

AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION

La Vente d'Été

29 JUIN 2025



Automobiles de collection

La Vente d'Été

DIMANCHE 29 JUIN 2025, 15H • PARIS
SUNDAY 29TH JUNE 2025, 3 PM • PARIS

ÉDITO

EDITORIAL

PAR AGUTTES ON WHEELS

Il est des rendez-vous que l'on ne manquerait pour rien au monde et l'arrivée de l'été en fait évidemment parti. Le 29 juin, Paris ne sera pas seulement la capitale de la mode ou du romantisme, mais bien celle de la passion automobile. Cent dix voitures, cent dix tranches de vie mécanique, de l'avant-guerre aux sportives racées des années 2000, en passant par les icônes à moustaches des années 1980... Un véritable voyage dans le temps pour amateurs éclairés et collectionneurs curieux.

Avant toute chose, je tiens à remercier nos vendeurs, qui nous ont confié bien plus que des voitures, vous nous laissez porter des fragments de vos vies, des objets de cœur et de mémoire. Votre confiance est notre plus belle récompense.

Merci également à ceux qui, dans quelques pages et quelques enchères, deviendront à leur tour gardiens de ces belles mécaniques. Que vous repartiez en MG, en Ferrari, en Bentley ou en Lea Francis, une chose est certaine : vous roulez avec style.

Un mot – et non des moindres – pour mon équipe, sans qui rien de tout cela ne serait possible. Leur passion n'a d'égal que leur professionnalisme, et leur patience que le nombre de kilomètres parcourus pour dénicher ces merveilles. Alors que l'un d'eux va bientôt accueillir son deuxième enfant, qu'un autre vient d'emménager dans son premier appartement « de grand », et que deux recrues rejoindront l'aventure dans quelques semaines, je réalise tous les jours la chance que j'ai de pouvoir compter sur cette passion qui nous unit. Croyez-moi, nous évoluons ensemble avec l'objectif de toujours mieux vous servir. Qu'ils soient ici chaleureusement remerciés.

Enfin, un clin d'œil au marché, ce drôle de moteur économique qu'on disait en panne mais qui, contre toute attente, tourne toujours à plein régime. Bien sûr, le marché fait des caprices, mais qui n'en fait pas ? Cela étant, les belles autos n'ont jamais autant attiré, autant roulé, autant enchanté. Serait-ce parce qu'elles nous rappellent ce que nous avons de plus précieux : le temps qui passe... et le plaisir de le savourer ?

Alors feuillotez, rêvez, cochez, osez. Et surtout, rendez-vous le 29 juin à Paris pour une vente qui promet d'être, elle aussi, collectionnable.

There are some events that you wouldn't miss for anything in the world, and the arrival of summer is obviously one of them. On June 29, Paris will not only be the capital of fashion and romance, but also the capital of automotive passion. One hundred and ten cars, one hundred and ten slices of mechanical history, from pre-war models to sleek sports cars from the 2000s, including iconic cars from the 1980s... A true journey through time for discerning enthusiasts and curious collectors.

First and foremost, I would like to thank our sellers, who have entrusted us with much more than just cars. You have allowed us to carry fragments of your lives, objects of affection and memory. Your trust is our greatest reward.

Thank you also to those who, in a few pages and a few bids, will in turn become guardians of these beautiful machines. Whether you leave in an MG, a Ferrari, a Bentley, or a Lea Francis, one thing is certain: you will drive in style.

A word — and not the least important — for my team, without whom none of this would be possible. Their passion is matched only by their professionalism, and their patience by the number of miles traveled to unearth these marvels. With one of them soon to welcome his second child, another having just moved into his first "grown-up" apartment, and two new recruits joining the adventure in a few weeks, I realize every day how lucky I am to be able to count on the passion that unites us. Believe me, we are evolving together with the goal of serving you better and better. I would like to extend my warmest thanks to them.

Finally, a nod to the market, that strange economic engine that was said to be broken but which, against all odds, is still running at full speed. Of course, the market has its ups and downs, but who doesn't? That being said, beautiful cars have never been so attractive, so popular, or so enchanting. Could it be because they remind us of what is most precious to us: the passing of time... and the pleasure of savoring it?

So browse, dream, check, dare. And above all, see you on June 29 in Paris for a sale that promises to be, itself, collectible.



CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur du département

Head of department

Gautier Rossignol
+33 7 45 13 75 78 • rossignol@aguttes.com



Spécialiste Responsable de la vente

Specialist. Sales Manager

Hugo Baldy
+33 7 60 78 10 18 • baldy@aguttes.com



Spécialiste Région Rhône-Alpes

Specialist Rhône-Alpes region

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



Spécialiste junior

Junior specialist

Augustin Delalande
+33 7 64 36 18 21 • delalande@aguttes.com



Spécialiste consultant

Specialist consultant

Raphaël de Serres
+33 6 07 18 64 83
deserres.consultant@aguttes.com



Spécialiste consultant

Specialist consultant

Jean-Philippe Majorel
+33 6 08 46 46 20
majorelconsultant@aguttes.com



Spécialiste consultant Barcelone

Specialist consultant in Barcelona

Carlos Beltrán
+34 609 802 383
beltran.consultant@aguttes.com

Administration des ventes

Sales administration

+33 1 47 45 93 01
automobiles@aguttes.com

Directeur du pôle Luxe & Art de vivre

Head of Luxury & Art of Living

Philippine Dupré la Tour

Enchères par téléphone Ordre d'achat

Telephone auctions. Buy order

bid@aguttes.com

Délivrances & Expéditions

Deliveries & shipments

Hugo Baldy
baldy@aguttes.com

Relations acheteurs

Buyer relations

Marie du Boucher
+33 1 41 92 06 41 • duboucher@aguttes.com

Département Marketing & Communication

Marketing & Communication Department

Clémence Lépine
lepine@aguttes.com

AGUTTES

Président

Chairman

Claude Aguttes

Directeur général

Chief Executive Officer

Philippine Dupré la Tour

Associés

Associates

Directeur associé

Associate Director

Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Associates

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

Aguttes (SVV 2002 - 209)

Commissaires-priseurs habilités

Qualified auctioneers

Claude Aguttes, Sophie Perrine,

Pierre-Alban Vinquant,

Jessica Remy-Catanese, Juliette Rode

SEINE OUEST

Commissaires de justice

Judicial auctioneer

Automobiles de collection

La Vente d'Été

Paris Expo, Porte de Versailles (Pavillon 3)
1, place de la Porte de Versailles
75015 Paris

Paris Expo, Porte de Versailles (Pavillon 3)
1, place de la Porte de Versailles
75015 Paris

Exposition publique

Vendredi 27 et samedi 28 juin : 10h - 18h
Dimanche 29 juin : 9h - 12h

Public viewing

Friday 27th and Saturday 28th June: 10am - 6pm
Sunday 29th June: 9am - 12am

Vente aux enchères

Dimanche 29 juin 2025, 15h

Auction

Sunday 29th June, 3pm



SCANNEZ OU CLIQUEZ

L'ensemble des lots
est reproduit sur **aguttes.com**

SCAN OR CLICK

All the lots are reproduced
on **aguttes.com**

PRÉCISION IMPORTANTE À L'ATTENTION DES ENCHÉRISEURS

IMPORTANT NOTICE TO BUYERS

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

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

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

*We draw your attention to lots preceded by +, °, *, α, #, ~, = for which special conditions apply, which can be seen at the end of the catalogue.*

INDEX

	Lots		Lots		Lots		Lots
AC ACECA BRISTOL « WORKS » 1957	38	CITROËN DS 21 M PALLAS 1967	10	JAGUAR TYPE E V12 CABRIOLET 1973	13	PEUGEOT 305 SR	
ALFA ROMEO GIULIA SS 1965	43	CITROËN SM INJECTION 1973	7	JIDÉ 1600 S ART CAR BY COSTA 1972	64	EX VALÉRY GISCARD D'ESTAING 1983	9
ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI 1965	95	CITROËN ID 20F BREAK 1973	12	LA LICORNE BV RUNABOUT 1914	110	PEUGEOT 205 GL 1983	82
ALFA ROMEO GTAM (R) FIA 1969	99	CITROËN DS 23 IE PALLAS 1973	79	LAMBORGHINI URRACO 1974	48	PORSCHE 356 B 1600 SUPER 75 1959	3
ALFA ROMEO 1600 JUNIOR ZAGATO 1974	96	CITROËN DS 23 AMBULANCE CURRUS 250 CD 1974	11	LANCHESTER TEN « MINIBUS » 1936	44	PORSCHE 356 B 1600 SUPER 90 1963	4
ALFA ROMEO SPIDER 1600 CODA TRONCA 1975	97	CITROËN VISA 1000 PISTES 1984	55	LANCIA FULVIA 1600 HF RALLYE 1971	101	PORSCHE 2.7 RS (R) 1972	61
ALFA ROMEO SPIDER 2000 1986	98	CITROËN CX 25 PRESTIGE 1986	80	LANCIA FULVIA 1600 HF LUSO 1972	100	PORSCHE 911 2.5 ST (R) FIA 1973	56
ARNOLT-MG COUPÉ 1953	86	CITROËN B2 TORPÉDO C.1925	93	LANCIA FULVIA 1600 HF LUSO FIA 1973	102	PORSCHE 911 2.7 TARGA MFI 1974	66
ASTON MARTIN DB2/4 MK 1 1954	39	CITROËN TRACTION 11 B 1952	6	LANCIA DELTA HF 16V 1989	103	PORSCHE 930 TURBO 3.3 CABRIOLET 1989	70
ASTON MARTIN V8 VOLANTE 1986	33	CITROËN 2 CV 6 1984	5	LAND ROVER 90 SOFT TOP V8 1988	34	PORSCHE 993 CARRERA 1994	68
ASTON MARTIN DB7 VANTAGE 2001	28	DODGE VIPER RT/10 1995	29	LAND ROVER DEFENDER 90 TD5 2001	35	PORSCHE BOXSTER 2.5i 1998	21
ASTON MARTIN VANQUISH S 2005	32	FERRARI 308 GR. IV (R) FIA 1980	57	LAND ROVER DEFENDER 110 HERITAGE EDITION 2016	36	PORSCHE 996 CABRIOLET 2001	69
AUDI QUATTRO 200 SUPERTOURISME 1986	60	FERRARI 456 GT 1994	27	LE ZÈBRE C RUNABOUT C.1913	92	PORSCHE 997 CARRERA GTS 2011	67
AUSTIN-HEALEY 3000 MK 3 BJ8 1965	20	FERRARI 456 GT 1995	74	LEA-FRANCIS 2.5 SPORTS TOURER 1950	41	RENAULT DAUPHINE 1961	84
AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA 1968	45	FERRARI F430 SPIDER 2006	75	LOTUS OMEGA 1991	30	RENAULT 11 TURBO GR. A FIA 1985	62
AUTOBIANCHI A112 ABARTH 1976	94	FERRARI F430 SPIDER « MANUAL » 2007	76	MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE (W113) 1970	17	RENAULT CLIO 16S « DIMMA » 1991	72
BENTLEY AZURE 2006	37	FERRARI F430 2008	31	MERCEDES-BENZ 350 SL (R107) 1980	18	ROCHET-SCHNEIDER 11000 TORPÉDO 1913	109
BMW ISETTA 1961	88	FERRARI 599 GTO 2011	77	MERCEDES-BENZ 300 E BRABUS 3.6 1986	63	SHELBY GT 350 1970	54
BMW 318 BAUR (E30) 1987	23	FIAT 1500 GT GHIA 1965	47	MERCEDES-BENZ 500 SL (R129) 1996	26	SIMCA 5 1936	87
BMW Z1 1989	24	FIAT RITMO 125 TC ABARTH 1982	104	MG TC 1946	108	SOLEX 3800 1967	1
BMW 325i CABRIOLET (E30) 1991	22	FORD T RUNABOUT 1916	91	MORRIS MINI COOPER S « 1275 » 1966	51	STUDEBAKER CHAMPION CONVERTIBLE 1950	19
BMW Z8 2001	25	FORD MUSTANG COUPÉ 289 1965	53	NISSAN 350 Z ROADSTER 2005	73	TRIUMPH TR3 1959	106
CADILLAC SERIE 62 CONVERTIBLE 1961	107	FORD MUSTANG COUPÉ 289 1965	78	OPEL COMMODORE 25 1967	90	TRIUMPH TR6 1974	15
CHEVROLET CORVETTE C3 GR. 4/5 1969	59	FORD MUSTANG COUPÉ 289 1966	105	PEUGEOT 163 TORPÉDO 1921	111	VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 S 1973	85
CITROËN TRACTION 11 COMMERCIALE 1939	81	FORD FALCON SPRINT 1964	52	PEUGEOT 203 C BERLINE 1957	8	VOLVO 240 TURBO GR. A 1978	65
CITROËN DS 19 CABRIOLET CHAPRON 1962	14	FORD MUSTANG 289 FIA 1966	58	PEUGEOT 404 BERLINE 1963	83		
CITROËN 2 CV AZAM ENAC 1966	2	HONDA NSX « BERARD DESIGN » 1994	71				
		ISO-RIVOLTA LELE 1973	46				
		JAGUAR XK 140 OTS 1955	42				
		JAGUAR XK 150 3.4 DHC 1959	40				
		JAGUAR MK 2 3.8 1962	16				



1

Solex 3800 – 1967

Cadre n° 4138719
Carte grise française
French registration title

300 - 500 €
SANS RÉSERVE

« Le plus célèbre des VéloSolex ! »
“The most famous of the VéloSolex!”



Un des premiers 3800 dont la production s'étalera jusqu'en 1988 !
Un des derniers modèles avec le réservoir tôle (cabossé).
Démarre et roule, mais à réviser.
Carte grise à jour, plaque d'immatriculation fournie à apposer.
Bel état d'origine, idéal pour aller faire le marché, à la plage ou se promener en ville.

One of the first 3800s whose production would extend until 1988!
One of the last models with the steel tank (dented).
Starts and runs, but needs servicing.
Registration title up to date, number plate supplied to be fitted.
Beautiful original condition, ideal for going to the market, to the beach or strolling around town.

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

*2

Citroën 2 CV AZAM ENAC – 1966

Châssis n° AZAM 7013329
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title in temporary importation

12 000 - 18 000 €

« Bel état d'origine pour une 2 CV rare,
ici en deuxième main. »
*“Beautiful original condition for a rare 2 CV,
here in second hand.”*



Cette intéressante 2 CV AZAM ENAC de couleur Gris Etna est appelée aussi 2 CV « Mixte » ou 2 CV « Break ». C'est un modèle équipé à l'origine du moteur 18 ch, des portes dites « normales » montées depuis 1964 sur la 2 CV mais sa particularité est d'être équipée de la 3^e glace arrière, équipant uniquement les AZAM en 1966. On les retrouve rarement sur nos routes !

Française d'origine, c'est une deuxième main comptabilisant seulement 48 000 km d'origine ! Acquisée en 2015 par Monsieur D. elle fut remise en route, les freins ont été refaits ainsi que sa sellerie. Esthétiquement, elle porte encore sa peinture d'origine délicieusement patinée par le temps. Elle n'en est pas moins en très bel état et pratique avec son grand hayon de coffre et sa banquette pliable-rabattable offrant 1 250 l de chargement !

This interesting Etna Grey 2 CV AZAM ENAC is also known as a 2CV 'Mixte' or 2CV 'Break'. It was originally fitted with the 18 hp engine and the so-called 'normal' doors fitted to the 2CV since 1964, but its special feature was the 3rd rear window, fitted only to AZAMs in 1966. Rarely seen on our roads!

Originally French, this is a second-hand car with only 48,000 original km! Acquired in 2015 by Mr D., it has been put back on the road, with new brakes and upholstery.

Aesthetically, it still has its original paintwork with a delightful patina of age. It is nonetheless in very good condition and practical, with its large tailgate and folding bench seat offering 1,250 liters of space!



CES PORSCHE QUE LE TEMPS AVAIT OUBLIÉES

LOTS 3 & 4

Porsche 356 B 1600 Super 75 – 1959

Châssis n° 109957

Carte grise française d'époque et barrée dans le cadre d'une cession précédente

Period French registration document crossed out as part of a previous sale

15 000 - 25 000€

« Rare 356 à restaurer, avec un probable passé en course... »

“Rare 356 to restore, with a probable racing history...”



Exhumée après plus de 40 ans de sommeil au fond d'un local commercial de la région de Poitiers, c'est aujourd'hui une voiture à restaurer intégralement, dont le moteur est par ailleurs absent. Il conviendra avant toute enchère d'inspecter rigoureusement la voiture afin de faire l'inventaire des pièces manquantes notamment.

Il est probable que cette voiture ait couru, sous la houlette de Robert Buchet, charismatique pilote et préparateur local. Le choc à l'avant est par ailleurs très certainement lié à un incident en course. Il conviendra à son futur propriétaire de remonter l'histoire de cette auto, et de mener la restauration totale qui s'impose.

8 June 1948, the German government approved production of the first Porsche. Ferdinand Porsche's 356th project, it took the name 356. With its flat-4 engine in rear overhang, air-cooled and a streamlined and fluid body, the car pleased. Production would quickly organise to meet demand and progressively abandon hand manufacturing.

Competition victories came to reinforce the model's success. When the 356 A entered production in 1955, nearly 8,000 examples had

already been manufactured. The range was then available as a coupé, cabriolet, Speedster but also in a prestigious series with sporting destination called Carrera. It was at the end of 1959 that Porsche offered the B. Evolving to meet safety standards, it was distinguished by raised bumpers front and rear, shell-shaped indicators, wider door handles, headlights positioned higher. On the engine side, the 1300 disappeared, giving way to the 1600 in three versions: 60, Super 75 and Super 90.

The car illustrated on these pages is a 356 B (T5) coupé from 1959, in 1600 Super 75 version. Logically bodied by Reutter, it still displays its matching numbers body plate.

Exhumed after more than 40 years of slumber at the back of a commercial premises in the Poitiers region, it is now a car to be completely restored, whose engine is moreover absent. It would be appropriate before any bidding to rigorously inspect the car in order to inventory the missing parts in particular.

It is probable that this car raced, under the guidance of Robert Buchet, charismatic local driver and preparer. The front impact is moreover very certainly linked to a racing incident. It will be up to its future owner to trace the history of this car, and to carry out the complete restoration that is required.

8 juin 1948, le gouvernement allemand homologue la production de la première Porsche. 356e projet de Ferdinand Porsche, elle prend le nom de 356. Avec son moteur 4-cylindres à plat en porte à faux arrière, refroidi par air et une carrosserie profilée et fluide, la voiture plait. La production va rapidement s'organiser pour répondre à la demande et abandonner progressivement la fabrication à la main.

Les victoires en compétition viennent renforcer le succès du modèle. Lorsque la 356 A entre en production en 1955, près de 8 000 exemplaires ont déjà été fabriqués. La gamme se décline alors en coupé, en cabriolet, en Speedster mais aussi dans une série prestigieuse à destinée sportive et dénommée Carrera.

C'est à la fin de l'année 1959 que Porsche propose la B. Evoluant pour répondre à des normes sécuritaires, elle se distingue par des pare-chocs relevés à l'avant et à l'arrière, des clignotants en forme d'obus, des poignées de portes plus larges, des phares positionnés plus haut. Côté motorisation, le 1300 disparaît, laissant place au 1600 décliné en trois versions : 60, Super 75 et Super 90.

La voiture qui illustre ces pages est un coupé 356 B (T5) de 1959, en version 1600 Super 75. Logiquement carrossée par Reutter, elle arbore toujours sa plaque de carrosserie matching numbers.



Porsche 356 B 1600 Super 90 – 1963

Châssis n° 117745/123925 (voir texte / see text)
Carte grise française d'époque
Period French registration title

25 000 - 35 000€

« Un beau projet de restauration en perspective ! »
“A fine restoration project in prospect!”



démarches nécessaires afin de faire dument immatriculer cette auto, et lui donner l'identité qu'il convient.

Exhumée après plus de 40 ans de sommeil au fond d'un local commercial de la région de Poitiers, c'est aujourd'hui une voiture à restaurer intégralement, tant au niveau structurel que mécanique.

Les 356 à restaurer ne sont plus si courante, et cet exemplaire fera le bonheur d'un Porschiste confirmé ou débutant, avec un projet au long cours. Affaire à suivre.

8 June 1948, the German government approved production of the first Porsche. Ferdinand Porsche's 356th project, it took the name 356. With its flat-4 engine in rear overhang, air-cooled and a streamlined and fluid body, the car pleased. Production would quickly organise to meet demand and progressively abandon hand manufacturing.

Competition victories came to reinforce the model's success. When the 356 A entered production in 1955, nearly 8,000 examples had already been manufactured. The range was then available as a coupé, cabriolet, Speedster but also in a prestigious series with

sporting destination called Carrera. It was at the end of 1959 that Porsche offered the B. Evolving to meet safety standards, it was distinguished by raised bumpers front and rear, shell-shaped indicators, wider door handles, headlights positioned higher. On the engine side, the 1300 disappeared, giving way to the 1600 in three versions: 60, Super 75 and Super 90.

The car illustrated on these pages is a 356 B (T6) coupé from 1963, in 1600 Super 90 version. Perhaps following an accident and a body change, please note that the period registration document that accompanies the car as well as the coachbuilder's plate riveted in the door pillar indicate the identity 123925, while the cold stamping of the body indicates 117745. It will therefore be up to the purchaser to undertake the necessary steps in order to properly register this car, and give it the appropriate identity.

Exhumed after more than 40 years of slumber at the back of a commercial premises in the Poitiers region, it is now a car to be completely restored, both structurally and mechanically.

356s to restore are no longer so common, and this example will delight a confirmed or beginner Porsche enthusiast, with a long-term project. One to watch.

8 juin 1948, le gouvernement allemand homologue la production de la première Porsche. 356^e projet de Ferdinand Porsche, elle prend le nom de 356. Avec son moteur 4-cylindres à plat en porte à faux arrière, refroidi par air et une carrosserie profilée et fluide, la voiture plaît. La production va rapidement s'organiser pour répondre à la demande et abandonner progressivement la fabrication à la main.

Les victoires en compétition viennent renforcer le succès du modèle. Lorsque la 356 A entre en production en 1955, près de 8 000 exemplaires ont déjà été fabriqués. La gamme se décline alors en coupé, en cabriolet, en Speedster mais aussi dans une série prestigieuse à destinée sportive et dénommée Carrera. C'est à la fin de l'année 1959 que Porsche propose la B.

Évoluant pour répondre à des normes sécuritaires, elle se distingue par des pare-chocs relevés à l'avant et à l'arrière, des clignotants en forme d'obus, des poignées de portes plus larges, des phares positionnés plus haut. Côté motorisation, le 1300 disparaît, laissant place au 1600 décliné en trois versions : 60, Super 75 et Super 90.

La voiture qui illustre ces pages est un coupé 356 B (T6) de 1963, en version 1600 Super 90. Peut-être suite à un accident et à un changement de caisse, merci de noter que la carte grise d'époque qui accompagne la voiture ainsi que la plaque de carrossier rivetée dans le montant de porte indiquent l'identité 123925, tandis que la frappe à froid de la caisse indique 117745. Il conviendra donc à l'acquéreur d'entreprendre les



5

Citroën 2 CV 6 – 1984

Châssis n° VF7AZKA00KAD14295

Carte grise française

French registration title

8 000 - 12 000 €

« Une iconique 2 CV dans la jolie teinte
Bleu des Tropiques. »

*“An iconic 2CV in the pretty shade
Bleu des Tropiques.”*



Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 1930 quand Pierre Jules Boulanger ingénieur chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour Toute Petite Voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre.

Le premier prototype sort en 1937 mais la seconde guerre interrompt malheureusement son développement. En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame et le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au Salon de l'Automobile de Paris.

Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour

en prendre possession.

Stoppée en 1990 après 42 ans de carrière, la production de ce mythe automobile français s'élèvera à plus de cinq millions d'exemplaires et reste encore aujourd'hui la sixième voiture française la plus vendue.

L'exemplaire qui illustre ces pages est une 2 CV 6, version la plus aboutie avec son moteur de 602 cm³ et ses freins à disques à l'avant notamment, qui se singularise par sa teinte Bleu des Tropiques. Elle se présente en bon état d'origine et de fonctionnement, et ravira son futur propriétaire.

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

An ingenious concept, the Citroën 2 CV is a simple, robust car requiring very little maintenance. Its origins date back to the 1930s, when Pierre Jules Boulanger, an engineer at Citroën, launched a T.P.V. (Toute Petite Voiture) project. He was supported by the likes of Flaminio Bertoni and André Lefebvre.

