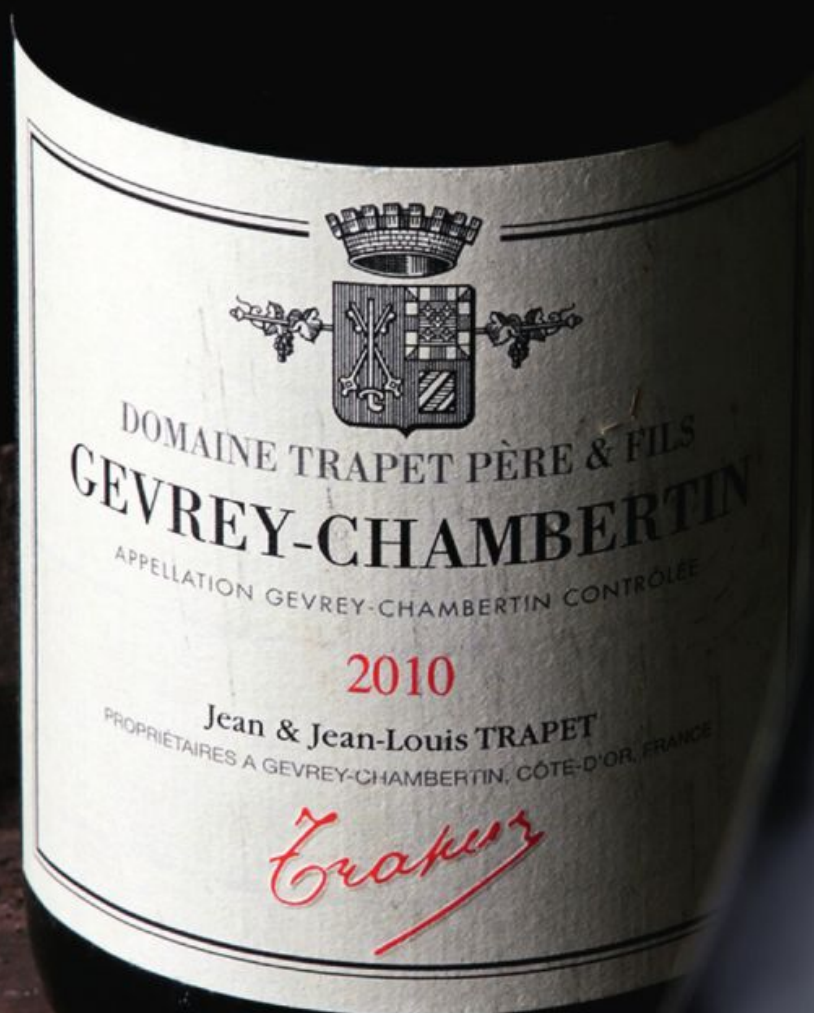
Raphaël de Serres : +33 6 07 18 64 83 - +33 1 47 45 93 01

Paul-Emile Coignet : +33 6 68 36 26 22 - +33 4 37 24 24 23

voitures@aguttes.com

GRANDS VINS & SPIRITUEUX

Vente en préparation
Octobre 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

Vente en préparation
Septembre 2019



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

Contact
design@aguttes.com

Expert
Romain Coulet
rcoulet@gmail.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Vente en préparation

21 octobre 2019

Drouot



NIKI DE SAINT PHALLE (1930-2002)

L'oiseau amoureux, 2000.

Vente du 24 juin 2019

Expertises gratuites & confidentielles
Dans toutes les grandes villes de France et en Belgique,
Luxembourg, Suisse...

Responsable

Ophélie Guillerot

+33 1 47 45 93 02

guillerot@aguttes.com

Expert

Charlotte Reynier-Aguttes

HORLOGERIE

Vente en préparation

10 octobre 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







AGUTTES

aguttes.com -   