The first prototype came out in 1937, but its development was unfortunately interrupted by the Second World War. In 1946, testing resumed at La Ferté Vidame, west of Paris, and on 7 October 1948, the car caused a sensation at the Paris Motor Show.

Although much criticised at first, it quickly became a much sought-after object, and it was not unusual to wait several years to take possession of one.

Although it was discontinued in 1990 after a 42-year career, more than five million examples of this French motoring legend were produced, and it remains the sixth best-selling French car to this day.

The car featured on these pages is a 2 CV 6, the most accomplished version with its 602 cc engine and front disc brakes in particular, and its distinctive Tropical Blue colour. It is presented in good original condition and in good working order, and will delight its future owner.

6

Citroën Traction 11 B – 1952

Châssis n° 227812
Carte grise française
French registration title
10 000 - 15 000 €

« La légendaire Traction, en version 11 B,
et en état d'origine. »
“The legendary Traction, in its original 11 B version.”



Véritable icône dans la mémoire collective, l'histoire de celle qui fut communément baptisée du pléonasmе « Traction Avant » reste à jamais marquée par l'Occupation, période durant laquelle elle fut tour à tour la voiture de la Gestapo et de la Résistance.

Succédant à différentes versions, la 11 B est lancée en 1937. Plus longue, plus large et plus lourde que la 11 BL, cette version dont la construction cessera durant la Seconde-Guerre mondiale, sera relancée en mars 1947.

En 1952, cette voiture vaste et confortable, mais dotée d'un coffre réduit, hérite d'une malle bombée de grande capacité. De quoi permettre enfin de voyager en famille avec des bagages placés autrement que sur une galerie de toit.

La silhouette de la Traction va certes perdre la fluidité du dessin de Bertoni, mais c'est au bénéfice d'un aspect pratique qui participe au regain d'intérêt pour la berline du quai de Javel.

La voiture qui illustre ces pages date du premier millésime avec la malle bombée. Elle se présente à nous en état d'origine, ayant récemment bénéficié d'un voile de peinture. Elle roule bien, et arbore 4 pneus Michelin conformes et de facture récente. Si vous ne possédez pas encore de Traction, laissez-vous tenter par cet exemplaire très attachant...

A veritable icon in the collective memory, the history of what was commonly referred to as the 'Traction Avant' is forever marked by the Occupation, a period during which it was alternately the car of the Gestapo and the Resistance.

Following on from various versions, the 11 B was launched in 1937. Longer, wider and heavier than the 11 BL, this version, production of which ceased during the Second World War, was relaunched in March 1947.

In 1952, this spacious and comfortable car, albeit with a small boot, inherited a large, domed boot. This made it possible for families to travel with luggage that was not placed on a roof rack.

Although the Traction's silhouette lost the fluidity of Bertoni's design, it gained in practicality, which helped to revive interest in the saloon built on the Quai de Javel.

The car that illustrates these pages dates from the first vintage, with the convex trunk. It comes to us in original condition, having recently had a coat of paint applied. It drives well and is fitted with 4 Michelin tyres, which are in perfect condition and recently made. If you don't already own a Traction, why not take a look at this very attractive car?

Citroën SM Injection – 1976

Châssis n° 00SC1807
Carte grise française
French registration title
40 000 - 60 000 €

« Historique connu et documenté, moteur refait, combinaison de couleur incroyable : peut-être l'une des plus désirables SM sur le marché... »

“Known and documented history, rebuilt engine, incredible color combination: perhaps one of the most desirable SMs on the market..”



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, d'abord en version carburateur, puis injection.

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.

Le superbe exemplaire qui illustre ces pages, est une version injection, qui arbore la très désirable teinte Or de Simiane, associée à un intérieur en cuir tabac du plus bel effet. Vendue neuve par le Garage Domingue de Pau, on retrouve plus tard cette SM propriété d'un garagiste Citroën des Landes (Garage Marc Retourné, à Artassenx) de 1989 à 2023.



Encore accompagnée de son barré rouge, de sa carte de garantie et de son carnet d'entretien tamponné d'origine, cette SM a également bénéficié d'une réfection moteur récente, avec près de 7 000 € de pièces achetées auprès des réputés Ets Blondeau. Il appartiendra d'ailleurs au futur acquéreur de finir le rodage de cette incroyable SM...

Unveiled at the Geneva Motor Show in 1970, the SM, for Project S Maserati, was striking for its innovative design by Robert Opron. Its taut lines gave the SM a unique dynamism. Its excellent Cx of 0.46 was the result of extensive work in the wind tunnel, which dictated its overall appearance.

Taking advantage of Citroën's takeover of Maserati in 1968, the SM's bonnet was fitted with an all-new twin-shaft V6 engine marked with the trident, with a displacement of 2,670 cc, first with a carburettor, then with fuel injection.

With the same hydropneumatic suspension as the DS, it retained the comfort that was so dear to Citroën, and the new Diravi steering

with servo-assisted return enabled it to maintain high speeds with the greatest of ease. Only 12,920 examples were sold over the five years of production. Today, SMs are increasingly sought-after and are enjoying a revival of interest. A perfect blend of modernity, comfort and performance, the SM is a different kind of GT car, one with status and style.

The superb example that illustrates these pages is a fuel-injected version in the highly desirable Simian Gold colour, combined with a tobacco leather interior to great effect. Sold new by Garage Domingue in Pau, this SM was later owned by a Citroën garage in the Landes region (Garage Marc Retourné, in Artassenx) from 1989 to 2023.

Still accompanied by its original Certificate of Compliance, warranty card, and original stamped service booklet, this SM has also benefited from a recent engine overhaul, with nearly €7,000 worth of parts purchased from the renowned Ets Blondeau. It will be up to the future owner to complete the break-in of this incredible SM...



Peugeot 203 C – 1957

Carte grise française
Châssis n° 1835356
Contrôle technique en contre-visite
*French registration title
Not valid contrôle technique*

6 000 - 9 000 €

« LA Peugeot populaire des années 1950,
ici en bel état de présentation, à réviser. »

*“THE popular Peugeot of the 1950s, here in beautiful
condition, in need of servicing.”*



Développée en partie sous l'occupation allemande mais commercialisée pour la première fois en 1948 (elle fut avec la 2 CV l'une des vedettes du Salon cette année-là), la 203 est le premier véhicule à coque autoporteuse de série de Peugeot

Avec la Citroën 2 CV et la Renault 4 CV, la voiture a joué un rôle clé dans le redressement de la France du début de l'après-guerre. Près de 686 000 exemplaires seront avant la fin de la production en 1960, et pendant plusieurs années, la 203 fut le seul modèle de voiture civile au catalogue de Peugeot.

En son temps, elle était considérée comme une machine fiable, économique et maniable, et brilla même en rallye. Sortie au début de l'année 1957, cette Peugeot 203C incarne l'élégance automobile des Trente Glorieuses.

Elle se présente en bel état avec cette jolie teinte bleu clair et son intérieur en tissus. En bel état de fonctionnement, et accompagnée de quelques factures d'entretien, son dernier contrôle technique est néanmoins en contre-visite (disponible sur demande) et son acquéreur devra réaliser quelques petits travaux avant de partir à la découverte de la France rurale et des routes secondaires à son volant.

On notera que la voiture est équipée d'un toit ouvrant : un vrai plus sur cette auto populaire qui ne demande qu'à reprendre la route !

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

Developed in part under the German occupation but first marketed in 1948 (along with the 2CV, it was one of the stars of the Motor Show that year), the 203 was Peugeot's first mass-produced car with a self-supporting body.

Along with the Citroën 2CV and the Renault 4CV, the car played a key role in the recovery of early post-war France: almost 686,000 examples were produced before production ended in 1960, and for several years the 203 was the only civilian car in Peugeot's catalogue.

In its day, it was considered a reliable, economical and manoeuvrable machine, and even shone in rallying. Released in early 1957, this Peugeot 203C embodies the automotive elegance of the Trente Glorieuses.

It is presented in beautiful condition with its attractive light blue paintwork and fabric interior. In good working order, and accompanied by a few maintenance invoices, its latest roadworthiness test is nevertheless under review (available on request) and its purchaser will need to carry out some minor work before setting off to discover rural France and the back roads at its wheel.

Note that the car is equipped with a sunroof: a real plus for this popular car, which is just waiting to get back on the road!

Peugeot 305 SR Break – 1983

Châssis n° VF3581E11D9111006

Carte grise française

French registration title

6 000 - 10 000 €

« La 305 de Valéry Giscard d'Estaing ! »

“Valéry Giscard d'Estaing's 305!”



Valéry Giscard d'Estaing ©DR



La Peugeot 305 SR que nous présentons fut achetée neuve par l'ancien Président de la République française, Valéry Giscard d'Estaing en mars 1983.

Selon l'acte d'achat au nom de VGE figurant au dossier, cet exemplaire fut commandé neuf en Vert forêt avec un intérieur tressé beige. Elle sera vendue après bon et loyaux service à son ancienne secrétaire de cabinet.

Motorisé par le 4 cylindres de 1,4 l de cylindrée développant 74 ch accouplé à une boîte mécanique à 4 rapports, son fonctionnement est satisfaisant.

Esthétiquement, la voiture est dans son jus. La carrosserie a travaillé avec le temps et la corrosion sera à traiter. Dans l'habitacle, les plastiques ont relativement bien vieillis tout comme la sellerie à l'exception du siège conducteur qu'il faudra reprendre.

Affichant un peu plus de 111 000 km au compteur certifié par l'Histovec, voici l'occasion d'acquérir une voiture populaire, polyvalente et à la provenance présidentielle !

This Peugeot 305 SR was purchased new by former French President Valéry Giscard d'Estaing in March 1983.

According to the original purchase document in VGE's name, included in the file, this example was ordered new in Forest Green with a beige woven fabric interior. It was later sold, after loyal service, to his former cabinet secretary.

Powered by a 1.4-litre four-cylinder engine developing 74 hp, paired with a 4-speed manual gearbox, it runs satisfactorily.

Cosmetically, the car remains in original condition. The bodywork has aged over time, and some corrosion will need attention. Inside, the plastics have aged reasonably well, as has the upholstery, with the exception of the driver's seat, which will require refurbishment.

Showing just over 111,000 km on the odometer — mileage certified by Histovec — this is a rare opportunity to acquire a popular and useful car with presidential provenance!

COLLECTION JAMES

LOTS 10 À 12



70 ans et toujours le même effet sur les foules, toujours cette indissociable notion d'élégance, d'avant-gardisme et de raffinement... Voilà ce qu'évoque le nom DS!

Passionné du modèle depuis toujours M. James a collectionné en quantité les miniatures mais également les voitures. La première fut la DS 21 entrée dans sa collection en 1984, suivront l'ID 20 Break puis la DS 23 Ambulance qui demandera plus de 6 ans de restauration.

Il a sillonné les routes de France à leur volant accompagné de sa femme et de ses amis aux cours de leurs nombreuses sorties de club. Deux d'entre elles sont même des vedettes de cinéma puisqu'elles apparaissent dans les films « Les Lyonnais » et « Mystère à Saint-Tropez ».

Proposée aujourd'hui aux enchères, cette collection mérite l'attention des collectionneurs passionnés à la recherche d'authenticité, d'originalité et de plaisir à partager.

Seventy years on, and still with the same effect on the crowds, still with that indissociable notion of elegance, avant-gardism and refinement... That's what the name DS evokes!

A lifelong enthusiast of the model, Mr James collected miniatures in quantity, as well as cars. The first was the DS 21, which entered his collection in 1984, followed by the ID 20 Estate and then the DS 23 Ambulance, which took over 6 years to restore.

He travelled the roads of France in these cars, accompanied by his wife and friends on their many club outings. Two of them even became movie stars, appearing in the films 'Les Lyonnais' and 'Mystère à Saint-Tropez'.

Now up for auction, this collection deserves the attention of passionate collectors looking for authenticity, originality and pleasure to share.

10

Citroën DS 21 M Pallas – 1967

Châssis n° 4479861
Carte grise française
French registration title
15 000 - 25 000€

« La DS du gang des lyonnais dans le film éponyme d'Olivier Marchal! »

“The DS of the Lyon gang in Olivier Marchal’s film!”



La DS 21 que nous vous présentons est un intéressant millésime 1967. Elle représente en effet la quintessence de la DS avant son restylage avec 4 phares sous verre. Ce millésime voit ainsi l'apparition du système hydraulique « liquide vert » réputé plus fiable tandis que le moteur à 5-paliers développant 109 ch lui offre le gain de puissance nécessaire.

Notre exemplaire a été vendu à Lyon le 9 juin 1967, son actuel et second propriétaire en prend possession en 1984. Il n'a jamais quitté le département du Rhône et porte toujours sa première immatriculation.

Sa carrosserie à l'origine Gris Palladium a été repeinte en 1985 dans une teinte similaire. Elle se présente aujourd'hui dans son jus, on notera quelques traces de corrosion. Elle se distingue par ses phares

longue portée, ses nombreux accessoires chromés ou encore ses bijoux Robergel, l'ensemble lui confère une allure très élégante.

L'habitacle est entièrement d'origine et se présente dans son jus. On y retrouve les compteurs Jager emblématiques du modèle ou encore son autoradio d'époque. Dotée de la finition Pallas, notre berline possède une sellerie en tissus rouge et skai blanc associée à des moquettes rouges, le tout conservé dans un état satisfaisant.

Accompagnée de sa notice d'entretien et de son barré rouge, cette auto a peu roulé récemment, son essai routier s'est néanmoins avéré concluant, seule une révision d'usage sera à prévoir. On précisera que cette DS est visible dans le film *Les Lyonnais* réalisé par Olivier Marchal en 2011, quelques photos du tournage sont jointes au dossier.

The DS 21 we are presenting is an interesting 1967 vintage, the most sought-after by collectors. It represents the quintessential DS before its restyling with 4 headlights under glass. This vintage also saw the introduction of the 'green liquid' hydraulic system, reputed to be more reliable, while the 5-bearing engine developing 109 hp gave it the necessary increase in power.

Our example was sold in Lyon on 9 June 1967, and its current, second owner took possession of it in 1984. It has never left the Rhône department and still bears its original registration.

Its original palladium grey bodywork was repainted in 1985 in a similar shade. Today, it is presented in used condition, with a few traces of corrosion. Its long-range headlights, numerous chrome

accessories and Robergel wheel trims give it a very elegant appearance.

The interior is entirely original and in its original state. It features the model's emblematic Jager counters and vintage radio. Finished in Pallas, our saloon has red fabric and white skai upholstery combined with red carpets, all preserved in satisfactory condition.

*Accompanied by its service manual and certificate of conformity, this car has not been driven much recently, but its road test proved conclusive, with only a routine service required. It should be noted that this DS can be seen in the film *Les Lyonnais* directed by Olivier Marchal in 2011, and a few photos of the shoot are attached.*

11

Citroën DS 23 Ambulance Currus 250 CD – 1974

Châssis n° 00FF4489
Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000 €

« L'ambulance star du film *Mystère à Saint-Tropez!* »
“The star ambulance of the movie *Mystère à Saint-Tropez!*”



Dès le début de sa commercialisation, la DS Break est déclinée en ambulance, son confort grâce à sa suspension hydropneumatique, ses dimensions généreuses et son habitabilité intérieure en font un choix de prédilection.

Plusieurs entreprises spécialisées vont proposer des aménagements inédits avec notamment des toits rehaussés et un équipement médical spécifique. La société Currus basée en région parisienne était spécialisée dans la modification des véhicules Citroën.

Elle propose dès 1969 un break rehaussé et rallongé, ce modèle baptisé 240 CD est une réussite tant esthétique que technique car il permet d'embarquer deux brancards et d'accueillir un équipement médical pléthorique. Il prendra l'appellation 250 CD avec l'apparition de la DS 23, 120 exemplaires auraient été fabriqués en tout.

Notre ambulance a bénéficié d'une importante restauration dans les ateliers du spécialiste DS Repar entre 2012 et 2018. La carrosserie et été restaurée puis repeinte dans sa couleur d'origine Blanc Meije. La plateforme quant à elle a été remplacée. Un livre composé de nombreuses photos et explications retrace les différentes étapes de la restauration.

L'habitacle se présente dans son état d'origine, la sellerie et la cellule sanitaire sont très bien conservées. Notre essai routier a été concluant, on notera que la sirène et le gyrophare sont fonctionnels. Présenté à une estimation très attractive au vu du coût élevé de la restauration, notre exemplaire saura séduire les collectionneurs en quête d'une auto atypique, qui pourra à nouveau jouer les premiers rôles au cinéma!

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

Right from the start, the DS Break was marketed as an ambulance. Its comfort, thanks to its suspension, its generous dimensions and its interior space, made it a favourite choice.

A number of specialist companies will be proposing innovative layouts, including raised roofs and special medical equipment. Currus, based near Paris, specialised in modifying Citroën vehicles. From 1969 onwards, it offered a raised and lengthened station wagon. This model, called the 240 CD, was a success both aesthetically and technically, as it could accommodate two stretchers and a plethora of medical equipment. It was renamed the 250 CD with the arrival of the DS 23, and a total of 120 examples were produced.

Our ambulance underwent a major restoration in the workshops of specialist DS Repar between 2012 and 2018. The bodywork was restored and repainted in its original Meije white colour. The platform has been replaced. A book with numerous photos and explanations retraces the various stages of the restoration.

The interior is in its original state, with the upholstery and sanitary unit very well preserved. Our test drive was a success, and the siren and flashing beacon are functional. Offered at a very attractive price, given the high cost of restoration, our example will appeal to collectors looking for an unusual car that can once again play a starring role in the movies!

12

Citroën ID 20F Break – 1973

Châssis n° 8409395
Carte grise française
French registration title
20 000 - 30 000 €

« Superbe configuration, idéal pour vos sorties en famille »
“*Superb configuration, ideal for family outings*”



Citroën s'inspire beaucoup de la mode des station wagon aux USA pour développer son projet de DS break. C'est l'aboutissement de deux années de recherche visant à proposer à la clientèle un véhicule polyvalent, à la fois pratique pour les artisans, logeable pour les familles et gardant l'élégance et la technique de la berline. Ce concept très en vogue outre-Atlantique, n'était représenté en France que par le break Simca Marly V8. Pierre Franchiset, l'homme qui a conçu le type H, dessine alors un break élégant, pratique et rapide pour l'époque. Au salon de Paris 1958 la voiture est présentée mais ne sortira qu'un an plus tard. Produite de 1959 à 1975, ce sera un succès mondial considérable.

La voiture que nous présentons est une ID 20F familiale, dotée de 7 places, elle possède 3 strapontins entre les banquettes.

Immatriculée dans la Loire depuis 1983, elle entre dans la collection en 2003 et a parcouru environ 10 000 km depuis.

À l'origine Ivoire Borely, sa carrosserie a été repeinte dans une élégante teinte bleu ciel associée à un toit et un coffre beige, l'ensemble se présente en bel état général. L'habitacle a également été entièrement restauré, la sellerie et les moquettes bleues sont en bon état de conservation.

Sous le capot son moteur DY3 est associé à une boîte manuelle à 4 vitesses, l'ensemble fonctionne bien et notre essai routier s'est avéré concluant. On notera qu'elle est équipée de la climatisation. Avec sa superbe configuration et son bel état de conservation notre ID Break sera votre partenaire de choix pour vos sorties en famille cet été.

Citroën drew a great deal of inspiration from the station wagon craze in the USA when developing its DS estate project. It was the culmination of two years of research aimed at offering customers a multi-purpose vehicle that was both practical for tradesmen and comfortable for families, while retaining the elegance and technical features of the saloon.

This concept, which was very popular across the Atlantic, was represented in France only by the Simca Marly V8 estate. Pierre Franchiset, the man who had designed the Type H, came up with an elegant, practical and fast estate car for its time. The car was presented at the 1958 Paris Motor Show, but was not launched until a year later. Produced from 1959 to 1975, it was a huge worldwide success.

The car we are presenting is an ID 20F family car, with 7 seats and 3 folding seats between the benches. Registered in the Loire since 1983, it entered the collection in 2003 and has covered around 10,000 km since then.

Originally a Borely Ivory, the bodywork has been repainted in an elegant sky-blue hue combined with a beige roof and boot, and is in good overall condition. The interior has also been fully restored, and the upholstery and blue carpets are in good condition. Under the bonnet, the DY3 engine is mated to a 4-speed manual gearbox. The combination works well, and our road test proved conclusive. It also comes with air conditioning. With its superb configuration and beautiful condition, our ID Estate will be your partner of choice for family outings this summer.

Jaguar Type E V12 Cabriolet – 1973

Châssis n° UD1S22807
Titre de circulation Monégasque

Monaco registration title

55 000 - 75 000€

« Boîte de vitesses manuelle, restauration exemplaire ! »

“Manual gearbox, exemplary restoration!”



Dernière itération de la mythique Type E : motorisation revue à la hausse avec cette fois-ci un V12 en aluminium de 5,3 l de cylindrée développant 272 ch... La ligne est elle aussi revue pour être allongée et répondre aux exigences d'une telle mécanique.

Notre exemplaire fut, comme la majeure partie de la production, livré neuf aux États-Unis avant d'être importé en France pour une restauration totale. Malgré l'absence de documents décrivant cette restauration, la qualité générale de cette dernière est impossible à remettre en doute tant l'état actuel de la voiture est bon !

C'est certainement le précédent propriétaire, un milliardaire monégasque, qui avait commandé cette restauration unique. Aujourd'hui, la voiture est encore en état de « sortie de restauration »,

et a en plus bénéficié de travaux il y a quelques mois, avec au menu le changement de l'émetteur/récepteur d'embrayage et une révision générale.

Lors de notre essai routier, nous avons été agréablement surpris par le bon fonctionnement général de la voiture malgré les derniers mois d'immobilisation. Une fois à température, le moteur prend bien ses tours : un réglage a été fait il y a peu par les mécaniciens du propriétaire actuel. À noter également l'ajout d'une direction assistée, rendant le maniement de la bête bien plus facile...

Cette Type E V12 à boîte de vitesses manuelle est le cabriolet parfait pour avaler les kilomètres cet été. Avec une estimation aussi attractive, il serait dommage de ne pas tenter sa chance !

The latest iteration of the legendary E-Type was powered by an upgraded 5.3 litre aluminium V12 engine developing 272 bhp. The lines were also revised to lengthen the car and meet the demands of such a powerful engine.

Our example, like most of the production run, was delivered new to the United States before being imported to France for a complete restoration. Although there are no documents describing the restoration, it is impossible to doubt the overall quality of the car, which is in such good condition today!

It was certainly the previous owner, a Monegasque billionaire, who commissioned this unique restoration. Today, the car is still in 'out of restoration' condition, and in addition received some work

a few months ago, with the replacement of the clutch transmitter/receiver and a general overhaul on the agenda.

During our test drive, we were pleasantly surprised by the car's overall smooth running, despite being out of action for several months. Once warmed up, the engine revs well: a tune-up was recently carried out by the current owner's mechanics. A power steering system has also been added, making the beast much easier to handle...

This V12 E-Type with manual gearbox is the perfect cabriolet for covering the miles this summer. With such an attractive price tag, it would be a shame not to give it a go!

*14

Citroën DS 19 Cabriolet Chapron – 1962

Châssis n° 4200446
Titre de circulation suisse,
véhicule en importation temporaire

Swiss registration title, in temporary
importation

110 000 - 150 000 €

« Un des premiers exemplaires équipé des rares ailes cendriers »
“One of the first cars to be fitted with rare ashtrays”



Présentée en 1955, les lignes de la DS seront d'une grande inspiration pour le carrossier Henri Chapron, qui en proposera, trois ans plus tard, sa sublime interprétation sous la forme d'un cabriolet. Convaincu par la proposition, Citroën l'intègre dans sa gamme dès 1960, mais continue d'en confier la réalisation au carrossier de Levallois-Perret. Jusqu'en 1971, on les dénommera « cabriolet usine ».

Reprenant toutes les innovations techniques de la berline et notamment la suspension hydropneumatique, aucun cabriolet européen n'allait égaler la beauté mais aussi le confort de la DS pendant plusieurs années. En tout, seulement 1 365 cabriolets usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971.

Notre exemplaire a été commandé par Citroën auprès des Ets Chapron en juin 1962, il s'agit du 296^e cabriolet fabriqué. Portant le numéro 8296, il correspond au premier modèle muni des ailes avant cendrier. Il possède à l'origine une peinture blanc carrare associée à une sellerie en cuir blanc et est destiné au marché français.

Notre exemplaire équipé de la boîte hydraulique a bénéficié d'une restauration complète en 2006, ainsi les travaux se sont portés sur la carrosserie, la sellerie, la capote, le moteur et le système hydraulique. Ayant peu roulé depuis sa restauration, il se présente en bon état général, sa peinture gris métal est plutôt bien conservée, on notera néanmoins quelques défauts. Dans l'habitacle, la sellerie en cuir bordeaux a conservé sa souplesse, elle est associée à des tapis gris chiné. >

Presented in 1955, the lines of the DS were a great inspiration to coachbuilder Henri Chapron, who three years later offered his sublime interpretation in the form of a cabriolet. Convinced by the proposal, Citroën included it in its range from 1960, but continued to entrust production to the Levallois-Perret coachbuilder. Until 1971, they were known as 'factory convertibles'.

Incorporating all the technical innovations of the saloon, in particular the hydropneumatic suspension, no European cabriolet was to match the beauty and comfort of the DS for several years. In all, only 1,365 factory convertibles were built on the basis of the DS 19 and DS 21 between 1960 and 1971.

Our example was ordered by Citroën from Chapron in June 1962, and was the 296th cabriolet to be built. Numbered 8296, it corresponds to the first series equipped with ashtray wings. Originally painted in Carrara white with white leather upholstery, it was intended for the French market.

Our example, fitted with the hydraulic gearbox, underwent a complete restoration in 2006, with work carried out on the body, upholstery, soft top, engine and hydraulic system. Having been driven very little since its restoration, it is in generally good condition, and its metallic grey paintwork is fairly well preserved, although there are a few blemishes. >



La planche de bord est également bien conservée, on notera la présence d'un autoradio d'époque.

Acquise en 2019 par son actuel propriétaire, notre DS cabriolet est accompagnée d'un certificat d'authenticité émis par Noëlle Chapron. Le dossier comporte également les copies de nombreux documents internes provenant des archives du carrossier. On notera que le numéro de châssis semble frappé de manière artisanale, il semblerait que certains exemplaires millésime 62 n'aient pas reçu de frappe à froid à leur sortie d'usine. Représentante d'un certain art de vivre et savoir-faire à la française, cette DS cabriolet à la configuration désirable est présentée à une estimation très attractive, elle représente ainsi une superbe opportunité à ne pas rater!

Inside, the burgundy leather upholstery has retained its suppleness, combined with mottled grey carpets. The dashboard is also well preserved, with a vintage radio.

Acquired in 2019 by its current owner, our DS cabriolet is accompanied by a certificate of authenticity issued by Noëlle Chapron. The file also includes copies of numerous internal documents from the coachbuilder's archives. It should be noted that the chassis number appears to have been stamped by hand, and it would appear that some '62 models were not cold-stamped when they left the factory. Representing a certain French art de vivre and savoir-faire, this DS cabriolet with its desirable configuration is presented at a very attractive estimate, making it a superb opportunity not to be missed!



15

Triumph TR6 – 1974

Châssis n° CF21646U0
Carte grise française de collection
French registration title
25 000 - 45 000 €

« La plus performante des Triumph TR,
en parfait état de fonctionnement. »

*“The most powerful of the Triumph TRs,
in perfect working order.”*



Introduite à partir de 1968, la Triumph TR6 succède aux TR5 et TR250. Le carrossier allemand Karmann se charge de moderniser le dessin avec un certain succès.

Équipé du 6-cylindres de 2,5 l à carburateurs, notre exemplaire est sans aucun doute l'un des plus performants actuellement sur le marché. Plus de 38 000 € sur factures ont été investis depuis son achat en 2017 !

Restaurée et entretenue à grand frais, l'ensemble de la carrosserie a été refaite. Les jantes et les chromes sont neufs tout comme l'ensemble des éléments dans l'habitacle. Capote, couvre capote et tonneau cover ont été remplacés en décembre 2023.

Mécaniquement, le moteur gavage par trois carburateurs Weber associé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec overdrive en option délivre plus de puissance. Les sensations sont grisantes et la qualité de la préparation de haut niveau.

À son volant, son propriétaire a parcouru de nombreux kilomètres dans des rallyes organisés par l'Automobile Club de France, sans rencontrer la moindre avarie. Fiabilisée, performante et élégante, cette TR6 ne manque pas d'arguments pour vous convaincre.

Introduced in 1968, the Triumph TR6 succeeded the TR5 and TR250. The German coachbuilder Karmann was tasked with modernizing the design, which met with considerable success.

Equipped with the 2.5-liter inline-six engine with carburetors, this particular example is without a doubt one of the most high-performing currently on the market. Over €38,000 have been invested since its purchase in 2017!

Carefully restored and meticulously maintained, the entire bodywork has been redone. The wheels and chrome parts are new, as is the upholstery. The soft top, tonneau cover, and hood cover were all replaced in December 2023.

Mechanically, the engine — fed by three Weber carburetors — and the 4-speed manual gearbox with optional overdrive deliver increased power. The driving experience is exhilarating, and the quality of the preparation is top-notch.

Behind the wheel, the owner has covered many miles during rallies organized by the Automobile Club de France, without encountering a single issue. Reliable, powerful, and elegant, this TR6 has all the right arguments to win you over.

Jaguar Mk 2 3.8 BA –1962

Châssis n° 220951DN
Carte grise française de collection
French historic registration title
25 000 - 35 000 €

« 30 000 € de factures en 15 ans :
une Mk 2 particulièrement suivie »
*“€30,000 in bills over 15 years: a particularly closely
watched Mk 2”*



Après ses nombreux succès aux 24 Heures 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 Mk 2 est dévoilée au Salon de Londres pour remplacer la Jaguar Mk 1 présentée 2 ans plus tôt avec le moteur 3,4 l.

Elle est à l'époque la berline de série la plus rapide du monde et le prouve. À son volant, Bernard Consten gagnera le Tour de France Automobile à trois reprises de 1960 à 1963 avec le modèle équipé du moteur 3,8 l. C'est certainement aujourd'hui la berline la plus appréciée des collectionneurs pour ses nombreuses qualités.

La voiture qui illustre ces pages, de couleur vert foncé avec intérieur noir, est une désirable 3,8 l. Née avec une boîte mécanique avec overdrive, il est probable qu'elle ait subi une casse moteur, puisqu'elle est aujourd'hui équipée d'un moteur de 3,8 S, et d'une boîte mécanique Borg Warner (petite fuite à noter, niveau à faire régulièrement).

Propriété d'un ancien ingénieur moteur de la Scuderia Ferrari depuis près de 15 ans, cette Jaguar a bénéficié d'un suivi mécanique rare, avec plus de 30 000 € de factures : culasse rectifiée, chaîne de distribution changée, freins refaits, réfection de la direction assistée (non d'origine), etc.



On trouve des Jaguar Mk 2 à tous les prix, mais cette 3,8 l, qu'il faut peut-être remettre en boîte mécanique, est une excellente base, et de surcroît offerte à une estimation raisonnable au regard des travaux dont elle a déjà bénéficié. On aime par ailleurs la patine de l'ensemble.

After its numerous successes at the 24 Hours of Le Mans, the Jaguar marque was in full effervescence and offered varied models. The idea of grafting the XK engine under the bonnet of a saloon then quickly took shape in William Lyons' mind. It was in 1959 that the Mk 2 was unveiled at the London Motor Show to replace the Jaguar Mk 1 presented 2 years earlier with the 3.4-litre engine.

It was at the time the fastest production saloon in the world and proved it. At its wheel, Bernard Consten would win the Tour de France Automobile three times from 1960 to 1963 with the model

equipped with the 3.8-litre engine. It is certainly today the saloon most appreciated by collectors for its numerous qualities.

The car illustrated on these pages, in dark green with black interior, is a desirable 3.8-litre. Born with a manual gearbox with overdrive, it probably suffered an engine failure, since it is now equipped with a 3.8 S engine, and a Borg Warner manual gearbox (small leak to note, level to be checked regularly).

Owned by a former engine engineer from Scuderia Ferrari for nearly 15 years, this Jaguar has benefited from rare mechanical attention, with more than €30,000 in invoices: cylinder head reconditioned, timing chain changed, brakes redone, power steering overhaul (not original), etc.

One finds Jaguar Mk 2s at all prices, but this 3.8-litre, which perhaps needs to be put back to manual gearbox, is an excellent base, and moreover offered at a reasonable estimate considering the work it has already benefited from. We also like the patina of the whole.



Mercedes-Benz 280 SL (W113) – 1970

Châssis n° 11304412017581
Carte grise française de collection
French historic registration title
70 000 - 90 000 €

« Une Pagode à la combinaison de couleur parfaite et avec la meilleure des motorisations. »

“A Pagoda with the perfect colour combination and the best of engines.”

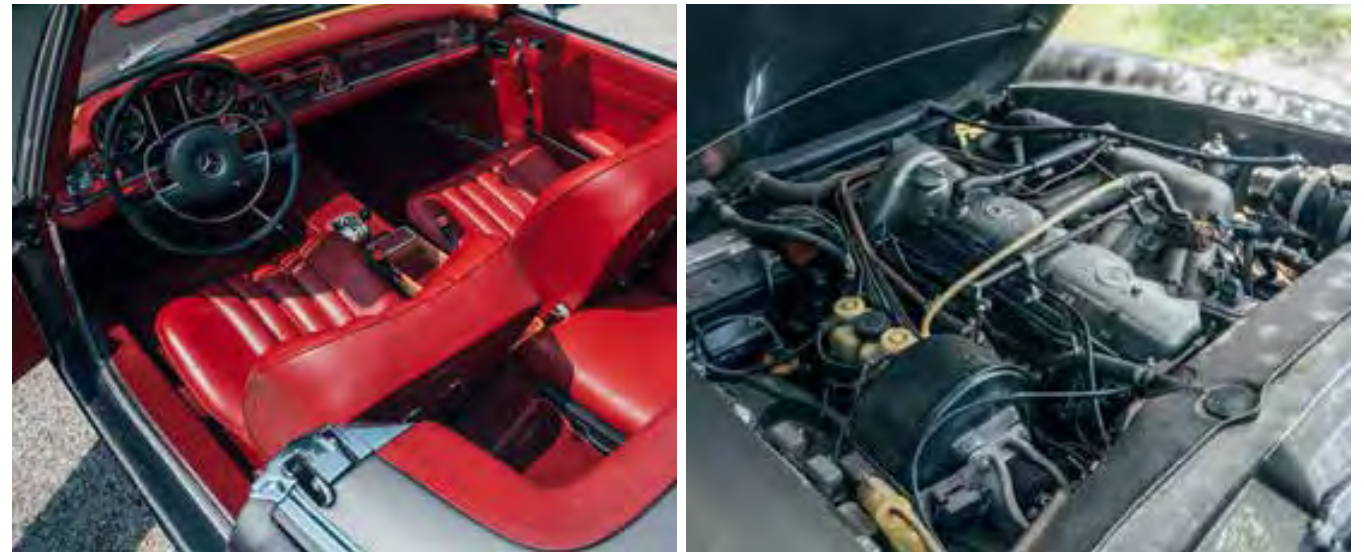


Aurolé du succès international de ses versions 300 SL et 190 SL, Mercedes-Benz fait sensation en dévoilant au Salon de Genève 1963 son nouveau roadster : la 230 SL. Sa ligne élégante teintée de sportivité séduit et met en exergue le talent du jeune designer français Paul Bracq.

Eu égard à son hard top au toit concave qui rappelle les monuments bouddhistes, le surnom de « Pagode » est ajouté au patronyme SL. À l'origine, elle est équipée d'office d'un moteur 6-cylindres en ligne de 2,3 l alimenté par une injection directe Bosch, pour une puissance de 150 ch et 22 mkg de couple. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports (5 rapports en option) ou d'une boîte automatique 4-vitesses.

Elle évoluera ensuite avec deux nouveaux moteurs, 2,5 l puis 2,8 l. Elle était l'incarnation d'une GT performante sans pour autant revendiquer le statut d'une vraie sportive. De plus, son habitabilité de premier ordre, et la qualité de finition sont surprenants pour l'époque.

L'exemplaire qui nous intéresse est une 280 SL, en boîte automatique (récemment révisée). Il présente par ailleurs l'avantage d'être équipé de sa radio Becker d'époque, d'avoir la fameuse troisième place arrière optionnelle, et son hard-top matching numbers.



En 2017, la voiture a été accidentée dans un parking et a bénéficié de plus de 35 000 € de travaux, avec notamment un changement de longeron et un passage au marbre. Elle est aujourd'hui en très bel état de présentation, avec sa carrosserie gris métallisé foncé, et son intérieur, comme sa capote, rouges ; une superbe combinaison de couleurs. Merci de noter par ailleurs que le moteur n'est pas matching, mais issu d'une berline 280, et conforme, et que nous avons relevé quelques traces de rouille de surface lors de notre examen, notamment sur les soubassements.

Basking in the international success of its 300 SL and 190 SL versions, Mercedes-Benz caused a sensation by unveiling its new roadster at the 1963 Geneva Motor Show: the 230 SL. Its elegant line tinged with sportiness seduced and highlighted the talent of young French designer Paul Bracq.

Given its hard top with concave roof reminiscent of Buddhist monuments, the nickname "Pagoda" was added to the SL patronym. Originally, it was equipped as standard with a 2.3-litre

inline 6-cylinder engine fed by Bosch direct injection, delivering 150 hp and 22 mkg of torque. On the transmission side, it came standard with a 4-speed manual gearbox (5-speed optional) or a 4-speed automatic transmission.

It later evolved with two new engines, 2.5-litre then 2.8-litre. It was the embodiment of a high-performance GT without claiming the status of a true sports car. Moreover, its first-class habitability and quality of finish were surprising for the era.

The example that interests us is a 280 SL with automatic transmission (recently overhauled). It also has the advantage of being equipped with its period Becker radio, having the famous optional third rear seat, and its matching numbers hard-top.

In 2017, the car was damaged in a car park and benefited from more than €35,000 worth of work, including a sill replacement and body alignment. It is now in very fine presentation condition, with its dark metallic grey bodywork and its interior, like its soft top, in red; a superb colour combination. Please note that the engine is not matching, but comes from a 280 saloon and is correct, and that we noted some surface rust traces during our examination, particularly on the undercarriage.



18

Mercedes-Benz 350 SL – 1980

Châssis n° WDB10704312015262

Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000 €

« Une Mercedes iconique, symbole de l'*American Dream*, en bel état de présentation, parfaite pour l'été. »

"An iconic Mercedes, symbol of the American Dream, in beautiful condition, perfect for the summer."



En 1971, la nouvelle Mercedes-Benz SL Type R107 a la lourde tâche de succéder à la légendaire Pagode W113. Il y a un tel monde entre les deux modèles (au niveau du style, du châssis ou des moteurs) qu'elle restera au catalogue jusqu'en 1989 avec seulement quelques évolutions dictées par l'adaptation aux conditions économiques générales, aux chocs pétroliers, aux avancées techniques et aux normes sécuritaires et environnementales sans renoncer à son concept initial: luxe et performances.

Initialement, apparaît la 350 SL à moteur V8 de 200 ch, rapidement rejoint par la 450, à moteur V8 4,5 l. Cette authentique GT, également construite en version coupé SLC, est aujourd'hui un youngtimer classique de premier ordre, apprécié pour ses qualités de fabrication comme ses performances.

Elle symbolise pour toute une génération l'image de la réussite à l'américaine, tous les plus célèbres acteurs ayant conduit une R107 dans les films ou les séries TV: de Bobby Ewing dans *Dallas*, à Richard Gere dans *American Gigolo*, en passant par Jonathan Hart dans *L'Amour du Risque*, et même Eddy Murphy, dans le premier opus du *Flic de Beverly Hills*. Une véritable star sur quatre roues!

Notre SL 350 (badgée 450 sur le coffre!) n'a connu que quatre propriétaires en 45 ans, dont 20 ans aux mains de son premier propriétaire. Il est accompagné de factures d'entretien récents, avec notamment un changement de capote en 2015. La carrosserie, repeinte dans la teinte Rouge Magma (la voiture était Vert Chardon d'origine), présente relativement bien, et on appréciera les jantes accessoires *aftermarket*.

In 1971, the new Mercedes-Benz SL Type R107 had the tough task of succeeding the legendary Pagode W113. There was such a world between the two models (in terms of style, chassis or engines) that it remained in the catalogue until 1989 with only a few changes dictated by adaptation to general economic conditions, oil crises, technical advances and safety and environmental standards, without abandoning its initial concept: luxury and performance.

The initial model was the 350 SL with a 200 hp V8 engine, soon joined by the 450 with a 4.5-litre V8. This authentic GT, also built as an SLC coupé, is today a classic youngtimer of the highest order, appreciated for its build quality and performance.

*For an entire generation, it symbolises the image of American success, with all the most famous actors having driven an R107 in films or TV series: from Bobby Ewing in *Dallas*, to Richard Gere in *American Gigolo*, Jonathan Hart in *L'Amour du Risque*, and even Eddy Murphy in the first instalment of *The Beverly Hills Cop*. A real star on four wheels!*

Our SL 350 (badged 450 on the boot!) has only had four owners in 45 years, including 20 years in the hands of its first owner. It comes with recent service bills, including a change of soft top in 2015. The bodywork, repainted in Magma Red (the car was originally Thistle Green), presents relatively well, and we will appreciate the aftermarket accessory wheels.

19

Studebaker Champion Convertible – 1950

Châssis n° G492649
Carte grise française de collection
French historic registration title
25 000 - 35 000 €

« Lune des créations les plus fascinantes du designer Raymond Loewy, ici en version Convertible ! »
“One of designer Raymond Loewy’s most fascinating creations, here in Convertible version!”



Produite de 1939 à 1959, la Studebaker Champion suit la tendance de son époque et connaît ainsi de nombreuses évolutions stylistiques ; elle est motorisée par un 6-cylindres en ligne qui développe 85 ch en 1950. C'est elle qui sauve Studebaker de la faillite...

Créées par deux des plus grands stylistes automobiles de tous les temps – Raymond Loewy et Virgil Exner – les nouvelles Studebaker d'après-guerre, sensationnelles, présentaient une ligne d'aile avant traversante, des capots abaissés et, dans le cas du Coupé Starlight, une étonnante lunette arrière panoramique.

Le modèle Champion 1950 opère un virage prononcé en termes de style, le designer français Raymond Loewy imposant le

« bullet nose » (nez obus) rappelant les réacteurs d'avion ; avec ce look audacieux ces autos vont marquer l'histoire automobile américaine et deviennent des modèles iconiques.

La voiture qui illustre ces pages est une rare version Convertible, très élégante avec sa teinte Aqua Green, associée à une capote (électrique) beige et un intérieur (refait à neuf) rouge. Elle fut aux mains du même propriétaire, un français résidant aux USA, durant près de 15 ans. Il l'importa à son retour en France et la vendit au propriétaire actuel qui s'en sépare pour d'autres projets. >

Produced from 1939 to 1959, the Studebaker Champion followed the trend of its era and thus underwent numerous stylistic evolutions; it was powered by an inline 6-cylinder engine that developed 85 hp in 1950. It was this model that saved Studebaker from bankruptcy...

Created by two of the greatest automobile stylists of all time – Raymond Loewy and Virgil Exner - the sensational new post-war Studebakers featured a straight-through front wing line, lowered hoods and, in the case of the Starlight Coupe, an astonishing wrap-around rear window.

The 1950 Champion model made a pronounced shift in terms of style, with French designer Raymond Loewy imposing the

'bullet nose' reminiscent of aircraft jet engines; with this bold look these cars would mark American automotive history and become iconic models.

The car illustrated on these pages is a rare Convertible version, very elegant with its Aqua Green shade, combined with a beige (electric) soft top and a (completely restored) red interior. It was in the hands of the same owner, a Frenchman residing in the USA, for nearly 15 years. He imported it upon his return to France and sold it to the current owner who is parting with it for other projects. >



Avec son design atypique et attachant, son équipement américain et son coupleux 6-cylindres accouplé à une boîte 3-vitesses + *overdrive*, elle est une invitation au voyage au long cours, en famille ou en solo. Notez que la voiture est accompagnée de son jouet à pédales, une production russe Moskvich, directement inspirée de la Champion, et repeinte dans la même configuration que la grande.

With its distinctive and endearing design, its American equipment and its torquey 6-cylinder coupled to a 3-speed + overdrive transmission, it is an invitation to long-distance travel, with family or solo. Note that the car is accompanied by its pedal toy, a Russian Moskvich production, directly inspired by the Champion, and repainted in the same configuration as the full-size car.



Austin-Healey 3000 Mk 3 BJ8 – 1965

Châssis n° HBJ8L27617
Carte grise française de collection

French historic registration title

45 000 - 65 000 €

« Une incontournable Big Healey, emblématique des *sixties* »

“A must-have Big Healey, emblematic of the Sixties”



L'Austin Healey 3000 est un modèle emblématique de la firme britannique, représentant l'apogée de la série des « Big Healeys » ; les versions BT7 se distinguent par la présence de 4-places assises et un moteur développant 125 ch. Les nombreux succès en courses et en rallye confèrent aux Healey le statut de légende de l'automobile aujourd'hui dans le cœur des passionnés.

L'Austin Healey présentée ici fut mise en circulation pour la première fois en 1965 aux USA. Elle fut importée en France dans les années 1990 alors qu'elle résida en Californie de nombreuses années, dans un climat sain pour les voitures comme nous le savons.

Elle fut alors entièrement restaurée par un atelier de la région Parisienne, mise à nue complètement, la sellerie refaite avec soin et la mécanique ouverte pour être remise à niveau.

Arborant sa nouvelle couleur bleu métal avec les flancs crème, elle fut par la suite revendue à son propriétaire actuel en 2008 et celui-ci n'aura cessé d'utiliser sa belle 3000 pour des rallyes entre amis et de très nombreuses balades, toujours en l'entretenant et en améliorant scrupuleusement sa monture.

Notre essai nous confirma une voiture en très bon état mécanique et faite pour rouler toutes distances, avec une belle patine digne d'une voiture restaurée avec soin il y a plus de 20 ans.

The Austin Healey 3000 is an emblematic model from the British firm, representing the apogee of the "Big Healeys" series; the BT7 versions are distinguished by the presence of 4-seater seats and an engine developing 125 hp. Numerous racing and rallying successes have made the Healey a motoring legend in the hearts of today's enthusiasts.

The Austin Healey presented here was first put on the road in 1965 in the USA. It was imported to France in the 1990s, after having spent many years in California, in a climate that, as we know, is healthy for cars.

It was then completely restored by a workshop in the Paris region, stripped bare, the upholstery carefully redone and the mechanics opened up to be brought up to scratch.

Sporting its new metallic blue colour with cream-coloured sides, it was subsequently sold to its current owner in 2008, who has continued to use his beautiful 3000 for rallies with friends and on numerous outings, always scrupulously maintaining and improving it.

Our test drive confirmed that the car was in very good mechanical condition and was made to be driven over all distances, with a beautiful patina worthy of a car carefully restored over 20 years ago.

Porsche Boxster 2.5i – 1998

Châssis n° WPOZZZ98ZWS608075
Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000 €

« Exemple très bien optionné, français,
avec moins de 81 000 km ! »

*“A very well optioned French model with less
than 81,000 km!”*



Au début des années 1990, Porsche traverse une grave crise financière. Les ventes chutent drastiquement, et en réponse, une équipe est montée sous la direction de Wendelin Wiedeking, nouveau patron de Porsche, pour créer un roadster abordable qui permettrait à Porsche de doubler ses volumes de vente.

Salon de Genève 1996, stand Porsche, la nouvelle-née est là, inspirée directement d'un concept-car présenté il y a 3 ans. La ligne est élégante, le Roadster au flat-6 de 2,5 l fait tout de suite sensation, surtout avec son prix... C'est simplement deux fois moins cher qu'une 911 !

Notre exemplaire fut livré neuf en France dans cette très élégante combinaison de couleur d'Artic Silver Metallic avec intérieur cuir Havane. Niveau options, nous retrouvons l'ASR et le différentiel

autobloquant, mais aussi le régulateur de vitesse et surtout la rare et agréable boîte de vitesses Tiptronic !

Aujourd'hui, la voiture présente de 81 000 km au compteur, et se trouve dans un état de conservation rare pour ce modèle. Sa peinture est en très bel état, tout comme sa sellerie et le reste de l'habitacle. Lors de notre essai, nous avons été frappés par l'agrément de conduite de cette boîte de vitesses souvent boudée !

Son carnet d'entretien est toujours présent, et accompagné d'un important dossier de factures remontant à 2000 ! Nous notons simplement un bruit au démarrage (vidéo accessible sur demande). Voici une belle opportunité à un prix très abordable pour entrer dans le monde Porsche !

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

In the early 1990s, Porsche was going through a serious financial crisis. Sales fell drastically, and in response, a team was set up under the direction of Wendelin Wiedeking, the new Porsche boss, to create an affordable roadster that would enable Porsche to double its sales volumes.

The 1996 Geneva Motor Show, Porsche stand, and the newborn car is there, inspired directly by a concept car presented 3 years ago. The lines are elegant, and the 2.5-litre flat-6 Roadster is an instant sensation, especially for its price... It's only half the cost of a 911!

Our example was delivered new in France in this very elegant colour combination of Artic Silver Metallic on a Havana leather interior. Options include ASR and a limited-slip differential, cruise control and, above all, the rare and pleasing Tiptronic gearbox!

Today, the car has 81,000 km on the odometer, and is in a rare state of preservation for this model. The paintwork is in very good condition, as is the upholstery and the rest of the interior. During our test drive, we were struck by how pleasant it is to drive this often overlooked gearbox!

Its service book is still there, along with a large file of invoices dating back to 2000! The only thing we noticed was a noise on start-up (video available on request). Here's a great opportunity to enter the world of Porsche for a very affordable price!

BMW 325i Cabriolet (E30) – 1991

Châssis n° WBABB11070EB93175
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

15 000 - 25 000€

« Un beau Cabriolet E30 pour un prix défiant toute concurrence ! »

“A handsome E30 Cabriolet at an unbeatable price!”



La BMW Série 3 E30 Cabriolet apparaît au Salon de Francfort 1985 et fait immédiatement sensation : c'est la première fois que la firme bavaroise revient sur le segment du cabriolet depuis les années 1960 avec la 1600. En sept années de carrière, la E30 Cabriolet sera déclinée en quatre motorisations différentes : 318i, 320i, 325i puis M3.

Notre exemplaire est animé par le 6-cylindres de 170 ch de la version 325i, couplé à la boîte de vitesses mécanique. Le propriétaire actuel achète son auto en 2007 à un collectionneur Vendéen qui en était propriétaire depuis 1993 ! La voiture n'a aujourd'hui qu'un peu plus de 155 000 km, et est encore accompagnée de son carnet de garantie, et d'un intéressant dossier de factures.

Aujourd'hui, la voiture est dans un assez bel état de conservation, mais des traces d'usage sont apparentes sur la carrosserie (bosses, griffures...), et le système électrique de la capote a été mis hors service à la suite du changement de cette dernière.

Sa motorisation couplée à la boîte de vitesses manuelle offre un confort de conduite rare sur les autos de cette génération, mêlant à la perfection cruising et conduite sportive. Son état de fonctionnement est bon, mais une révision d'usage sera conseillée pour repartir sereinement, bien que la dernière ne date que de mai 2024. Veuillez également noter que le mécanisme de la fenêtre du côté conducteur ne fonctionne plus. Voici une intéressante opportunité d'achat pour un amateur souhaitant rouler cet été les cheveux au vent !

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

The BMW 3 Series E30 Convertible appeared at the 1985 Frankfurt Motor Show and caused an immediate sensation: it was the first time the Bavarian firm had returned to the Convertible segment since the 1960s with the 1600. Over its seven-year career, the E30 Cabriolet was offered with four different engines: 318i, 320i, 325i and M3.

Our example is powered by the 170 bhp 6-cylinder engine of the 325i version, coupled to the manual gearbox. The current owner bought the car in 2007 from a collector in the French department of Vendée who had owned it since 1993! The car now has just over 155,000 km on the odometer, and is still accompanied by its warranty booklet and an interesting file of invoices.

Today, the car is in a fairly good state of preservation, but traces of use are visible on the bodywork (dents, scratches, etc.), and the electrical system for the soft top was taken out of service when it was replaced.

The engine, coupled with the manual gearbox, offers a level of driving comfort that is rare in cars of this generation, combining cruising and sporty driving to perfection. The car is in good working order, but a service will be recommended if you want to drive off with peace of mind, even though the last service was only carried out in May 2024. Please also note that the driver's side window mechanism no longer works.

This is an interesting purchase opportunity for an enthusiast who wants to drive this summer with his hair blowing in the wind!

23

BMW 318 Baur (E30) – 1987

Châssis n° WBAAK510209737445

Carte grise française

French registration title

12 000 - 18 000 €

« Rare version Baur en bel état général ! »

“Rare Baur version in fine condition!”



Au milieu des années 1970, BMW n'a aucun cabriolet au catalogue ! Les bureaux de la société Baur vont s'occuper de combler ce manque, avec la conception d'une version Targa sur la base de la génération E21.

Le succès est suffisamment au rendez-vous pour que le modèle soit maintenu pour la génération E30 : c'est alors l'apogée de cette version, qui offre une rigidité plus importante que les modèles cabriolets désormais de série.

Notre exemplaire est dans un bel état de conservation et présente un peu moins de 195 000 km à son compteur ! Sa teinte Zinnoberrot semble être celle d'origine (étiquette présente dans le compartiment moteur) et de facture assez moderne, là où sa sellerie paraît en grande partie d'origine.

Notre essai routier nous a permis de constater que, malgré une faible utilisation ces derniers temps, la voiture fonctionne bien. Les montées en régime sont franches, la boîte de vitesses directe...

Voici donc une chance rare de pouvoir rouler en cabriolet cet été pour un tarif tout à fait raisonnable !

In the mid-1970s, a gap was found in the BMW range: there was no convertible! The offices of the Baur company stepped in to fill the void, designing a Targa on the basis of the E21 generation.

It was sufficiently successful that the model was retained for the E30 generation: this was the heyday of this version, which offered greater rigidity than the cabriolet models that were now standard.

Our example is in excellent condition and has just under 195,000 km on the clock! The Zinnoberrot paintwork appears to be the original (label in the engine compartment) and is fairly modern, while the upholstery appears to be largely original.

Our test drive revealed that, despite little use recently, the car runs well. The revs are crisp, the gearbox direct...

This is a rare opportunity to drive a convertible this summer at a very reasonable price!

24

BMW Z1 – 1989

Châssis n° WBABA91010AL01523
Carte grise française

French registration title

40 000 - 50 000€

« Véritable prototype développé sans limite de coût par BMW, son Z signifie zukunft (futur en allemand)! »

“A true prototype developed without cost constraints by BMW, the “Z” stands for Zukunft – German for “future”!”



Le roadster Z1, véritable vitrine de la marque, fut la première grande série Z du constructeur bavarois avant la Z3 qui arrivera en 1995, et seulement le deuxième roadster d'après-guerre avec l'icône BMW 507. Belle et étonnante à la fois, son style aux lignes tendues se singularisent par des portes... escamotables.

Vendu au prix exorbitant de 366 700 Francs, seuls quelques privilégiés verront leurs noms inscrits sur la liste d'attente des 8 000 exemplaires produits entre 1988 et juin 1991. Développé par le département spécial BMW Technik GmbH, le carrossier Baur, General Electric Plastics pour la carrosserie en fibre de verre et Matra pour les portes escamotables, le Z1 est le cabriolet le plus rigide de tous les temps.

« Disputé » par son épouse après qu'il ait vendu celui qu'il avait acheté neuf en 1990, notre amateur s'empressa d'en acheter un second. D'origine Allemande, notre modèle fut donc acheté en 2009 avec 47 000 km par son propriétaire actuel. Arrivé en France en 1993, il est répertorié au BMW Z1 Club France au nom d'un certain Monsieur S. dans le 83. L'auto n'a parcouru alors que 13 800 km. Dans la belle teinte Traumschwarz-metallic avec une sellerie en cuir et nubuck gris clair, il est équipé d'une double sortie d'échappement ; le son du 6-cylindres en ligne de 170 ch est mélodieux sans être trop présent.

Lors de notre essai, le comportement de ce roadster s'est avéré sans reproche particulier. La prise en main est facile, la boîte de vitesses est précise et le freinage inaugurant l'ABS sur le modèle

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



se veut rassurant. Seuls les pneus devront être remplacés sans tarder, la dernière révision remontant au 18 juillet 2022.

Le maniement de la capote est très simple et celle-ci est en parfait état. Il est important de préciser qu'il est autorisé de rouler portes baissées pour profiter pleinement de ce roadster hors normes ! En bel état de présentation, voici un jouet à collectionner d'urgence tant ses qualités dynamiques, sa rareté et son design futuriste font de ce Z1 un authentique concept-car roulant.

The Z1 roadster, a genuine showcase for the brand, was BMW's first mass-produced Z-series model before the Z3 arrived in 1995, and only the second post-war roadster after the iconic BMW 507. Beautiful and surprising at once, its taut, distinctive lines are marked by its most unique feature: retractable doors.

Sold at the staggering price of 366,700 Francs, only a fortunate few had their names added to the waiting list for the 8,000 units produced between 1988 and June 1991. Developed by the special BMW Technik GmbH division, in collaboration with coachbuilder Baur, General Electric Plastics (for the fiberglass body panels), and Matra (for the retractable doors), the Z1 remains the most rigid convertible ever built.

After being “reprimanded” by his wife for selling the Z1 he bought new in 1990, the current owner quickly purchased another one. Originally from Germany, this example was acquired in 2009 with just 47,000 km. It had arrived in France in 1993 and was registered with the BMW Z1 Club France under the name of a certain Mr. S., located in the Var region. At that time, it had only covered 13,800 km. Finished in the elegant Traumschwarz-Metallic color with light grey leather and nubuck upholstery, it features a dual exhaust system. The sound of the 170 hp straight-six engine is melodious without being intrusive.

During our test drive, the roadster's behavior was faultless. It's easy to handle, the gearbox is precise, and braking—featuring the model's first use of ABS—is reassuring. Only the tires will need replacing soon, as the last service was carried out on July 18, 2022.

The soft top is very easy to operate and remains in perfect condition. It's worth noting that the car is officially permitted to be driven with the doors lowered—allowing full enjoyment of this extraordinary roadster! In excellent cosmetic condition, this is a toy worth collecting urgently—its dynamic qualities, rarity, and futuristic design make this Z1 a true road-going concept car.



25

BMW Z8 – 2001

Châssis n° WBAEJ110201F79624

Carte grise française

French registration, title

180 000 - 240 000 €

« Véritable rareté, seulement 196 exemplaires furent produits en *Stratus Metallic* sur les 5 703 exemplaires vendus. »

“A true rarity, only 196 examples were produced in Stratus Metallic out of the 5,703 Z8s built.”



La BMW Z8 est une des voitures de sport les plus originales et les plus collectionnables de ces 20 dernières années. Après avoir fait une entrée fracassante sur la scène automobile au Salon de Tokyo 1997 et comme « Bond Car » en 1999 dans le film à succès *Le monde ne suffit pas*, l'héritière spirituelle de la légendaire BMW 507 a vu sa production mondiale atteindre 5 703 exemplaires entre 1999 et 2003.

Exclusive, la Z8 était exceptionnellement bien conçue et réalisée avec une structure légère et des panneaux de carrosserie en aluminium. Cette configuration avant-gardiste était complétée par un moteur V8 de 400 ch dérivé de la M5, ce qui permettait à la Z8 de faire mieux que la Ferrari 360 Modena en accélération

dans les essais chronométrés de l'époque. Le dessin extérieur, un tour de force minimaliste d'inspiration Bauhaus, était signé Henrik Fisker, père de l'Aston Martin DB9 et de la V8 Vantage quelques années plus tard.

D'emblée, la demande dépassait largement l'offre prévue par BMW et seuls les clients les plus importants furent récompensés. Notre exemplaire fut vendu et livré en Allemagne au siège du constructeur bavarois pour finalement être immatriculée à Monaco. Selon nos informations, la voiture aurait été la propriété du Prince Albert de Monaco jusqu'en 2008, date à laquelle son deuxième et actuel propriétaire s'en porta acquéreur auprès de la Concession Paris Monceau SA à Neuilly-sur-Seine, le 29 avril 2008. >

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

*The BMW Z8 is one of the most original and collectible sports cars of the past 20 years. After making a sensational debut at the 1997 Tokyo Motor Show and gaining fame as the James Bond car in the 1999 blockbuster *The World Is Not Enough*, the spiritual heir to the legendary BMW 507 went on to reach a total global production of 5,703 units between 1999 and 2003.*

Exclusive and exceptionally well-engineered, the Z8 featured a lightweight aluminum spaceframe and body panels. This cutting-edge architecture was paired with a 400 hp V8 engine derived from the M5, allowing the Z8 to outperform the Ferrari 360 Modena in contemporary acceleration tests. The exterior styling, a minimalist Bauhaus-inspired masterpiece, was the

work of Henrik Fisker, who would later design the Aston Martin DB9 and V8 Vantage.

From the outset, demand far exceeded BMW's planned supply, and only the most important clients were granted an allocation. The example offered here was sold and delivered in Germany at BMW's headquarters before being registered in Monaco. According to our information, the car was owned by Prince Albert of Monaco until 2008, when its second and current owner acquired it from Paris Monceau SA in Neuilly-sur-Seine on April 29, 2008. At the time, it had covered 27,950 km, and has since been driven less than 9,000 km over the past 17 years. >





Comptabilisant alors 27 950 km, elle a depuis parcouru près de 9 000 km en 17 ans.

Présentée aujourd'hui dans un état exceptionnel, nous ne craignons pas de dire qu'il s'agit très certainement du plus bel exemplaire que nous avons eu la chance de présenter ! Sa teinte *Stratus metallic* est d'une grande élégance en plus d'être la plus rare du catalogue et son habitacle en cuir beige clair présente l'aspect du neuf. Entretien régulièrement par la concession BMW de Limoges, sa conduite est un régal de précision, les trains roulants sont parfaitement réglés et les freins sont rassurants. La plage d'utilisation de son moteur lui assure une grande souplesse et des reprises ahurissantes dans un confort digne des plus grandes GT de l'époque.

Vendue avec son rare hard-top d'origine, son couvre capote, le filet anti-remous, sa trousse à outils complète, trois jeux de clés en plus des clés accessoires, d'un ensemble important de factures remontant à son acquisition en 2008, d'un duplicata de carnet, de son manuel d'utilisation, d'autoradio et de navigation, cette BMW Z8 a su traverser les années sans prendre une ride, et figure désormais parmi les youngtimers les plus prisées. Dans cette configuration élégante et rare, elle représente une opportunité unique d'acquérir un futur classique à la fois pour le plaisir et pour l'investissement.

Now presented in exceptional condition, we can confidently say that this is very likely the finest example we have ever had the pleasure of offering. Its Stratus Metallic paintwork is the rarest of all, and the light beige leather interior appears virtually new. The driving experience is truly sublime: precise handling, perfectly tuned suspension, reassuring brakes, and a sensational engine and gearbox that showcase BMW at its absolute best.

Sold with its rare original hardtop, tonneau cover, wind deflector, complete tool kit, three sets of keys in addition to accessory

keys, a large file of invoices dating back to its 2008 acquisition, a duplicate service book, and owner's manuals, this BMW Z8 has aged without a wrinkle and now stands among the most desirable youngtimers on the market. In this rare and elegant configuration, it offers a unique opportunity to acquire a future classic, perfect for both pleasure and investment.

Mercedes-Benz 500 SL (R129) – 1996

Châssis n° WDB1290671F140331
Carte grise française

French registration title

25 000 - 35 000 €

« Première main jusqu'en 2022, dossier impressionnant ! »

“First hand until 2022, impressive record”



Le Salon de Genève 1989 est marqué par la présentation de la toute nouvelle version de la SL, baptisée R129. Cette génération marque un véritable bond technologique en face de la R107, avec l'introduction de systèmes de sécurité avancés comme l'ESP et un toit rigide rétractable.

Notre exemplaire fait partie de la seconde phase des R129, reconnaissable par la nouvelle calandre plus arrondie. Il fut livré neuf en juillet 1996 par Mercedes-Benz Longchamp et restera chez son premier propriétaire jusqu'en 2022 ! Son historique est absolument limpide et documenté dans le – très – important dossier de factures, ainsi que dans le carnet d'entretien (tamponné depuis l'origine), accessible sur demande.

Initialement immatriculée 908 ATD 92, la voiture déménagera avec son propriétaire en 1999 sur le Lac de Come, qu'ils ne

quitteront qu'en 2003 pour un retour en France. L'entretien est durant toutes ces années parfaitement suivi, et la voiture changera de mains à deux reprises entre 2022 et aujourd'hui, toujours chez deux connaisseurs ayant perpétué l'entretien chez Mercedes-Benz.

Le propriétaire actuel a offert une importante révision à son auto en 2024 pour plus de 3 800 €, et ainsi qu'un voile de peinture et un rafraîchissement général de la carrosserie. Aujourd'hui, cette 500 SL est en très bel état général tant au niveau cosmétique que mécanique, et n'a qu'un peu plus 135 500 km au compteur.

La 500 SL génération R129 est un futur collector, qui occupe déjà certaines places dans les plus grandes collections. Cet exemplaire au suivi incroyable et à l'estimation attractive est un excellent achat pour tout amateur !

The 1989 Geneva Motor Show was marked by the presentation of the all-new version of the SL, christened the R129. This generation marked a real technological leap forward compared with the R107, with the introduction of advanced safety systems such as ESP and a retractable hardtop.

Our example is part of the second phase of R129s, recognisable by the new, more rounded radiator grille. It was delivered new in July 1996 by Mercedes-Benz Longchamp and will remain with its first owner until 2022! Its history is crystal clear, and documented in the extensive file of invoices, as well as in the maintenance booklet (stamped from the outset), which is available on request.

Initially registered 908 ATD 92, the car moved with its owner in 1999 to Lago di Como, which they did not leave until 2003 for

a return to France. The car has been perfectly maintained over the years, and has changed hands twice between 2022 and the present day, always in the hands of two connoisseurs who have continued to maintain it by Mercedes-Benz.

The current owner gave the car a major overhaul in 2024 at a cost of more than €3,800, as well as a coat of paint and a general refresh of the bodywork. Today, this 500 SL is in very good condition, both cosmetically and mechanically, and has just over 135,500 km on the clock.

The R129-generation 500 SL is a future collector's item that already occupies a place in some of the world's greatest collections. With its incredible follow-up and attractive valuation, this car is an excellent buy for any enthusiast!

Ferrari 456 GT – 1994

Châssis n°ZFFSD44B000098021

Carte grise française

French registration title

60 000 - 80 000 €

« Sans aucun doute l'une des plus belles 456 GT actuellement sur le marché ! »

“Undoubtedly one of the finest 456 GTs currently on the market!”



Icône de l'élégance discrète des années 1990, la Ferrari 456 GT incarne la dernière grande GT 2+2 à moteur V12 avant, développée sous l'ère du légendaire motoriste Mauro Forghieri. Dessinée par Pininfarina, sous la direction de Lorenzo Ramaciotti, sa silhouette élégante, fluide et intemporelle est souvent saluée comme l'une des plus réussies des Ferrari modernes.

Livrée neuve chez Pozzi en mars 1994, notre voiture se distingue par son élégante combinaison de couleurs Blu Swaters avec intérieur en cuir beige naturel. Les plus initiés remarqueront qu'il s'agit d'une première version avec le très beau volant à trois branches sans Airbag. Affichant moins de 62 500 km au compteur, elle est vendue avec son carnet tamponné et à jour, de

nombreuses factures attestant d'un entretien régulier, sa trousse à outils et ses doubles de clés.

Rare sont les 456 GT dans un aussi bel état de présentation ! Si la carrosserie a reçu un voile il y a de nombreuses années, celle-ci est exempte de tous défauts. La peinture est parfaitement tendue et les alignements sont impeccables. L'habitacle est du même niveau, le cuir des sièges est splendide, tout comme les moquettes et le ciel de toit. Même la console centrale n'a pas bougé avec le temps. Seuls le couvercle du cendrier et la casquette au tableau de bord commencent à montrer de légers signes de fatigue.

3^e main n'ayant jamais quitté la région de Tours, son actuel propriétaire l'acquiert auprès d'un de ses amis en octobre 2021. >

An icon of discreet 1990s elegance, the Ferrari 456 GT represents the last great front-engined V12 2+2 GT developed under the legendary engine designer Mauro Forghieri. Designed by Pininfarina, under the direction of Lorenzo Ramaciotti, its sleek, fluid and timeless profile is often hailed as one of the most successful designs among modern Ferraris.

Delivered new by Pozzi in March 1994, this particular car stands out with its elegant Blu Swaters exterior paired with a natural beige leather interior. Enthusiasts will note that this is an early version featuring the beautiful three-spoke steering wheel without airbag. With fewer than 62,500 km on the odometer, it comes with a stamped and up-to-date service booklet, numerous

invoices attesting to regular maintenance, its original tool kit, and two sets of keys.

Few 456 GTs are presented in such exceptional condition. Although the bodywork received a light respray many years ago, it remains free of any defects. The paint is perfectly smooth, and the panel alignment is flawless. The interior matches this high standard: the leather seats are superb, as are the carpets and the headliner. Even the central console has not deteriorated over time. Only the ashtray cover and the dashboard cowl show slight signs of wear. >



Bluffé par son état, il ne manquera pas de la préserver. Depuis 2022, la voiture est passée chez Pozzi Le Mans pour effectuer le remplacement des courroies et une révision générale pour un montant supérieur à 9 000€. Plus récemment encore, les deux boucliers ont été repeints et il est important de préciser que les nouveaux joints de fenêtre permettant une meilleure étanchéité des vitres ont été installés chez Pozzi.

En parfait état de fonctionnement, parfaitement entretenue, peu kilométrée et fonctionnant à merveille, cette 456 GT est sans aucun doute l'un des plus beaux exemplaires actuellement sur le marché. À noter que le propriétaire vient de remplacer les vérins de capots, la batterie et d'installer un maintien de charge.

Now in the hands of its third owner, the car has never left the Tours region. The current owner acquired it from a friend in October 2021, and, impressed by its condition, has been committed to preserving it. Since 2022, it has been serviced to Pozzi Le Mans for belt replacement and a full service, totalling over €9,000. More recently, both bumpers were repainted, and importantly, new window seals were installed by Pozzi to improve waterproofing.

In perfect working order, meticulously maintained, low mileage, and running beautifully, this 456 GT is undoubtedly one of the finest examples currently on the market. It's worth noting that the bonnet struts, battery, and a battery maintainer have just been installed by the current owner.



28

Aston Martin DB7 Vantage – 2001

Châssis n° SCFAB22312K303248

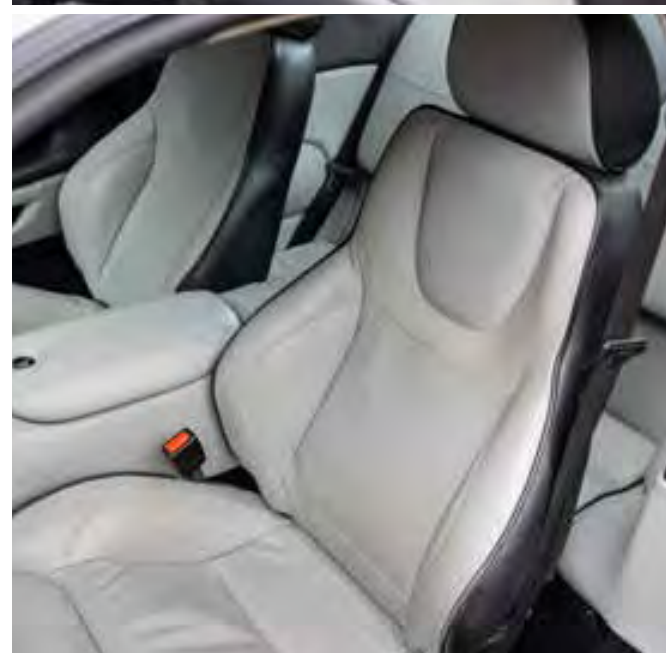
Carte grise française

French registration title

40 000 - 60 000 €

« Rare version Vantage au faible kilométrage »

“Rare Vantage version with low mileage”



La DB7 apparaît au Salon de Genève 1993 et doit permettre la remise à flot de la firme Aston Martin : c'est chose faite grâce à une ligne splendide signée Ian Callum, et à une ouverture au marché américain importante ; 6 ans plus tard, une version animée par un V12 de 6 l de cylindrée dénommée « Vantage » apparaît, et deviendra la version à collectionner aux côtés de la splendide Zagato ! Cet exemplaire fut livré neuf dans cette élégante, discrète et surtout historique (c'est la teinte phare des DB5 !) teinte de Silver Birch avec un intérieur en cuir noir et blanc cassé. Il est également important de noter que la rare option de l'habitacle en carbone avait été prise par le premier propriétaire.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général et n'affiche que 55 500 km au compteur ! La carrosserie est très belle, comme la

sellerie, très bien conservée. Le propriétaire actuel s'en est porté acquéreur il y a 9 ans, et n'a depuis cessé d'entretenir le plus possible sa voiture rêvée ! À noter que le carnet d'entretien tamponné est encore présent, avec un important dossier de factures.

Lors de notre essai, nous avons pu constater que cette attention a permis d'obtenir une auto qui, après 24 ans de vie, fonctionne comme au premier jour. La boîte de vitesses automatique offre un confort de conduite non négligeable, et permet également de dompter ce V12 très coupleux !

Avec moins de 55 500 km au compteur, cette Vantage fait partie des plus belles DB7 disponibles sur le marché ; amateurs en quête d'un beau GT à prix raisonnable, voici une superbe opportunité qui deviendra un must-have dans toute collection !

The DB7 was launched at the 1993 Geneva Motor Show with the aim of putting Aston Martin back on the road to recovery. It did just that, thanks to a splendid design by Ian Callum and a major move into the American market. 6 years later, a version powered by a 6-litre V12 called the "Vantage" was launched, which was to become a collector's item alongside the splendid Zagato!

This example is delivered new in this elegant, discreet and above all historic (it's the DB5's flagship colour!) shade of Silver Birch, with a black and off-white leather interior. It's also worth noting that the rare option of a carbon interior was taken up by the first owner.

Today, the car is in very good condition and has just 55,500 km on the clock! The bodywork is very attractive, such as the upholstery,

which is very well preserved. The current owner bought the car 9 years ago, and since then has never stopped maintaining his dream car as much as possible! The stamped service history is still present, along with a large file of invoices.

During our test drive, we could see that this attention to detail had resulted in a car that, after 24 years, still runs like new. The automatic gearbox makes for a very comfortable drive, and also helps to tame the torquey V12!

With less than 55,500 km on the clock, this Vantage is one of the finest DB7s available on the market; enthusiasts looking for a beautiful GT at a reasonable price, this is a superb opportunity that will become a must-have in any collection!

29

Dodge Viper RT/10 – 1995

Châssis n° 1B3CR65EOSV201138
Carte grise française
French registration title

50 000 - 70 000 €

« La Cobra des temps modernes, en France depuis 1995! »

“The modern-day Cobra, in France since 1995!”



En 1989, Dodge, la firme sportive de Chrysler, présente un incroyable Concept Car. C'est en fait Bob Lutz, patron de Chrysler, qui discutera du projet d'un Roadster sportif avec... Carroll Shelby! Le nom utilisé est plus qu'évocateur : Viper, en référence à la Shelby Cobra, sportive américaine la plus marquante des années 1960. Face au succès, il est vite convenu de sortir une version de série.

La conception du modèle de production sera effectuée en collaboration avec Lamborghini, alors dans le groupe Chrysler. Dès 1991, une usine sera spécialement équipée à Detroit pour la première version, la RT/10, qui ne sera produite qu'à 285 exemplaires. Une poignée d'exemplaires furent importés en France, en grande majorité rouges. La recette est unique pour la période :

on attache un V10 de 8 l de cylindrée et 400 ch à un châssis tubulaire en acier, une carrosserie en fibre de verre, une boîte de vitesses manuelle 6-rapports, le tout sans aides (ni contrôle de traction, ni ABS), et sans Airbags...

L'exemplaire que nous présentons a été acheté et importé neuf en 1995 depuis le Canada (le jaune n'étant pas disponible en France) par le premier et seul propriétaire. Ce passionné parcourra au cours des quelque 30 ans de vie commune près de 83 000 km à son volant, tout en assurant un entretien régulier et continu à sa Viper (dossier accessible sur demande).

Lors de notre essai routier, nous avons pu constater que la voiture fonctionnait bien, sans bruits anormaux. >

In 1989, Dodge, Chrysler's sports car division, presented a Concept Car : in fact, it was Chrysler boss Bob Lutz who discussed the project for a sports roadster with... Carroll Shelby! The name used was more than evocative: "Viper", in reference to the Shelby Cobra, the most striking American sports car of the 1960s. Given its success, it was quickly decided to produce a production version.

The production model was designed in collaboration with Lamborghini, then part of the Chrysler Group. In 1991, a factory was specially equipped in Detroit for the first version, the RT/10, of which only 285 were produced. A handful were imported into France, most of them red. The recipe was unique for the period:

an 8-litre, 400 hp V10 coupled to a tubular steel chassis, a fibreglass body and a 6-speed manual gearbox, with no assistance (no traction control, no ABS) and no airbags...

The car we are presenting was bought and imported new in 1995 from Canada (yellow was not available in France) by the first and only owner. Over the course of their thirty-odd years together, this enthusiast drove the car for almost 83,000 km, while maintaining it regularly and continuously (file available on request).

During our test drive, we found that the car ran well, with no abnormal noises. If the driver is rather reckless, the V10 sings perfectly at high revs! Overall, the car is in fairly good condition, with the patina of an original car: the bodywork bears a few minor scars. >



Si son conducteur est assez téméraire, le V10 chante parfaitement à haut régime ! Son état général est assez bon, avec la patine logique d'une auto d'origine : la carrosserie porte quelques stigmates mineurs. À noter également que la voiture est accompagnée de ses vitres, de son couvre-tonneau et d'un hard-top ! Il est important de comprendre que l'auto que nous présentons en ces pages est un modèle unique dans la production automobile des années 1990. C'est un véritable monstre de puissance, rarissime, et correspondant à une philosophie que nous ne retrouverons jamais. Acheter une telle auto aujourd'hui vous offre – au-delà de l'investissement qui ne peut être que pérenne – des sensations de conduite uniques. Vous ne pourrez pas dire que vous n'étiez pas prévenus !

The car also comes complete with windows, tonneau cover and hard top!

Enthusiasts, aspiring collectors and connoisseurs alike, it's important to understand that the car we're presenting on these pages is a unique model in the car production of the 1990s. It's a real monster of power, extremely rare, and in keeping with a philosophy that we'll never see again. Buying such a car today offers you - over and above the investment, which can only be long-lasting - unique driving sensations. You can't say you weren't warned!



30

Lotus Omega – 1991

Châssis n° SCC000019M1099445

Carte grise française

French registration title

40 000 - 60 000 €

« La plus outrageuse – et la plus puissante –
des berlines des années 1990. »

*“The most outrageous – and most powerful –
of the 1990s saloons.”*



Peut-on imaginer plus ennuyeuse berline que l'Opel Omega? Au début des années 1990, la marque allemande, désormais dans le giron de General Motors, a une image et une technologie vieillissante. On décide outre-Atlantique de donner un grand coup de pied dans la fourmière...

Et c'est en Angleterre que ça va se jouer, chez Lotus Cars, petite officine également tombée dans la coupe du géant américain, et qu'on appelle à la rescousse pour quelques dossiers sensibles ou pointus. Le 6-cylindres (qui cube désormais 3,6 l et qui est gavé par 2 turbos) est métamorphosé, et en plus de la boîte 6-vitesses de la Corvette ZR-1, la placide Omega qui n'avait rien demandé subit une cure d'amaigrissement drastique. La

placide berline teutonne se transforme en un véritable monstre à même d'en remonter à tout le monde, des concurrents directs, comme BMW ou Mercedes-Benz, aux fabricants de voitures de sport, Ferrari ou Porsche en tête. Et le look n'est pas en reste! 377 ch pour 1660 kg et un 0 à 100 abattu en 5,3 secondes, avec une vitesse maximale de 280 km/h... Les mêmes performances qu'une Testarossa dans une sage berline 4-places, ce qui amena à un vrai scandale médiatique, en Angleterre notamment.

Entre 1990 et 1992, Lotus fabriqua 950 voitures, 286 Carltons (la version anglaise) et 664 Omegas. La voiture qui illustre ces pages et l'une de ces Omegas, acquise en 2002 en Belgique par un amateur français qui en fera quasiment son *daily driver*. >

Can one imagine a more boring saloon than the Opel Omega? In the early 1990s, the German brand, now under General Motors' umbrella, had an ageing image and technology. A decision was made across the Atlantic to give a major shake-up to the anthill...

And it was in England that it would happen, at Lotus Cars, a small outfit that had also fallen into the American giant's hands, and which was called upon for some sensitive or cutting-edge projects. The 6-cylinder engine (now enlarged to 3.6 litres and force-fed by 2 turbos) was transformed, and in addition to the 6-speed gearbox from the Corvette ZR-1, the placid Omega that had asked for nothing underwent a drastic weight-loss treatment. The placid Teutonic saloon was transformed into a true monster

capable of showing up everyone, from direct competitors like BMW or Mercedes-Benz to sports car manufacturers, Ferrari and Porsche at the forefront. And the looks weren't forgotten either! 377 hp for 1,660 kg and a 0-100 km/h sprint completed in 5.3 seconds, with a top speed of 280 km/h... The same performance as a Testarossa in a sensible 4-seat saloon, which led to a real media scandal, particularly in England.

Between 1990 and 1992, Lotus manufactured 950 cars, 286 Carltons (the English version) and 664 Omegas. The car illustrated on these pages is one of these Omegas, acquired in 2002 in Belgium by a French enthusiast who made it virtually his daily driver. >



Affichant aujourd'hui près de 127 000 km au compteur, elle se présente à nous en état d'usage, mais non accidentée, ni bricolée, et parfaitement fonctionnelle. Elle nécessitera quelques soins cosmétiques (intérieur et extérieur) avant de retrouver son éclat et d'être choyée dans une nouvelle collection. Nous avons par ailleurs noté qu'une jante était fissurée.

Now showing nearly 127,000 km on the odometer, it presents itself to us in used condition, but neither accident-damaged nor tampered with, and perfectly functional. It will require some cosmetic care (interior and exterior) before regaining its lustre and being cherished in a new collection. We have also noted that one wheel rim was cracked.



Ferrari F430 – 2007

Châssis n° ZFFEZ58B000157739
Carte grise française

French registration title

85 000 - 100 000 €

« Une 2^e main, française d'origine, en très bon état de fonctionnement : à acheter tant que la cote le permet encore...»

“A 2nd hand, original French model in very good working order: a must-buy while the price still permits...”



La F430 marque l'arrivée d'une toute nouvelle génération de berlinettes Ferrari à moteur V8. Chaque centimètre carré de la voiture s'inspire des recherches techniques menées par la division sportive F1 Racing de Ferrari. Il en résulte un design hautement innovant, caractérisé par des technologies de pointe et une grande recherche.

Extraordinaire V8 atmosphérique de presque 500 ch accouplé à une boîte F1 hyper moderne. Puissance exceptionnelle de 114 ch/l : une prouesse technologique pour une voiture de presque 20 ans !

La voiture présentée dans ces pages fut mise en circulation en avril 2008 en France mais construite pendant l'année modèle

2007 car elle fait partie de la série limitée *Ferrari 60th anniversary* spécifique à cette année-modèle. Elle porte le numéro 157739.

Les inserts en carbone dans le tableau de bord et l'extracteur d'air arrière également en carbone font partie de ses options. La configuration est sobre pour cette 430 qui est une deuxième main depuis 2010, année où elle subit un incident mineur de circulation qui sera réparé dans les règles de l'art par un professionnel.

Elle est aujourd'hui prête à prendre la route et est présentée avec une estimation attractive compte tenu du marché actuel de ces autos. Le compteur affiche un peu plus de 53 000 kilomètres d'origine à l'heure où nous écrivons ces lignes.

The F430 marks the arrival of a whole new generation of V8-powered Ferrari berlinettas. Every inch of the car is inspired by the technical research carried out by Ferrari's F1 Racing sports division. The result is a highly innovative design, characterised by cutting-edge technologies and extensive research.

Extraordinary naturally-aspirated V8 producing almost 500 hp, mated to an ultra-modern F1 gearbox. Exceptional power of 114 hp/l: a technological feat for a car that's almost 20 years old!

The car presented in these pages was launched in France in April 2008, but was built during the 2007 model year as part of the Ferrari 60th anniversary limited series specific to that model year. It is numbered 157739.

Optional extras include carbon inserts in the dashboard and a carbon rear air extractor. The configuration is sober for this 430, which has been second-hand since 2010, when it suffered a minor traffic incident that was professionally repaired.

It is now ready to take to the road and is presented with an attractive estimate given the current market for these cars. The odometer shows just over 53,000 original kilometres at the time of writing.

Aston Martin Vanquish S – 2005

Châssis n° SCFAC24375B501816
Carte grise française

French registration title

90 000 - 120 000 €

« Une 2^e main française au kilométrage raisonnable
à ne pas laisser passer ! »

“*French 2nd hand with reasonable mileage
that's not to be missed!*”



Le Salon de Genève 2001 est le théâtre de l'annonce du dernier modèle d'Aston Martin, la GT à V12 avant la plus exclusive de la gamme : la Vanquish ; la ligne est somptueuse (signée du génie de Ian Callum), et le succès sera au rendez-vous, notamment après la sortie du dernier opus de James Bond, *Die Another Day*, où la Vanquish est exploitée en Islande !

Considérée par les puristes comme l'apogée d'Aston Martin, la version S de la Vanquish est présentée au Salon de Paris 2004 : le V12 gagne 62 ch, portant la puissance à 528 ch, et l'aérodynamisme, les suspensions, ou encore la boîte de vitesses sont revus pour une plus grande efficacité !

Notre exemplaire fait partie des quelques 1 086 unités produites en version S, et fut livré neuf en mai 2005 par Aston Martin Paris à son premier propriétaire, qui conservera son auto jusqu'en 2020, en l'entretenant sans arrêt dans cette même concession Aston Martin ; c'est à ce moment-là que le propriétaire actuel s'en portera acquéreur, maintenant lui aussi un entretien exclusivement chez Aston Martin Paris, et n'utilisant son auto qu'à de rares occasions.

Aujourd'hui, la voiture se présente à nous dans un très bel état de conservation et de fonctionnement, sa peinture Obsidian Black est bien conservée, tout comme son intérieur intégralement d'origine ; le V12 de 6 l de cylindrée est exceptionnel et fonctionne merveilleusement bien, >

The 2001 Geneva Motor Show saw the announcement of Aston Martin's latest model, the most exclusive front-wheel drive V12 GT in the range: the Vanquish; the styling was sumptuous (designed by the genius Ian Callum), and it proved a great success, particularly after the release of James Bond's latest film, Die Another Day, in which the Vanquish was used in Iceland!

Considered by purists as Aston Martin's apogee, the S version of the Vanquish was presented at the 2004 Paris Motor Show: the V12 gained 62 bhp, taking power to 528 hp, and the aerodynamics, suspension and gearbox were revised for greater efficiency!

Our example is one of some 1,086 produced in the S version, and was delivered new in May 2005 by Aston Martin Paris to its

first owner, who kept the car until 2020, servicing it non-stop at the same Aston Martin dealership. It was at this point that the current owner purchased the car, also maintaining it exclusively at Aston Martin Paris, and only using it on rare occasions.

Today, the car comes to us in a very good state of preservation and working order. Its Obsidian Black paintwork is well preserved, as is the interior, which is entirely original! The 6-litre V12 engine is exceptional and works wonderfully well, as does the 6-speed automatic gearbox, which was revised when the car was upgraded to the S version and now offers a brilliant compromise between sportiness and driving comfort. >



tout comme la boîte de vitesses automatique à 6-rapports revue au passage en version S, qui offre désormais un compromis brillant entre sportivité et confort de conduite. Il est important de noter également que la dernière révision a été faite par Aston Martin Paris en août 2024, permettant à notre auto d'être en parfait état de fonctionnement.

Le marché des autos du début des années 2000 est à la veille de son explosion, il est encore temps d'acheter les bons exemplaires... Avec seulement 38 650 km au compteur, cet exemplaire d'origine française en seconde main fait partie des dernières Aston Martin de James Bond au prix encore raisonnable : ne ratez pas l'opportunité d'ajouter un tel mythe à votre collection !

It is also important to note that the last service was carried out by Aston Martin Paris in August 2024, ensuring that our car is in perfect working order.

The market for cars from the early 2000s is on the verge of exploding, so there's still time to buy the right examples... With just 38,650 km on the clock, this second-hand example of French origin is one of the last James Bond Aston Martins still available at a reasonable price: don't miss the opportunity to add such a myth to your collection!



Aston Martin V8 Volante – 1986

Châssis n° SCFCV81C6GTL15465
Carte grise française

French registration title

110 000 - 130 000 €

« Carrosserie intégralement restaurée par Lecoq en 2015, estimation attractive ! »

“Bodywork fully restored by Lecoq in 2015, attractive estimate !”



Après le succès des DB4, 5 et 6, Aston Martin doit se renouveler et changer la ligne désormais mythique de leur vaisseau amiral. C'est le dessin de William Towns qui aura la lourde tâche de succéder à la *Carrozzeria Touring*, avec la DBS en 1967. Les traits sont plus anguleux, et en 1969, l'élément principal évolue considérablement : l'élégant 6-cylindres est remplacé par un V8 ! En 1978, la DBS devenue V8 se décapule et devient V8 Volante pour répondre aux doléances du marché américain. Le succès est une fois de plus au rendez-vous, la ligne réussie, et le V8 (surtout couplé à la boîte automatique) offre une conduite *cruising* qui impressionne même nos amis d'outre-Atlantique !

Notre exemplaire fait partie des premiers équipés de l'injection K-Jetronic, plus facile à l'utilisation et à l'entretien. Il fut livré neuf

à Palm Beach dans cette élégante teinte *Salisbury Blue* avec intérieur beige clair, et la boîte de vitesses automatique. Il fut rapidement réimporté par la Franco Britannic en France, avant de passer chez son second propriétaire. Ce collectionneur prit le soin d'entretenir son V8 directement à l'usine de Gaydon ! C'est en décembre 2005 que le propriétaire actuel s'en porte acquéreur auprès des établissements Royal Automobile.

Il n'aura alors de cesse que de perfectionner son auto, avec d'abord des travaux de selleries en 2005, puis une peinture complète dans la teinte d'origine en 2015, l'ensemble chez Lecoq (factures et photos présentes au dossier). >

After the success of the DB4, 5 and 6, Aston Martin had to renew itself and change the now legendary lines of its flagship. William Towns' design took on the difficult task of succeeding the Carrozzeria Touring, offering the world the DBS in 1967. The lines were more angular, and in 1969 the main element changed considerably: the elegant 6-cylinder engine was replaced by a V8!

In 1978, the DBS, now the V8, changed its name to the V8 Volante to meet the demands of the American market. Once again, the car was a hit, the styling was a success, and the V8 (especially when coupled with the automatic gearbox) offered a cruising drive that impressed even our friends on the other side of the Atlantic!

Our car was one of the first to be fitted with K-Jetronic fuel injection, for easier use and maintenance. It was delivered new

to Palm Beach in this elegant shade of Salisbury Blue with a light beige interior and automatic gearbox. It was quickly re-imported by Franco Britannic to France, before passing to its second owner. This collector took care to maintain his V8 directly at the Gaydon factory! The current owner purchased the car from Royal Automobile in December 2005.

He never stopped improving the car, first with upholstery work in 2005, then a complete repaint in the original colour in 2015, all at Lecoq (invoices and photos on file). Twenty years, this true enthusiast has driven many kilometres, whether to various events on the Le Mans circuit or for rallies in the Alps. >



Durant 20 ans, ce véritable passionné parcourra de nombreux kilomètres, que ce soit pour rallier les différents événements du circuit du Mans, ou pour des rallyes dans les Alpes. Aujourd'hui, la voiture est en bel état général, avec une légère patine qui lui va à merveille. Son fonctionnement est lui aussi bon, mais une révision d'usage sera conseillée pour reprendre la route comme il le faut. À noter que le numéro moteur est concordant avec celui du châssis, et que la calandre d'origine et les feux additionnels sont vendus avec la voiture.

Aujourd'hui présentée avec une estimation très attractive, et dans un bel état général, cette V8 Volante en boîte de vitesses automatique n'attend qu'un nouveau propriétaire pour arpenter de nouveau les plus belles routes!

Today, the car is in fine overall condition, with a slight patina that suits it perfectly! It also runs well, but a regular service will be advisable to get it back on the road properly. Note that the engine number matches that of the chassis, and that the original grille and additional lights are sold with the car.

Now presented at a very attractive price, and in fine condition throughout, this V8 Volante with automatic gearbox is just waiting for a new owner to take it out on the open road once again!

Land Rover 90 Soft-Top V8 – 1988

Châssis n° SALLDVAV8AA314060
Carte grise française
French registration title

45 000 - 65 000€

« Intégralement restauré en 2022! »
“Fully restored in 2022!”



Après la crise économique des années 1970, le Land Rover Serie III est dépassé en raison de sa consommation d'essence... Pour la première fois depuis sa présentation, les ventes sont en chute libre! C'est au Salon de Genève 1983 qu'une réponse fut apportée: le spartiate Serie III disparaît au profit du nouveau 110, suivi du 90 en 1984.

Ces nouveaux modèles embarquent, en plus d'une face avant redessinée, de nouvelles suspensions à ressorts hélicoïdaux, une boîte 5-vitesses, des freins à disque à l'avant et de nouvelles motorisations. Notre exemplaire est certainement dans la finition la plus spéciale de son époque, étant un 90 Soft-Top équipé du V8 de 3,5 l de cylindrée!

En 2022, plus de 30 000€ ont été investis pour intégralement restaurer ce 90 auprès des établissements spécialisés RRC Offroad. Rien n'est laissé de côté: peinture complète en teinte Arles Blue,

modification de la carrosserie, modification du faisceau électrique, modification intégrale de la sellerie, avec ajout de sièges baquets Recaro en cuir, etc...

Aujourd'hui, la voiture est en parfait état général, et fonctionne très bien. Son bloc V8 de 3,5 l est coiffé d'un boîtier d'injection de 3,9 l, rendant l'ensemble encore plus puissant. Récemment, la boîte de vitesses a été révisée par les mécaniciens du propriétaire actuel, et le boîtier de direction fut changé pour faciliter la conduite de ce mastodonte!

Rare dans cette version V8, et avec une restauration exemplaire, ce 90 saura convaincre les collectionneurs les plus exigeants. Vous voici devant le jouet idéal pour agrémenter une maison sur la côte!

After the economic crisis of the 1970s, the Land Rover Serie III was out of date because of its fuel consumption... For the first time since its introduction, sales were in free fall! At the 1983 Geneva Motor Show, the answer came: the spartan Serie III disappeared in favour of the new 110, then 90 in 1984.

In addition to a redesigned front end, these new models featured new coil-sprung suspension, a 5-speed gearbox, front disc brakes and new engines. Our example is certainly in the most special trim of its time, being a 90 Soft-Top equipped with the 3.5-litre V8! In 2022, more than €30,000 were invested in the complete restoration of this 90 by RRC Offroad. No stone was left unturned: complete paintwork in Arles Blue, bodywork modifications, wiring

harness modifications, full upholstery modifications, with the addition of Recaro leather bucket seats, etc...

Today, the car is in perfect overall condition, and runs very well. Its 3.5-litre V8 block is topped by a 3.9-litre injection unit, making the whole unit even more powerful. The gearbox was recently overhauled by the current owner's mechanics, and the steering box was changed to make this giant even easier to drive!

Rare in this V8 version, and with an exemplary restoration, this 90 is sure to please. Here's the perfect toy to brighten up any coastal home!

Land Rover Defender 90 TD5 – 2001

Châssis n° SALLDVB881A621668
Carte grise française
French registration title

35 000 - 45 000 €

« Très belle restauration dans l'esprit
Heritage Edition »

"Very fine restoration in the Heritage Edition spirit"



En 1990, Land Rover revoit sa stratégie de gamme, et prend la décision de renommer ses 90 et 110. Exit même le logo Land Rover, le 4x4 quasi-utilitaire de la firme s'appellera Defender! La recette reste la même, le look mythique aussi, seuls certains aspects évoluent pour faire entrer le Defender dans l'ère moderne, notamment et surtout au niveau de la finition!

L'évolution la plus marquante reste au niveau du compartiment moteur, avec l'adoption des nouveaux moteurs Tdi, plus puissants, coupleux, et moins consommateurs! En 1998, les Tdi sont abandonnés à la faveur du TD5, le 5-cylindres de 2,5 l turbocompressé.

L'exemplaire qui illustre ces pages a bénéficié il y a quelques années d'une restauration complète de grande qualité. La combinaison de couleur est extrêmement élégante et évoque celle utilisée pour l'Heritage Edition, dernière édition spéciale avant la sortie du nouveau Defender!

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général, et fonctionne très bien. La peinture est bien conservée, et la sellerie, en cuir et alcantara, présente une légère patine qui lui va parfaitement. Notre essai routier n'a pas décelé de défauts particuliers, et les quelque 78 200 km qu'indique le compteur sont sans doute d'origine!

Voici donc l'opportunité d'acheter un Defender 90 au style Heritage pour un prix bien plus intéressant!

In 1990, Land Rover overhauled its range strategy and decided to rename its 90 and 110. Gone even was the Land Rover logo, and the firm's near-utility 4x4 was to be called the Defender! The recipe remained the same, as did the mythical look, with only certain aspects evolving to bring the Defender into the modern era, particularly in terms of finish!

The most striking change was in the engine compartment, with the adoption of the new Tdi engines, which were more powerful, more torquey and consumed less fuel! In 1998, the TDIs were dropped in favour of the TD5, the turbocharged 2.5-litre 5-cylinder. The car illustrated here underwent a complete, high-quality restoration a few years ago. The colour combination is extremely

elegant and evokes that used on the Heritage Edition, the last special edition before the new Defender goes on sale!

Today, the car is in very good overall condition, and runs very well. The paintwork is well preserved, and the leather and alcantara upholstery has a light patina that suits it perfectly. Our road test did not reveal any particular defects, and the 78,200 km indicated on the odometer are undoubtedly original!

So here's your chance to buy a Heritage-styled Defender 90 for a much more attractive price!

Land Rover Defender 110 « Heritage Edition » – 2016

Châssis n° SALLDHMP8GA481014
Carte grise française

French registration title

50 000 - 70 000 €

« Un exemplaire français, parfaitement entretenu
et en première main ! »

“A French copy, perfectly maintained and first-hand!”



En 1948, le monde de l'automobile voit naître le Land Rover, un tout-terrain à vocation utilitaire qui, après quelque 68 ans de règne sous sa forme quasi traditionnelle, tirera sa révérence en ayant remporté le statut de mythe absolu...

En 2015, Land Rover annonce trois dernières éditions spéciales rendant hommage au *Defender: Autobiography, Adventure, et Heritage*. Ce dernier est d'office considéré comme le plus intéressant et le plus élégant, avec sa teinte Vert Grasmere, sa calandre spéciale et ses accessoires spécifiques.

Notre exemplaire fut livré neuf en France en janvier 2016 à son propriétaire actuel dans cette rare version 110 7-places. En 9 ans, ce passionné de Land Rover parcourra quelque 116 500 km en prenant soin d'offrir un entretien très régulier à son Defender rêvé.

L'ensemble des factures, des contrôles techniques, ainsi que la facture d'achat sont présents et accessibles sur demande dans le dossier.

Aujourd'hui, ce Defender est dans un état irréprochable, témoignant des soins offerts par son propriétaire et l'utilisation strictement routière qu'il en fait. Le 4-cylindres Diesel de 2,2 l, couplé à la boîte de vitesses manuelle à 6-rapports offre une conduite agréable, assez silencieuse et très facile à appréhender malgré la taille de la bête ! À noter qu'un traitement Dinitrol a été apposé juste après la livraison pour contrer tous problèmes de corrosion.

Avec le faible nombre d'unités produites, et l'utilisation logique d'un Defender, rares sont les exemplaires dans un aussi bel état ! Amateurs, ne vous y trompez pas.

In 1948, the world of motoring saw the birth of the Land Rover, an off-road utility vehicle which, after some 68 years of reign in its almost traditional form, would bow out having achieved the status of absolute myth...

In 2015, Land Rover announces three final special editions paying tribute to the Defender: Autobiography, Adventure, and Heritage. The latter is automatically considered the most interesting and elegant, with its Grasmere Green colour, special grille and specific accessories.

Our example was delivered new in France in January 2016 to its current owner in this rare 110 7-seater version. In 9 years, this Land Rover enthusiast will cover some 116,500 km, taking care

to give his dream Defender very regular maintenance. All the invoices, contrôles techniques and the purchase invoice are available in the file on request.

Today, this Defender is in impeccable condition, a testament to the care taken by its owner and the strictly road-going use he puts it to. The 2.2-litre 4-cylinder diesel engine, mated to the 6-speed manual gearbox, delivers a pleasant, fairly quiet drive that's very easy to get to grips with despite the beast's size! It should be noted that a Dinitrol treatment was applied immediately after delivery to counter any corrosion problems.

37

Bentley Azure – 2006

Châssis n° SCBDC43H86CX11425
Carte grise française
French registration title

90 000 - 120 000 €

« Voiture de presse, seulement 38 000 km
au compteur ! »

“Press car, only 38,000 km on the odometer!”



Après le succès de la Rolls-Royce Corniche et son arrêt en 1995, le groupe Vickers (Rolls et Bentley) décide d'ajouter au catalogue Bentley un modèle similaire. La base est celle de la Continental R, un modèle éprouvé : le résultat est à la hauteur, et le succès commercial au rendez-vous ! La première génération restera au catalogue de 1995 à 2003, période de transition pour Bentley entre le groupe Vickers et Volkswagen.

La seconde génération, dont notre exemplaire fait partie, sera présentée en 2006 sur la base de l'Arnage. Résolument plus moderne, elle hérite de la fiabilité et de la qualité de finition propres aux autos du groupe VW, couplée avec la noblesse du traditionnel V8 6.75 l « maison » désormais biturbo. Le succès sera

de nouveau au rendez-vous, même si seulement 716 exemplaires seront produits avant l'arrêt du modèle.

Notre exemplaire sort des chaînes en 2007 pour un client très particulier : le centre presse de Bentley ! Il sera donc immatriculé DK06 BEU, avant d'être utilisé sur quelques milliers de kilomètres par les différents journalistes, en faisant simultanément la une des articles, notamment pour L'Automobile Magazine. Elle restera au moins deux ans au centre presse, avant de partir chez un amateur, qui l'utilisera pour des trajets entre Monaco et Hambourg. À noter également que le carnet d'entretien et les notices sont toujours présent. >

After the success of the Rolls-Royce Corniche and its discontinuation in 1995, the Vickers Group (Rolls and Bentley) decided to add a similar model to the Bentley catalogue. It was based on the Continental R, a tried-and-tested model, and the result was a great success. The first generation remained in the catalogue from 1995 to 2003, a period of transition for Bentley between the Vickers group and Volkswagen.

The second generation, of which our example is a part, was presented in 2006 on the basis of the Arnage. Resolutely more modern, it inherited the reliability and quality of workmanship typical of cars from the VW group, coupled with the prestige of the traditional "in-house" 6.75-litre V8, now twin-turbocharged.

Once again, it proved to be a great success, although only 716 examples were produced before the model was discontinued.

Our example rolled off the production line in 2007 for a very special customer: the Bentley press centre! It will be registered DK06 BEU, before being used over several thousand kilometres by various journalists, while simultaneously making the front page of articles, notably for "L'Automobile Magazine". It remained at the press centre for at least two years, before being sold to an enthusiast, who used it for journeys between Monaco and Hamburg. It's also worth noting that the maintenance booklet and instructions are always included. >



Aujourd'hui, la voiture est en parfait état de conservation, et ne compte que 38 000 km au compteur. Lors de notre essai, nous avons été bluffés par la prise en main, bien plus facile qu'il ne paraît face au gabarit de l'auto. Sans surprise, le confort est au rendez-vous plus que jamais, et le V8 6,75 l est absolument impressionnant de puissance malgré le poids de la bête !

Comme évoqué dans un magazine spécialisé, la famille Arnage et Azure est la haute couture de Bentley, là où les Continental GT et Flying Spur en sont le prêt-à-porter ! Avec une estimation aussi attractive, impossible de ne pas résister au sommet de la gamme Bentley...

Today, the car is in perfect condition, with just 38,000 km on the clock. During our test drive, we were blown away by how easy it was to get to grips with, far easier than the car's size would suggest. Unsurprisingly, the car is more comfortable than ever, and the 6.75-litre V8 is absolutely impressive despite its weight!

As one specialist magazine put it, the Arnage and Azure family is Bentley's haute couture, where the Continental GT and Flying Spur are its prêt-à-porter! With such an attractive price tag, it's impossible to resist the top of the Bentley range...



AC Aceca Bristol Works – 1957

Châssis n° BE585
Carte grise française de collection
French historic registration title

100 000 - 140 000 €

« Lune des 169 Aceca équipées du moteur Bristol, produite en 1957 et éligible aux célèbres Mille Miglia! »

“One of the 169 Aceca models with the Bristol engine, produced in 1957 and eligible for the legendary Mille Miglia!”



Symbolisant toute l'élégance et le raffinement de l'industrie automobile britannique, la firme de Thames Ditton n'a produit que 328 Aceca dont seulement 169 exemplaires avec le moteur Bristol. Avec sa carrosserie tout en aluminium reposant sur un châssis rigide et son moteur 6-cylindres développant 130 ch, ce petit coupé « fastback » réputé pour son rapport poids/puissance et sa tenue de route, s'illustrera en compétition sur certaines des plus belles épreuves en Europe et aux États-Unis.

Produite en décembre 1957, ce qui la rend éligible aux Mille Miglia, notre AC Aceca Bristol sera immatriculée l'année suivante « 250 EPG » et resta la propriété d'AC Cars jusqu'en septembre 1961. Durant cette période, ce véhicule participa à

de nombreux essais pour la presse comme en atteste son joli dossier comprenant le titre de circulation d'origine, de nombreuses factures du constructeur, des documents d'époque (*Instruction manual, Workshop manual, etc...*) et son historique complet entre les mains de ses cinq propriétaires successifs.

Elle sera ensuite vendue par Leonard North LTD à son premier propriétaire, un certain Leonard T.L. Hewitt le 13 septembre 1961. En novembre 1964, une facture d'AC Cars mentionne le remplacement de la boîte de vitesses et du moteur d'origine (100B2/3291) par un 100D2/1173. En janvier 1965, elle troque sa teinte Vermillon d'origine pour un bleu marine, toujours à l'usine et sur facture. >

Symbolizing the elegance and refinement of the British automotive industry, the Thames Ditton-based manufacturer produced only 328 Aceca cars, of which just 169 were fitted with the Bristol engine. With its all-aluminum body mounted on a rigid chassis and its 6-cylinder engine developing 130 hp, this small fastback coupé — renowned for its power-to-weight ratio and handling — stood out in competition across some of the most prestigious events in Europe and the United States.

Built in December 1957, which makes it eligible for the Mille Miglia, this AC Aceca Bristol was registered the following year as “250 EPG” and remained the property of AC Cars until September 1961. During this period, this demonstrator vehicle took part in

numerous tests, as evidenced by its rich documentation, which includes the original registration certificate, numerous factory invoices, period documents (Instruction Manual, Workshop Manual, etc.), and a complete ownership history spanning five successive owners.

It was then sold by Leonard North Ltd. to its first private owner, Leonard T.L. Hewitt, on September 13, 1961. In November 1964, an AC Cars invoice notes the replacement of the original gearbox and engine (100B2/3291) with a 100D2/1173 unit. In January 1965, its original Vermilion paint was replaced with a navy blue finish — again at the factory and invoiced. In June 1966, the original drum brakes were replaced by front disc brakes, reflecting the care taken to improve BE585's performance. >



Le remplacement des freins à tambours par des disques montés à l'avant en juin 1966 témoigne du soin porté à l'amélioration des performances de BE585.

Son second propriétaire, M. RW Earthy la conservera précieusement de 1967 à 2003 ! C'est alors qu'un dénommé G. Turner s'en porte acquéreur avec l'intention de la restaurer. Elle sera finalement confiée à INRacing, l'un des plus grands spécialistes de la marque en Angleterre qui entreprendra une restauration complète, achevée en 2010 où elle recevra notamment un nouveau bloc moteur de la bonne série (100B2/3037). Elle est ensuite acquise par le réputé J. Broad en mars 2012, avant d'intégrer la collection d'un propriétaire Français en 2020. >

Its second owner, Mr. R.W. Earthy, carefully preserved it from 1967 to 2003! It was then acquired by M. G. Turner, who intended to restore it. The car was ultimately entrusted to INRacing, one of the leading AC specialists in the UK, which carried out a complete restoration, completed in 2010. During this process, it received a new engine block from the correct series (100B2/3037). It was then acquired by the renowned J. Broad in March 2012, before joining a French collector's collection in 2020. >



Toujours parfaitement entretenue, sa carrosserie est en parfait état tout comme son habitacle joliment patiné. Croisée régulièrement sur des manifestations historiques comme Les Journées d'Automne, ses performances et son comportement ne souffrent pas la critique. Eligible aux Mille Miglia, au Tour Auto et bien d'autres épreuves prestigieuses, elle est vendue avec sa trousse à outils complète, de nombreux accessoires d'époque et, élément rare pour une voiture de cette période, un dossier important retraçant toute son histoire.

Still meticulously maintained, its bodywork is in excellent condition, as is its beautifully patinated interior. Regularly seen at historic events such as Les Journées d'Automne, its performance and road behavior remain beyond reproach. Eligible for the Mille Miglia, Tour Auto, and many other prestigious rallies, it is sold with its complete tool kit, numerous period accessories, and an extremely rare asset for a car of this era, a substantial file documenting its entire history.



Aston Martin DB2/4 Mk 1 « 3 Litres » – 1954

Châssis n° LML772
Carte grise française
French registration title
100 000 - 150 000 €

« Dans les mains de son 3^e propriétaire depuis 50 ans
et hautement éligible aux Mille Miglia ! »

*“In the hands of its 3rd owner for the past 50 years,
highly eligible for the Mille Miglia”*



Livrée neuve en novembre 1954 à un certain Albert Turrettini à Genève, cette Aston Martin DB2/4 Mk 1 est l'un des 196 exemplaires à carrosserie *Saloon* produit cette année-là sur une production totale, toutes carrosseries confondues, de 566 exemplaires. Vendue avec un important dossier de factures contenant son *Instruction Book* d'origine et sa fiche usine, elle a conservé son moteur 3 l d'origine et aborde toujours sa teinte noire réhaussée d'un habitacle en cuir beige.

Le 20 janvier 1961, elle est achetée par son deuxième propriétaire, un certain William Ferguson, ingénieur britannique résidant à Genève avant d'être revendue en 1968 à un dénommé Jean-Marie Santal à Fernay-Voltaire, une petite commune française à proximité de la frontière. Sept ans plus tard, son propriétaire actuel en prend

possession le 13 décembre 1975! La voiture est complète, roulante mais à restaurer comme on peut le constater sur les photos d'époque jointe au dossier.

Une restauration intégrale sera alors engagée sur deux ans avec l'objectif de la présenter au prestigieux Summer Concours de l'Aston Martin Owners Club où elle empochera en 1977 le Gordon Loveridge Trophy pour la plus belle DB2/4, au nez et à la barbe des Anglais! La tôlerie sera refaite par la carrosserie Montat à Lyon, sans oublier l'ensemble de l'habitacle. Pour la mécanique, une facture d'octobre 1976 indique que toutes les pièces furent commandées directement chez Aston Martin pour être livrées en France.

Après plusieurs milliers de kilomètres à son volant, des travaux importants furent à nouveau effectués entre 2014 et 2019. >

Delivered new in November 1954 to a certain Albert Turrettini in Geneva, this Aston Martin DB2/4 MK1 is one of just 196 Saloon-bodied examples produced that year, out of a total production of 566 units across all body styles. Sold with an extensive file of invoices, including its original Instruction Book and factory record, it has retained its original 3-litre engine and still sports its black paintwork, enhanced by an elegant beige leather interior. On January 20, 1961, the car was purchased by its second owner, a British engineer named William Ferguson, who was living in Geneva at the time. In 1968, it was sold to Jean-Marie Santal in Fernay-Voltaire, a small French town near the Swiss border. Seven years later, on December 13, 1975, the current owner

acquired the car. It was complete and running, though in need of restoration — as shown by the period photos included in the file.

A full restoration was then undertaken over a two-year period, with the goal of presenting the car at the prestigious Summer Concours of the Aston Martin Owners Club. In 1977, it was awarded the Gordon Loveridge Trophy for best DB2/4 — beating the British at their own game! Bodywork was carried out by Carrosserie Montat in Lyon, and the interior was fully redone. An invoice from October 1976 shows that all mechanical parts were ordered directly from Aston Martin and shipped to France. After thousands of kilometers of enjoyable driving, further major work was carried out between 2014 and 2019. >



La voiture est alors confiée au réputé Garage Eric Perou. Plus de 55 000€ seront investis avec notamment l'achat d'un nouveau bloc moteur chez Flint Engineering Dev, la remise à neuf de la mécanique, les trains roulants avec le remplacement des roulements de roue, des jantes à 72 rayons, contrôle des freins, remplacement des pneus, etc.

Avec son moteur de 3 l de cylindrée, la DB2/4 était l'une des voitures les plus rapides construites à l'époque en Grande-Bretagne avec 193 km/h en pointe, offrant une tenue de route exemplaire et un niveau de confort rare pour une voiture capable de telles performances. Autocar dans son numéro du 2 octobre 1953 résumait bien la chose: « L'Aston Martin DB2/4 est une voiture onéreuse conçue pour les connaisseurs de voitures de sport qui ne sont pas limités par des considérations financières! »

The car was entrusted to the renowned Garage Éric Perou. Over €55,000 were invested during this phase, including the purchase of a new engine block from Flint Engineering Dev, a full mechanical overhaul, suspension work including new wheel bearings, new 72-spoke wheels, brake checks, and new tires, among other items.

Powered by its 3-liter engine, the DB2/4 was one of the fastest British cars of its era, capable of reaching 193 km/h, with outstanding handling and a level of comfort rarely seen in performance cars of the time. As Autocar summed it up in its October 2, 1953 issue:

"the Aston Martin DB2/4 is an expensive car, designed for connoisseurs of sports cars who are not limited by financial considerations!"



Jaguar XK150 3.4 Cabriolet – 1959

Châssis n° S 838525
Carte grise française
French registration title
65 000 - 85 000 €

« Française d'origine, *matching numbers* et parfaitement entretenue depuis 18 ans par le Garage Trichet, voiture idéale... ? »

“Originally French, *matching numbers*, and perfectly maintained for the past 18 years by Garage Trichet, the ideal classic car...?”



Livrée neuve en France par les Ets Delcroix à Paris, cette belle Jaguar XK 150 Cabriolet est sortie d'usine le 18 novembre 1959. Son attestation Jaguar Heritage Trust nous confirme qu'elle fut livrée neuve dans une très élégante teinte *Cotswold Blue* et qu'elle possède toujours son moteur et sa boîte de vitesse mécanique d'origine.

Dans les mains du même propriétaire parisien depuis 2007, notre exemplaire avait été intégralement restauré peu avant son acquisition puis fut toujours entretenu par l'un des plus grands spécialistes de la marque en France, le Garage Trichet, non loin de Poitiers. En plus de sa carte FIVA, toutes les factures d'entretien figurent au dossier ainsi qu'un rapport d'expertise en date du 7 mars 2025.

Lors de notre prise en main, nous avons pu apprécier les grandes qualités routières de cette voiture. La mécanique démarre à la première sollicitation, le 6-cylindres n'émet aucun bruit ou fumée particulière, les accélérations sont franches et les changements de rapports se font avec précision. Parfaitement guidée, la voiture est agréable à manier, même dans les rues embouteillées du 6^e arrondissement!

Esthétiquement, sa peinture est bien tendue et possède un bel éclat, seuls quelques défauts mineurs sont à noter. Les soubassements quant à eux sont propres et exempts de corrosion. >

Delivered new in France by the Delcroix dealership in Paris, this beautiful Jaguar XK150 Drophead Coupé left the factory on November 18, 1959. Its Jaguar Heritage Trust certificate confirms it was originally delivered in the elegant Cotswold Blue shade and that it still retains its original engine and manual gearbox.

In the hands of the same Parisian owner since 2007, this example was fully restored shortly before he acquired it, and has since been continuously maintained by one of the brand's top specialists in France, Garage Trichet, located near Poitiers. In addition to its FIVA card, the complete file includes all maintenance invoices as well as an appraisal report dated March 7, 2025.

During our test drive, we were able to appreciate the car's excellent handling. The engine starts on the first try, the six-cylinder runs

smoothly without any unusual noises or smoke, acceleration is brisk, and gear changes are precise. The steering is tight, making the car pleasant to handle — even in the congested streets of Paris's 6th arrondissement!

Aesthetically, the paint has a nice finish and shine, with only a few minor imperfections worth noting. The underbody is clean and free of corrosion. Inside, the tan upholstery, carpets, and headliner have all been thoroughly cleaned; the chrome is in good condition, and the soft top is both easy to operate and watertight.

Behind the wheel, the owner proudly admits to having driven over 100,000 km in 18 years. >



Dans l'habitacle, la sellerie tan, les moquettes et le ciel de capote viennent d'être nettoyés intégralement; les chromes se présentent également dans un état satisfaisant tout comme la capote extérieure dont le maniement est simple et l'étanchéité éprouvée!

À son volant, son propriétaire avoue avec plaisir avoir parcouru plus de 100 000 km en 18 années. À son actif, six Tour Auto en régularité mais aussi de nombreux rallye en Écosse, au Maroc en Suisse et très récemment en Italie. Si vous cherchez une auto fiable, avec un confort d'utilisation supérieur au roadster grâce à une meilleure protection, cet élégant cabriolet est l'outil idéal. À ce prix, il ne faudra pas hésiter longtemps!

The car has completed six Tour Auto events in regularity class, as well as numerous rallies in Scotland, Morocco, Switzerland, and more recently in Italy. If you're looking for a reliable car with greater comfort than a roadster — thanks to its better protection — this elegant convertible is the ideal car. At this price, you won't want to hesitate for long!



Lea-Francis 2.5 Sports Tourer – 1952

Châssis n° 5288
Carte grise française de collection
French historic registration title

55 000 - 65 000 €

« Une auto rare et méconnue, performante et élégante ! »
“A rare and little-known car, powerful and elegant!”



Lea Francis était une manufacture anglaise (fondée par Richard Lea et Graham Francis) qui lança ses propres modèles dès 1909. Suite à une administration judiciaire en 1931, Lea-Francis ré-émergeait sous une nouvelle direction en 1938, proposant deux modèles à moteur à soupapes en tête et double arbre à cames. En 1949 est présenté la 2.5 Liter Sports, un roadster puissant capable de rivaliser avec toutes ses concurrentes de l'époque grâce à un excellent moteur et un châssis bien conçu. Sur 85 exemplaires produits, seulement 40 seraient encore connus et répertoriés par les spécialistes.

Le modèle ici présenté est donc une 2.5 Sports Tourer et porte le numéro de châssis 5288, elle a été exposée en 1951 au

salon de Londres de Earls Court sur le stand de la marque. Beaucoup de documentation accompagne la voiture et son historique est traçable.

Le collectionneur actuel en fait l'acquisition en 2019 auprès d'un amateur Alsacien qui lui conserva longtemps. Avant cela elle fut propriété d'un grand connaisseur Suédois. Elle porta longtemps son immatriculation d'origine MDV920.

Récemment, des travaux ont été effectués sur la mécanique, le joint de culasse est neuf et a dû être réalisé sur-mesure. Le radiateur aussi est neuf et un ventilateur électrique fut installé. À l'essai la Lea est surprenante de vivacité et fonctionne à merveille : c'est une automobile originale et très rare pour les balades !

Lea Francis was an English manufacturer (founded by Richard Lea and Graham Francis) that launched its own models as early as 1909. Following a receivership in 1931, Lea-Francis re-emerged under new management in 1938, offering two models with overhead-valve, twin-camshaft engines.

In 1949, the 2.5 Liter Sports was introduced, a powerful roadster capable of rivalling all its competitors of the day thanks to an excellent engine and a well-designed chassis. Of the 85 examples produced, only 40 are still known and listed by specialists.

The model presented here is a 2.5 Sports Tourer, chassis number 5288, which was exhibited at the 1951 Earls Court London

Motor Show on the brand's stand. A wealth of documentation accompanies the car, and its history is traceable.

The current collector acquired it in 2019 from an Alsatian enthusiast who kept it for a long time. Before that, it was owned by a great Swedish connoisseur. For many years, it bore its original registration MDV920.

Recently, work has been carried out on the mechanics: the cylinder head gasket is new and had to be made to measure. The radiator is also new, and an electric fan has been fitted. On test, the Lea is surprisingly lively and runs like a charm: it's an original and very rare car for touring!

LA COLLECTION DE MONSIEUR P.

LOTS 42 À 44



Lors de sa vie professionnelle bien remplie, Monsieur P. a côtoyé des milliers de voitures de collection. Toujours à 100 %, il en a acquis quelques-unes, rapidement revendues, faute de temps pour pouvoir les utiliser à leur juste mesure. Toutes sauf une poignée, dont la sublime Jaguar XK 140 OTS, la non moins désirable Alfa Romeo Sprint Speciale où l'étonnante Lanchester d'avant-guerre gréée en minibus.

À l'heure de la retraite, dont l'emploi du temps ne désemplit pas, il a néanmoins décidé de recentrer sa collection, et de ne pas conserver d'automobile immobilisée, à contre-courant de la vocation de l'objet et de ses convictions profondes. L'homme en perpétuel mouvement...

During his prolific professional career, Mr. P. came across thousands of classic cars. Always giving his all, he acquired a few, quickly reselling them due to a lack of time to enjoy them to their full potential. All except for a handful, including the sublime Jaguar XK 140 OTS, the equally desirable Alfa Romeo Sprint Speciale, and the astonishing pre-war Lanchester converted Minibus.

Now retired, but with a busy schedule, he has nevertheless decided to refocus his collection and not keep any cars that are not driven, contrary to the purpose of the object and his deeply held convictions. The man who is always on the move...

Jaguar XK 140 OTS – 1955

Chassis n° 811219 DN
Carte grise française de collection
French historic registration title
70 000 - 90 000€

« L'un des plus beaux roadsters de cette génération,
ici restauré exemplairement »

*“One of the finest roadsters of this generation, exemplarily
restored here!”*



Lancée pour le millésime 1955, la Jaguar XK 140 était globalement identique à sa devancière, la sensationnelle XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur plus en avant de 7,5 cm et à l'adoption d'une direction par crémaillère. La suspension et les freins restaient globalement les mêmes que précédemment, avec des barres de torsion plus robustes à l'avant et des amortisseurs télescopiques à la place des amortisseurs à levier à l'arrière.

Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa grille de calandre modifiée, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses pare-chocs imposants. Le moteur était toujours le 6-cylindres à double arbre à cames de 3,4 l, qui délivrait désormais 190 ch en série. Une boîte à l'étagement plus serré permettait une

meilleure utilisation du surcroît de puissance et un overdrive était, pour la première fois, proposé en option.

Notre exemplaire intègre la collection de Monsieur P. en juin 2022. À cette époque, la voiture est noire avec un intérieur bordeaux, et n'a pas roulé depuis longtemps ! Notre collectionneur de la première heure engagera donc une restauration intégrale selon ses standards. Rien n'a été laissé au hasard : peinture intégrale, changement de la sellerie, de la capote, mais aussi une restauration intégrale du châssis, des trains roulants, de la boîte de vitesses et du moteur ! >

Launched for the 1955 model year, the Jaguar XK 140 was largely identical to its predecessor, the sensational XK 120, the main mechanical changes being limited to repositioning the engine 7.5 cm further forward and adopting rack-and-pinion steering. Suspension and brakes remained broadly the same as before, with stronger torsion bars at the front and telescopic shock absorbers in place of lever dampers at the rear.

Externally, the newcomer was distinguished by its modified grille, integrated turn signal taillights and imposing bumpers. The engine was still a 3.4-liter twin-cam 6-cylinder, now delivering 190 hp as standard. A tighter-ratio gearbox made better use of the extra power, and an overdrive was offered as an option for the first time.

Our example joined Mister P's collection in June 2022. At that time, the car is black with a burgundy interior, and hasn't been driven for a long time! Our early collector undertook a complete restoration to his exacting standards. Nothing was left to chance: full paintwork, new upholstery and soft top, as well as a complete restoration of the chassis, running gear, gearbox and engine!

After all this work, there are no surprises behind the wheel: the engine sounds perfect, the gearbox is firm and makes no special noises, and the running gear is perfectly adjusted. >



Après ces travaux, aucune surprise derrière son volant : le moteur sonne parfaitement, la boîte de vitesses est ferme, n'émet pas de bruits spéciaux, et enfin les trains roulants sont parfaitement réglés.

Exécuter une restauration complète sur une auto comme celle-ci représente des coûts colossaux ! Notre exemplaire est véritablement prêt à prendre la route, et saura ravir les collectionneurs les plus exigeants !

Carrying out a complete restoration on a car like this represents a colossal expense! Our example is truly ready to hit the road, and will delight the most demanding collectors!



Alfa Romeo Giulia SS – 1965

Chassis n° AR381313
 Carte grise française de collection
 French historic registration title
 60 000 - 80 000 €

« Produite à seulement 1 366 exemplaires, élégante et rare,
 la SS est réservée aux esthètes les plus exigeants »

*“Produced in just 1,366 units, elegant and rare,
 the SS is reserved for the most discerning connoisseurs.”*



À la fin des années 1950, les pilotes amateurs ne peuvent plus se contenter de la Giulietta Sprint, Alfa Romeo propose alors la Sprint Speciale dont la ligne audacieuse et profilée est signée Franco Scaglione, pour Bertone. Son Cx bas fait merveille et, avec le moteur de la Giulietta Sprint Veloce, elle approche les 200 km/h. La voiture accompagne l'évolution de la gamme et reçoit en 1963 le moteur 1600 de la Giulia, apportant à la conduite plus de couple et de confort. La production de ces modèles exclusifs reste très limitée, avec un total de 1 366 exemplaires.

La voiture que nous présentons a été restaurée à grands frais comme en attestent les nombreuses factures jointes au dossier. Chaque étape est retracée dans un important dossier photo depuis le châssis jusqu'à la carrosserie. Au final, en quelques

années, plus de 85 000 € auront été investis dans sa restauration et son entretien !

Régulièrement utilisée, notamment au Tour Auto en régularité ou au cours de promenades jusqu'en 2021, la voiture n'a que peu roulé depuis. Cela étant, son entretien régulier ne lui a pas fait défaut et lors de notre essai, cette voiture nous a apporté entière satisfaction. La direction est précise sans jeu ni vibration, les freins sont performants et surtout, la caisse ne prend pas de roulis (défaut du modèle) grâce à des suspensions plus fermes qu'à l'origine. Son comportement en est grandement amélioré.

Esthétiquement, la carrosserie a légèrement travaillé mais l'ensemble est en bon état de présentation. >

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

In the late 1950s, gentlemen drivers were no longer satisfied with the performance of the Giulietta Sprint. Alfa Romeo responded with the Sprint Speciale, a boldly styled and aerodynamically sculpted coupé, designed by Franco Scaglione for Bertone. Its exceptionally low drag coefficient (Cd) worked wonders, allowing the car — equipped with the Giulietta Sprint Veloce engine — to reach speeds close to 200 km/h, a remarkable feat for a 1.3-liter engine at the time.

In 1963, the model was updated with the 1600 cc engine from the Giulia, offering more torque, smoother acceleration, and enhanced driving comfort, while retaining its sporty character. Production remained extremely limited, with only 1,366 examples built, making this Alfa a truly exclusive collector's item today.

The example presented here has undergone a comprehensive and meticulous restoration, documented by a thorough photographic record detailing every step — from bare chassis to finished bodywork. Over the years, more than €85,000 have been invested in its restoration and upkeep, as shown by the extensive set of invoices included in the file.

Regularly driven — including participation in Tour Auto regularity class and various rallies up to 2021 — the car has seen limited mileage since, but its maintenance has remained consistent. >



L'habitacle quant à lui est très propre avec une sellerie en cuir brun avec des moquettes assorties se mariant parfaitement avec sa teinte Blu Bosforo AR339 d'origine. Fiable, son moteur ainsi que la boîte de vitesses ont été refaits en 2018 tout comme le faisceau électrique. Les pneus, des Michelin XZX, assurent un excellent confort de roulement.

Les Alfa Romeo Sprint Speciale sont rares sur le marché, et cet exemplaire, proposé à un prix particulièrement attractif compte tenu des travaux de restauration de grande ampleur dont il a bénéficié saura séduire les collectionneurs à la recherche d'un des plus beaux dessins italiens des années 1960!

Cosmetically, the bodywork shows minor aging, but overall presents well. The interior is clean and elegant, featuring brown leather upholstery with matching carpets, harmonizing beautifully with the original Blu Bosforo AR339 exterior color. Mechanically, both the engine and gearbox were rebuilt in 2018, along with a new wiring harness. The Michelin XZX tires provide excellent ride comfort and retain the car's period-correct look.

Sprint Speciale models rarely appear on the market, especially in such well-documented and carefully restored condition. This example, offered at a particularly attractive price considering the scope and quality of the work carried out, will appeal to collectors seeking one of the most iconic Italian automotive designs of the 1960s.



Lanchester Ten Minibus – 1936

Chassis n° 28913
Carte grise française de collection
French historic registration title

15 000 - 20 000 €
SANS RÉSERVE

« Un Minibus unique, parfait pour les sorties
entre amis. »

“A unique minibus, perfect for outings with friends.”



Cet original Minibus n'est autre que l'un des rares Lanchester Ten modifié après-guerre sous l'initiative de Lawrence Mervyn Gibson, l'inventeur des poinçonneuses automatique dans les transports en commun.

Immatriculée « BDV 343 », il s'en porte acquéreur en 1941. La voiture est alors équipée d'une carrosserie Mulliner Saloon qui sera finalement retirée à l'usine en 1947 afin de faire intégralement restaurer le châssis.

Une très légère carrosserie en aluminium est réalisée en s'inspirant librement des célèbres bus Routemaster LT londonnien. L'ensemble est capable d'accueillir 7 personnes, quelques bagages et son chauffeur !

Équipé du moteur 1,4 l développant 34 ch et d'une boîte de vitesses présélective Wilson, la voiture était capable d'atteindre les 96 km/h. Lors de notre essai, la voiture venait de recevoir les bons soins d'un atelier spécialisé pour assurer son bon fonctionnement.

Démarrant à la première sollicitation, ce Minibus désormais aux couleurs de Relais & Châteaux est une invitation à la balade et amusera certainement ses occupants et son chauffeurs. Totalement d'origine, tout fonctionne !

This unique Minibus is one of the rare Lanchester Ten models modified after the war on the initiative of Lawrence Mervyn Gibson, the inventor of automatic ticket punch machines for public transport.

Registered as "BDV 343", he acquired it in 1941. At the time, the car was fitted with a Mulliner Saloon body, which was finally removed at the factory in 1947 to allow for a full chassis restoration.

A very light aluminum body was then crafted, freely inspired by the iconic London Routemaster LT buses. The vehicle can accommodate 7 passengers, some luggage, and its driver!

Equipped with a 1.4l engine producing 34 hp and a Wilson preselector gearbox, the car could reach 96 km/h (60 mph). At the time of our test drive, the vehicle had just received expert care from a specialized workshop to ensure proper operation.

Starting at the first turn of the key, this Minibus — now adorned in the colors of Relais & Châteaux — is an invitation to leisurely travel, sure to amuse its passengers and driver alike. Completely original, everything works perfectly!

45

Autobianchi 500 Giardiniera – 1968

Châssis n° 120*289475
Carte grise française de collection
French historic registration title
8 000 - 12 000 €

« Le mythe italien en version break familial, dans la teinte parfaite. »

“The Italian myth in a family estate version, in the perfect shade.”



Dénomination commerciale connue dans le monde entier, la 500 a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Coccinelle ou la 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous la forme moderne que vous connaissez.

La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin en juillet 1957. Elle est équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm³, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch. Après diverses évolutions, en 1960, la 500 devient 500 D, et une déclinaison utilitaire et familiale voit le jour : c'est la naissance de la Fiat 500 Giardiniera (jardinière) produite à 327 000 exemplaires.

La voiture qui illustre ces pages fut construite en 1968, année de transition où la Giardiniera sera commercialisée sous la

marque Autobianchi, même si la firme fabrique la voiture pour Fiat depuis 1960...

Et même si c'est une Autobianchi, elle a été « fiatisée » lors de sa restauration en Italie, son intérieur, son compteur et son volant noir ayant été avantageusement remplacés par des éléments Fiat bien plus gais, et assortis à sa sublime couleur Giallo Positano. On notera le toit entièrement découvrable.

La carrosserie est saine, et les pneus, freins, allumage, batterie, échappement et électricité sont neufs. La voiture roule bien mais une révision moteur sera à prévoir : le voyant de pression d'huile restant allumé alors que la pompe à huile est récente et que le contacteur a été vérifié...

The world-famous commercial name of the 500 has made Fiat internationally popular. As famous as the Beetle or the 911, its renown is such that in recent years it has reappeared in the modern form you know.

The very first series of Fiat Nuova 500 was presented in Turin in July 1957. It was powered by a rear-mounted 479cc air-cooled vertical twin-cylinder engine delivering 13 bhp. After a number of changes, in 1960 the 500 became the 500 D, and a utility and family version was launched: this was the birth of the Fiat 500 Giardiniera (gardener), of which 327,000 were produced.

The car that illustrates these pages was built in 1968, a transitional year in which the Giardiniera was marketed under the Autobianchi

brand, even though the company had been manufacturing the car for Fiat since 1960...

And even though it is an Autobianchi, it was “fiatized” during its restoration in Italy, its black interior, speedometer and steering wheel having been advantageously replaced by much more cheerful Fiat elements, to match its sublime Giallo Positano colour. The roof is fully convertible.

The bodywork is sound, and the tyres, brakes, ignition, battery, exhaust and electrics are new. The car drives well, but needs an engine service: the oil pressure warning light is still on, even though the oil pump is new and the contactor has been checked...

46

Iso-Rivolta Lele – 1973

Châssis n° 50.0145
Ancien titre de circulation belge,
vraisemblablement radié
*Former belgian registration title,
presumably cancelled*

25 000 - 40 000 €

« Une très rare Lele, avec le moteur le plus puissant
et la boîte 5-vitesses mécanique... »

*“A very rare Lele, with the most powerful engine
and the 5-speed manual transmission...”*



Avril 1969, Salon de New-York, l'incomparable constructeur Italien Iso Rivolta présente sa nouvelle GT, qui doit rivaliser avec des modèles la Jaguar Type E ou la Maserati Indy. La Lele (surnom de la fille du fondateur de la marque), une 2+2, comblait le vide entre la Grifo et la Fidia tout en partageant sa plateforme et sa motorisation avec ses cousines. Le style était signé Marcello Gandini chez Bertone.

En 1972, après qu'environ 125 voitures eurent été produites, General Motors exigea qu'Iso paie d'avance pour les moteurs. Iso choisit de remplacer le moteur Chevrolet par le V8 Cleveland de Ford. Intérieur cuir, climatisation et vitres électriques, phares escamotables avec des couvercles pop up, direction et freins assistés : en plus de son look unique, la Lele avait tout pour plaire.

Mais malgré ses performances impressionnantes et cet équipement, elle ne rencontra pas le succès escompté et seulement 285 Lele furent construites entre 1970 et 1974.

La voiture qui illustre ces pages est l'un des exemplaires équipés du V8 Ford de 5,8 l, ici accouplé à une boîte manuelle 5-vitesses. On retrouve sa trace en Belgique, où elle fut vraisemblablement vendue neuve, au milieu des années 1970, avant qu'elle n'arrive en France à une date inconnue.

Même si elle présente bien de loin, et que son moteur est tournant, c'est une base de restauration, qui nécessitera notamment des travaux de carrosserie au niveau des soubassements, fortement corrodés. Mais la voiture semble complète. À vous de jouer si vous voulez sauver cet incroyable et démoniaque pur-sang méconnu...

April 1969, New York Motor Show, the incomparable Italian manufacturer Iso Rivolta presented its new GT, which was meant to rival models like the Jaguar E-Type or the Maserati Indy. The Lele (nickname of the brand founder's daughter), a 2+2, filled the gap between the Grifo and the Fidia while sharing its platform and powertrain with its cousins. The styling was penned by Marcello Gandini at Bertone.

In 1972, after about 125 cars had been produced, General Motors demanded that Iso pay in advance for the engines. Iso chose to replace the Chevrolet engine with Ford's Cleveland V8. Leather interior, air conditioning and electric windows, retractable headlights with pop-up covers, power steering and brakes: in addition to its unique look, the Lele had everything going for it.

But despite its impressive performance and this equipment, it did not achieve the expected success and only 285 Leles were built between 1970 and 1974.

The car illustrated on these pages is one of the examples equipped with the 5.8-liter Ford V8, here coupled to a 5-speed manual transmission. Its trace can be found in Belgium, where it was presumably sold new in the mid-1970s, before arriving in France at an unknown date.

Even though it presents well from a distance, and its engine is running, this is a restoration project that will notably require bodywork on the underpinnings, which are heavily corroded. But the car appears complete. It's up to you if you want to save this incredible and devilish unknown thoroughbred...

Fiat 1500 GT Ghia – 1965

Châssis n° 116.0305371
Titre de circulation italien d'époque
Véhicule vendu sans Contrôle technique
Italian period registration title
Sold without contrôle technique

50 000 - 60 000 €

« Digne d'une grande GT,
seulement 846 exemplaires construits ! »
“Worthy of a great GT, only 846 units built!”



Au Salon de Turin 1962, la carrossier transalpin Ghia dévoile une très élégante GT qui sera fabriquée chez OSI entre 1962 et 1967 : la 1500 GT Ghia. Elle est – comme son nom l'indique – basée sur la populaire et éprouvée Fiat 1500, dont elle reprend les éléments mécaniques. La plateforme est revue et modifiée par ni plus ni moins que Gilberto Colombo, le spécialiste milanais des châssis tubulaires sous l'enseigne Gilco.

Avec sa ligne, et sa calandre / pare-chocs inspirée des réalisations de Virgil Exner, la berlinette à la ligne très séduisante jouit d'une allure des plus sportives. Elle sera commercialisée par la carrosserie Ghia elle-même, et par Fiat.

Le prix de la 1500 GT Ghia était assez élevé en raison du niveau de la finition, digne d'une GT de grande marque sportive,

mais le modèle connaîtra un joli succès avec environ 846 exemplaires construits.

La voiture qui illustre ces pages, très élégante dans cette teinte Champagne, dispose toujours de son *libretto* d'origine, qui permet de suivre ses différents propriétaires italiens : trois jusqu'en 1974, puis deux collectionneurs transalpins entre 1998 et 2024, année où elle fut acquise par un collectionneur français réputé.

En bel état de fonctionnement et de présentation, elle est aujourd'hui proposée à une estimation attractive au regard du marché et de sa rareté. Son futur propriétaire devra néanmoins s'occuper des bas de caisse corrodés (surtout le droit), et de faire immatriculer la voiture dans son pays d'acquisition.

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

At the 1962 Turin Motor Show, the transalpine coachbuilder Ghia unveiled a very elegant GT, built at OSI between 1962 and 1967: the 1500 GT Ghia. As its name suggests, it was based on the popular and proven Fiat 1500, from which it took its mechanical components. The platform was redesigned and modified by Gilberto Colombo, the Milanese specialist in tubular chassis under the Gilco name.

With its lines and grille/bumper inspired by the work of Virgil Exner, the seductively styled coupé has a sporty allure. It will be marketed by the Ghia coachbuilder itself, and by Fiat.

The price of the 1500 GT Ghia was rather high, given the level of finish, worthy of a GT from a major sporting brand, but the model was a great success, with around 846 examples built.

The car illustrated on these pages, very elegant in this Champagne color, still has its original libretto, which enables us to follow its various Italian owners: three until 1974, then two transalpine collectors between 1998 and 2024, when it was acquired by a well-known French collector.

In excellent working order and presentation, it is now offered at an attractive estimate in view of the market and its rarity. Its future owner will nevertheless have to take care of the corroded rocker panels (especially the right one), and register the car in the country of purchase.



Lamborghini Urraco – 1974

Châssis n° 15424
Carte grise française de collection
French historic registration title

80 000 - 100 000 €

« Italienne rarissime et méconnue, malgré ses nombreux atouts! »

“A rare and little-known Italian, despite its many advantages!”



Alors que le succès de la Miura est à son paroxysme, l'usine de Sant'Agata Bolognese cherche à augmenter le volume de production. Pour cela, une seule solution : ajouter un modèle plus mainstream, au tarif inférieur, tout en gardant l'âme qui prévaut déjà dans la – certes courte – production. La recette est trouvée dans une auto partageant l'architecture de la Miura, en concurrence directe avec les Ferrari 308 et Porsche 911.

Le dessin est encore d'origine Bertone, le châssis 9 cm plus court, le V12 troqué pour un V8 de 220 ch. Surtout, la voiture présente comme avantage la présence de deux petits sièges d'appoint à l'arrière. C'est au Salon de Turin 1970 que l'élégante concurrente de la 308 GT4 sera présentée, avant d'être commercialisée en 1972.

Notre exemplaire fait partie de la première série de cette production méconnue d'environ 520 unités. Elle fut livrée neuve en Espagne dans cette discrète teinte gris clair avec un intérieur en cuir noir, et fait partie depuis 8 ans de la collection d'un véritable passionné de la région parisienne.

Lors de notre essai routier, nous avons été frappés par la qualité de roulage d'une telle auto : souvent comparée à la 308 GT4, la Urraco est en fait une auto bien plus agréable à conduire, offrant des performances qui semblent modernes !

Voici une opportunité rare d'ajouter à sa collection une auto combinant le charme d'une italienne, la praticité d'un 2+2, et la noblesse d'une construction made in Lamborghini des années 1970 !

At a time when the Miura's success is at its peak, the Sant'Agata Bolognese factory is looking to increase production volumes. There was only one solution: to add a more mainstream model, at a lower price, while retaining the soul that already prevailed in the - admittedly short - production run. The recipe was found in a car sharing the architecture of the Miura, in direct competition with the Ferrari 308 and Porsche 911.

The design was still from Bertone, the chassis was 9cm shorter, the V12 was swapped for a 220bhp V8, and above all, the car had the advantage of two extra seats on the driver's back. The elegant competitor to the 308 GT4 was presented at the 1970 Turin Motor Show, before going on sale in 1972.

Our copy is part of the first series of this little-known production run of around 520 units. Delivered new in Spain in this discreet light grey colour with black leather interior, it has been in the collection of a true enthusiast from the Paris region for the past 8 years.

During our test drive, we were struck by the driving quality of such a car: often compared to the 308 GT4, the Urraco is in fact a much more enjoyable car to drive, offering performance that feels modern!

This is a rare opportunity to add to your collection a car that combines the charm of an Italian, the practicality of a 2+2 and the nobility of a 1970s Lamborghini!



49

MG A 1600 Roadster – 1961

Châssis n° GHNL/92574
Carte grise française

French registration title

22 000 - 28 000 €

« Le roadster anglais dans sa définition la plus pure ! »
“The British roadster in its purest definition!”



Après-guerre, MG est récupéré par la firme BMC, également à la tête des marques Austin et Austin-Healey. La priorité des nouveautés est offerte aux autres marques, et ce n'est donc qu'en 1954 que la direction accepte le projet de la remplaçante de la TF... L'élément le plus frappant est sans doute la ligne de la voiture, prenant racine dans le projet UMG 400 des 24 Heures du Mans 1951 et 1952!

Notre exemplaire fait partie de la dernière année de production de la Mk 1, avec le 4-cylindres 1,6 l de 80 ch, et les freins à disque à l'avant. Nous retrouvons la trace de cette auto dans les années 2010 chez un gentleman driver de la région bordelaise, qui lui offrira une restauration complète (photos jointes au dossier).

La voiture passe ensuite entre les mains d'un amateur de la région d'Amiens qui, à son tour, offrira quelques mises à jour à ce beau

roadster : carburateurs neufs, restauration de la boîte de vitesses... Le propriétaire actuel fera lui aussi quelques travaux entre 2024 et cette année, avec le remplacement du maître-cylindre de frein, de l'émetteur d'embrayage, du radiateur, du thermostat, des pneus...

Aujourd'hui, la voiture est en bon état de fonctionnement, la boîte de vitesses est douce, les montées en régime franches... La carrosserie est elle aussi en bel état, avec ce qu'il faut de patine. Les side-screens sont présents, et le seul défaut à noter est une déchirure au niveau de la capote, qui pourra être réparée sans grandes dépenses.

Voici l'un des Roadster anglais les plus élégants des années 1950, avec en prime une liste importante de travaux effectués dans les dernières années. La parfaite pour rouler cet été.

After the war, MG was taken over by BMC, which also owned the Austin and Austin-Healey brands. Priority for new models was given to the other manufacturers, and it was not until 1954 that the management accepted the project for the TF's replacement... The most striking feature was undoubtedly the car's design, which had its roots in the UMG 400 project from the 1951 and 1952 Le Mans 24 Hours!

Our example is from the last production year of the Mk 1, with the 80 hp 1.6l 4-cylinder engine and front disc brakes. We found traces of this car in the 2010s with a gentleman driver in the Bordeaux region, who gave it a full restoration (photos attached in the file). The car then passed into the hands of an enthusiast in the Amiens region who gave this beautiful Roadster a few updates:

new carburetors, restoration of the gearbox, etc. The current owner also carried out some work between 2024 and this year, with the replacement of the brake cylinder master, the clutch master, the radiator, the thermostat, the tyres, etc.

Today, the car is in good working order, the gearbox is smooth and the revs are crisp. The bodywork is also in good condition, with just the right amount of patina. The side-screens are present, and the only fault to be noted is a tear in the soft top, which can be repaired without great expense!

This is one of the most elegant British Roadsters of the 1950s, with the added bonus of an extensive list of work carried out in recent years. The perfect car for this summer.

50

MGB – 1972

Châssi n° GHN5273126G
Carte grise française de collection
French historic registration title

22 000 - 28 000 €

« Sans doute la plus belle MGB sur le marché ! »
“Undoubtedly the most beautiful MGB on the market!”



Après le succès commercial de la MGA, la firme de Morris Garage doit se renouveler et sortir une digne héritière. Cette auto apparaît aux yeux du monde à Earls Court, en septembre 1962, et convainc immédiatement. Elle ne sera retirée du catalogue que 18 ans plus tard, après plus de 500 000 unités produites.

Notre exemplaire fait partie de la troisième série des MGB, série la plus désirable puisqu'elle combine la ligne d'origine (sans les pare-chocs imposants qui apparaîtront deux ans plus tard), et les dernières avancées mécaniques : le 4-cylindres de 1,8 l possède désormais un vilebrequin à 5 paliers, et la boîte de vitesses est revue pour accueillir un overdrive.

Cet exemplaire a bénéficié d'une restauration intégrale de très grande qualité il y a quelques années, lorsqu'elle était propriété

d'un collectionneur monégasque. Aucun élément n'a été laissé au hasard, que ce soit au niveau de la carrosserie, de la sellerie, ou des parties mécaniques. D'après les informations recueillies, une préparation Oselli aurait été également effectuée, ce qui explique la puissance de la voiture !

Encore aujourd'hui, la voiture est dans un état général absolument parfait... Sa conduite est très agréable, sa carrosserie est sans défauts notables, la peinture de très bonne qualité, et la sellerie est toujours aussi belle.

Voici une opportunité pour un amateur souhaitant partir cet été dans l'un des roadsters anglais les plus connus, ici dans un état général fabuleux ! Une auto pour les impatientes !

After the commercial success of the MGA, the Morris Garage firm had to come up with a worthy successor. The car was unveiled to the world at Earls Court in September 1962, and was an instant hit. It would not be withdrawn from the catalogue until 18 years later, after more than 500,000 units had been produced.

Our example is part of the third phase of MGBs, the most desirable phase because it combines the original lines (without the imposing bumpers that would appear two years later) with the latest mechanical advances: the 1.8-litre 4-cylinder now has a 5-bearing crankshaft, and the gearbox has been revised to accommodate an overdrive.

This example received a complete restoration of the highest quality a few years ago, when it was owned by a Monegasque

collector. Nothing has been left to chance, whether in terms of the bodywork, upholstery or mechanical parts. According to the information gathered, an Oselli preparation was also carried out, which explains the car's power!

Even today, the car is in absolutely perfect condition... It's a pleasure to drive, the bodywork is flawless, the paintwork is of excellent quality, and the upholstery is as beautiful as ever.

Here's an opportunity for an enthusiast who wants to take off this summer in one of the best-known British Roadsters, here in fabulous overall condition! A car for the impatient!

51

Morris Mini Cooper S « 1275 » – 1966

Châssis n° K-A2S4L 851414
Carte grise française de collection en cours
French historic registration title in progress

45 000 - 65 000€

« Un exemplaire parfaitement restauré
dans les dernières années »

“A perfectly restored car in recent years”



En 1959, la British Motor Company présente une auto révolutionnaire qui restera leur plus grand succès : la Mini ! Le succès commercial est au rendez-vous, tout comme celui sportif, avec trois victoires au Rallye Monte-Carlo ! Sous l'impulsion de l'ingénieur John Cooper, la BMC présente en 1961 deux versions plus sportives : Cooper, et Cooper S.

En mars 1964, John Cooper et la BMC annoncent une nouvelle version de la – déjà efficace – Cooper S, avec cette fois-ci un bloc réalésé à 1275 cm³ et développant près de 76 ch. L'exemplaire que nous présentons fait partie de cette production plus que désirable et recherchée.

Notre auto est une rare Cooper S Mk 1 1275, ayant été longtemps conservée dans l'une des plus belles collections de Belgique. C'est ce collectionneur qui décida il y a quelques années de lui offrir une restauration complète : carrosserie mise à nu, chromes refaits, sellerie changée, moteur intégralement révisé, culasse rectifiée, grosses soupapes montées, et changement de la pompe à eau, pompe à essence et de l'embrayage !

Aujourd'hui, la voiture fait partie d'une importante collection parisienne, et a été parfaitement conservée. La carrosserie *Surf Blue* avec son toit *Old English White* est en parfait état, comme la sellerie ! >

In 1959, the British Motor Company presented a revolutionary car that would remain their greatest success: the Mini! It was a commercial success, as well as a sporting one, with three victories in the Monte Carlo Rally! In 1961, under the impetus of engineer John Cooper, BMC presented two sportier versions: the Cooper and the Cooper S.

In March 1964, John Cooper and BMC announced a new version of the already efficient Cooper S, this time with a block rebored to 1275 cm³ and developing almost 76 bhp. The car we are presenting here is part of this highly desirable and sought-after production run.

Our car is a rare Cooper S MK1 1275, which has long been kept in one of Belgium's finest collections. It was this collector who decided a few years ago to give it a complete restoration: bodywork stripped bare, chromes redone, upholstery changed, engine completely overhauled, cylinder head ground, large valves fitted, and water pump, fuel pump and clutch changed!

Today, the car is part of a major Paris collection, and has been perfectly preserved. The Surf Blue bodywork with its Old English White roof is in perfect condition, as is the upholstery! >



Lors de notre essai routier, nous avons été frappés par le fonctionnement de cette auto : le moteur tourne parfaitement rond, la boîte de vitesses est fluide, les freins efficaces...

Amateurs, voici un *must have* qui occupera une place – raisonnable – et prépondérante dans n'importe quelle collection digne de ce nom !

During our test drive, we were struck by how well this car runs: the engine runs perfectly smoothly, the gearbox is fluid, the brakes are efficient...

For enthusiasts, this is a must-have that will occupy a place – a reasonable place – in any collection worthy of the name!



Ford Falcon Sprint – 1964

Châssis n° 122988
Carte grise française
French registration title
30 000 - 40 000 €

« L'une des deux Sprint livrées neuves en France ! »
"One of the two Sprint delivered new in France!"



Dans le milieu des années 1950, les constructeurs américains sont dans un cas inédit : leurs clients se plaignent de la taille des autos de plus en plus longues et imposantes à conduire... En face, les européens offrent des modèles plus compacts comme la Volvo Amazon, ou même les Volkswagen Coccinelle, qui trouvent un large public outre-Atlantique. Chez Ford, la réponse arrivera en 1960 avec la Falcon.

Le succès est immédiat, et trois ans après la sortie, Ford présente une nouvelle finition baptisée Sprint, embarquant un V8. Simultanément, la direction de Ford Australie inscrit trois Falcons au Rallye Monte-Carlo 1963 puis 1964. Là où la première année n'a pas été un succès retentissant, la seconde était mieux préparée, et la voiture de Bo Ljungfeldt domina jusqu'au dernier jour, avant d'arriver 5^e au général après l'épreuve du Circuit du Grand Prix de Monaco.

Si les Falcon Sprint V8 sont des autos rares, l'exemplaire qui illustre ces pages l'est encore plus... D'après les informations recueillies par les précédents propriétaires, elle fait partie des deux exemplaires vendus neufs en France ! Son historique est limpide et parfaitement documenté. Nous trouvons la trace de la voiture de 1964 à 1992 à Paris (immatriculation 4410 PS 75), puis la voiture part 5 ans à Étretat (immatriculation 4568 QC 76), avant un retour dans une grande collection de la région parisienne de 1997 à 2023.

Aujourd'hui, la voiture est dans un état de conservation bluffant et probablement unique sur les Falcon Sprint, habituellement coursiées dans les années 1960. La peinture, encore d'origine, porte fièrement les quelques cicatrices de sa vie, >

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

In the mid-1950s, American carmakers found themselves in an unprecedented situation: their customers were complaining about the size of their cars, which were becoming increasingly long and imposing to drive... In response, the Europeans offered more compact models such as the Volvo Amazon, or even the Volkswagen Beetle, which found a large audience across the Atlantic. Ford's answer came in 1960 with the Falcon.

It was an immediate success, and three years after its launch, Ford introduced a new trim level called Sprint, featuring a V8! At the same time, Ford Australia's management entered three Falcons in the 1963 and 1964 Monte Carlo Rallies. Where the first year was not a resounding success, the second was better prepared, and Bo Ljungfeldt's car dominated until the last day, before finishing 5th overall after the Monaco Grand Prix Circuit stage.

Where Falcon Sprint V8s are rare cars, the example that illustrates these pages is even more so... According to information gathered by the previous owners, it is one of only two examples sold new in France! Its history is clear and perfectly documented. We can trace the car from 1964 to 1992 in Paris (registration number 4410 PS 75), then it spent 5 years in Étretat (registration number 4568 QC 76), before returning to a major collection in the Paris region from 1997 to 2023.

Today, the car is in a stunning state of preservation, probably unique among Falcon Sprint cars, which were usually raced in the 1960s. The paintwork is still original, proudly bearing the few scars of its life, and the interior has a very nice patina. >



et l'intérieur arbore une très belle patine. Niveau mécanique, la voiture fonctionne bien: la combinaison du V8 de 4,3 l (léger réglage à prévoir) et de la boîte Ford-O-Matic (en option) est très agréable et offre le juste milieu entre confort de conduite et la vivacité du moteur. En 2024, une importante révision du système de refroidissement fut effectuée, ainsi qu'une purge du circuit de freinage. Un an auparavant, les amortisseurs et les pneus furent changés, et les jantes repeintes.

En plus de son historique limpide, de son état de conservation incroyable et de sa rareté, cette Falcon Sprint est éligible à certaines des plus belles épreuves du calendrier dont Goodwood Revival et le Rallye Monte-Carlo. Amateurs d'américaines, gentlemen racers, voici une occasion unique d'ajouter à votre collection une auto aussi polyvalente!

Mechanically, the car works well: the combination of the 4.3-litre V8 (slight tuning required) and the Ford-O-Matic gearbox (optional) is very pleasant and offers just the right balance between driving comfort and the liveliness of the engine. In 2024, a major overhaul of the cooling system was carried out, along with a purge of the braking system. A year earlier, the shock absorbers and tyres were changed, and the wheels repainted.

In addition to its clear history, incredible state of preservation and rarity, this Falcon Sprint is eligible for some of the finest events on the calendar, including the Goodwood Revival and the Rallye Monte-Carlo. American enthusiasts, Gentlemen Racers, this is a unique opportunity to add such a versatile car to your collection!



53

Ford Mustang Coupé 289 – 1965

Châssis n° 5F07C350409
Carte grise française de collection
en cours
French historic registration title in progress
26 000 - 30 000€

« Offrez-vous le mythe Mustang
dans une configuration rare ! »
*“Treat yourself to the Mustang myth in a rare
configuration!”*



17 avril 1964, Ford, second constructeur mondial, présente à New York sa Mustang et réinvente l'automobile avec la première des pony cars, un coupé sportif à l'antithèse des grosses voitures lourdes et massives jusque-là typiques de la production américaine.

La Mustang sera disponible en coupé hard-top ou en cabriolet, puis en fastback à partir de 1965. Le premier jour de sa commercialisation, la voiture sera vendue à 22 000 exemplaires : l'histoire est en marche !

La voiture que nous présentons fut fabriquée en 1965 à l'usine Ford de Deaborn, dans l'État du Michigan. Il s'agit d'un Coupé (Hardtop) équipé d'un moteur Code C, un V8 de 289 ci (4,7 l) à deux carburateurs, associé à la boîte 4-vitesses automatique. Elle

est sortie d'origine dans cette superbe teinte Honey Gold avec toit vinyle blanc et intérieur Ivy Gold (refait à neuf). Notons également des options intéressantes comme la direction et les freins assistés.

Cette voiture, à la caisse très saine, fut récemment importée des Etats-Unis, avant de bénéficier d'un moteur refait (facture). Merci de noter que le propriétaire actuel a entrepris les démarches auprès de la FFVE afin d'immatriculer la voiture en France à son nom, et que la voiture aura donc une carte grise de collection française en bonne et due forme (délai d'obtention inconnu).

Voici une Mustang dans une très jolie combinaison de couleurs, matching, à une estimation raisonnable, parfaite pour débiter dans le monde des américaines avec une Mustang à la configuration originale.

On 17 April 1964, Ford, the world's second-largest carmaker, presented its Mustang in New York, reinventing the automobile with the first of the pony cars, a sporty coupé that was the antithesis of the big, heavy, massive cars that had been typical of American production until then.

The Mustang was available as a hard-top coupé or convertible, then as a fastback from 1965. On its first day on the market, the car sold 22,000 units: history was in the making!

The car we are presenting was built in 1965 at Ford's Deaborn plant in Michigan. It is a Hardtop Coupé powered by a Code C engine, a 289 ci (4.7 l) V8 with twin carburetors, mated to a 4-speed automatic gearbox. It comes as standard in this superb

Honey Gold colour with white vinyl roof and Ivy Gold interior (refurbished). Other interesting options include power steering and power brakes.

This car, with its very sound body, was recently imported from the USA, before benefiting from a rebuilt engine (invoice). Please note that the current owner has taken the necessary steps with the FFVE to register the car in France in his name, and that the car will therefore have a French historic registration title in due form (time taken to obtain this is unknown).

Here is a Mustang in a very nice colour combination, matching, at a reasonable estimate, perfect to start in the world of American cars with a Mustang with an original configuration.

54

Shelby Mustang GT 350 – 1970

Châssis n° 0F02M482782
Carte grise française de collection
French historic registration title
80 000 - 100 000 €

« Une Mustang rarissime, avec des performances exceptionnelles : merci Carroll ! »

“A rare Mustang with exceptional performance: thank you Carroll!”



Née de la collaboration entre Carroll Shelby et Ford, cette version est en réalité un prolongement du modèle 1969; les voitures sont assemblées chez le sous-traitant AO SMITH : seulement 789 exemplaires de cette version seront construits, reconnaissables à ses bandes noires, ses ouvrants et ses ailes en fibre et les feux arrière de Thunderbird.

La Shelby présentée dans ces pages est une vraie rareté sous nos cieux. Elle fut construite en fin d'année 1969 puis mise en circulation plus tard en septembre 1970. De couleur Pastel Grey, un blanc gris très subtil, l'intérieur est d'origine en skai rouge. Elle est équipée de la boîte de vitesses manuelle et d'un pont court d'origine

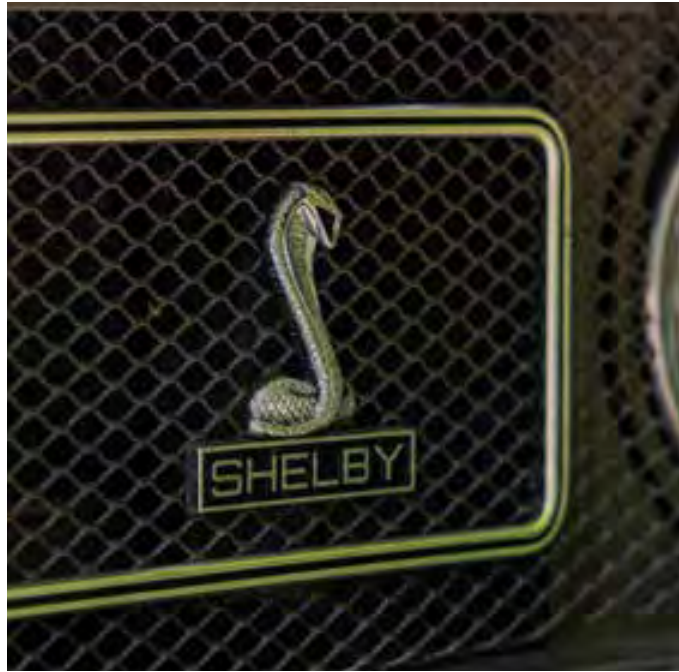
Importée des USA par un grand spécialiste il y a quelques années elle avait été entièrement restaurée avant. Le moteur fut refait aussi tout en gardant son bloc d'origine. Une célèbre émission de télévision spécialiste en restauration mécanique s'occupe de la mission et effectuera un travail formidable : chemise / pistons sont neufs et tout sera contrôlé.

Officiellement la puissance du moteur porte à 290 ch mais les spécialistes savent qu'à l'époque le constructeur avait baissé les puissances sur le papier afin de satisfaire les assureurs ; le V8 développera plus de 340 ch. >

The result of a collaboration between Carroll Shelby and Ford, this version is in fact an extension of the 1969 model; the cars are assembled by the subcontractor AO SMITH: only 789 examples of this version will be built, recognizable by its black stripes, fiberglass opening panels and fenders, and Thunderbird taillights. The Shelby presented in these pages is a true rarity under our skies. It was built at the end of 1969 and later put on the road in September 1970. Pastel Grey (original yellow), a very subtle grey-white, the interior is original red skai. Equipped with manual gearbox and original short axle.

Imported from the USA by a leading specialist a few years ago, it had been fully restored beforehand. The engine was also rebuilt, retaining its original block. A famous TV show specializing in mechanical restoration took charge of the mission and did a fantastic job: the liner and pistons were new, and everything was checked.

Officially, the engine's power is increased to 290 hp, but specialists know that at the time, the manufacturer had lowered the power ratings on paper in order to satisfy the insurers; the V8 would develop more than 340 hp. >



Aujourd'hui avec un moteur neuf et une mécanique entièrement révisée, cette Mustang Shelby se tient prête à prendre la route au son rauque de son mytique moteur, le tout avec une estimation attractive!

Today, with a new engine and completely overhauled mechanics, this Mustang Shelby is ready to take to the road to the raucous sound of its mythical engine, all at an attractive price!

55

Citroën Visa 1000 Pistes – 1984

Châssis n° VF7VDVR0000VR9850

Carte grise française

French registration title

50 000 - 60 000 €

« Seulement 1 300 km d'origine ! »

“Only 1,300 km from new!”



La Visa 1000 Pistes correspond aux tâtonnements de Citroën désirant s'engager en rallye au début des années 1980. L'idée initiale vient de Guy Verrier, ancien pilote de rallyes devenu directeur de Citroën Compétitions. Cette version apparaît avec la naissance du Groupe B. Le moteur 1,4 l 112 ch reste à l'avant mais la voiture adopte une transmission intégrale. Dans un but d'homologation, elle est produite à 200 exemplaires.

L'exemplaire ici présenté possède une histoire tout à fait intéressante puisqu'elle a été offerte par la marque à l'un des concessionnaires de Haute-Savoie. Elle était alors destinée à un être un véhicule de démonstration mais finalement restera 30 ans dans le show-room en ne roulant que très rarement.

150^e exemplaire construite sur les 200 d'après les archives de la marque. Elle est revendue une première fois à un amateur en 2016 alors que le compteur n'affiche que 935 km.

Très nombreux frais récents effectués : réparation du radiateur d'origine, amortisseurs d'origine reconditionnés, étriers arrière refaits, carburateurs révisés et maître-cylindre neuf... ainsi que tous les fluides changés !

C'est une véritable voiture neuve d'origine que nous proposons ici à la vente ; c'est une voiture digne d'être dans un musée, et parfaitement roulante malgré son faible kilométrage : environ 1 300 km d'origine à la date du catalogue.

The Visa 1000 Pistes corresponds to Citroën's trial and error approach to rallying in the early 1980s. The initial idea came from Guy Verrier, a former rally driver who became director of Citroën Compétitions. This version appeared with the birth of Group B. The 1.4 litre 112 hp engine remained at the front, but the car adopted all-wheel drive. For homologation purposes, 200 examples were produced.

The example presented here has a very interesting history, as it was offered by the brand to one of its dealers in Haute-Savoie. It was intended to be a demonstration vehicle, but ended up staying in the showroom for 30 years, rarely being driven.

According to the brand's archives, this was the 150th of the 200 cars built. It was sold for the first time to an enthusiast in 2016 when the odometer showed just 935 km.

A great deal of recent work has been carried out: the original radiator has been rebuilt, the original shock absorbers have been reconditioned, the rear callipers have been rebuilt, the carburetors have been overhauled and the master cylinder is new... as have all the fluids!

This is a genuine new car that we are offering for sale here; a car worthy of a museum, and perfectly roadworthy despite its low mileage: around 1,300 original km at the date of the catalogue.



Porsche 911 2.5 ST (R) FIA – 1973

Châssis n° 9113200826
Carte grise française
Voiture de course préparée, notamment
avec arceau, vendue sans contrôle technique

*French registration title
Prepared racing car, including roll cage,
sold without contrôle technique*

170 000 - 240 000 €

« Reconstruction exemplaire, PTH à jour,
et éligibilité maximale! »

*“Exemplary reconstruction, up-to-date HTP
and maximum eligibility!”*



Porsche et la compétition automobile font partie des histoires d'amour les plus stables de l'histoire : depuis les 356, la firme de Stuttgart est constamment sur les listes des engagés des plus belles épreuves, avec sans doute certaines des autos les plus mythiques... Avec l'arrivée du bloc 2.4 l sur les 911, il est logique que les ingénieurs se penchent sur le berceau de la 2.3 ST pour améliorer le résultat...

La nouvelle née sera présentée dès 1972 et obtiendra immédiatement des résultats frappants, notamment en Championnat de France des Rallyes 1972. Pas de réelles surprises compte tenu du régime sur-protéiné qui lui a été offert : la puissance grimpe à 230 ch, certains panneaux de carrosserie sont changés pour

de la fibre de verre, les vitres pour du plexiglas, permettant de passer sous la barre de la tonne...

Notre exemplaire fut livré neuf en spécification 2.4 E. En 2004, cette 911 intègre le garage d'un gentleman racer et de son épouse : les deux tombent amoureux de cette auto, et décident de lui offrir une transformation en version 2.7 RS. C'est finalement assez peu de temps après que la décision est prise de modifier de nouveau leur auto afin de participer à quelques épreuves historiques. Après réflexion, la version désormais choisie est la 2.5 ST ! En 2012 et 2013, le moteur donc intégralement repris par Bruno Briganti, alors que le châssis et la coque furent développés par RV Automobiles. >

Porsche and motor racing are among the most enduring love stories in history: since the 356, the Stuttgart-based firm has been a constant on the entry lists of the finest events, with undoubtedly some of the most legendary cars... With the arrival of the 2.4-litre block on the 911s, it was only logical that the engineers should look at the cradle of the 2.3 ST to improve the result...

The newcomer was presented in 1972 and immediately achieved striking results, notably in the 1972 French Rally Championship. There were no real surprises, given the high-protein diet it had been given: power was increased to 230 hp, some body panels were changed for fibreglass, and the windows for Plexiglas, enabling the car to break the one-tonne barrier...

Our example was delivered new in 2.4 E specification. In 2004, it entered the garage of a Gentleman Racer and his wife: the two had fallen in love with the car, and decided to offer it a 2.7 RS conversion. It wasn't long before the decision was taken to modify the car again in order to take part in a number of historic events. After some consideration, the version now chosen is the 2.5 ST! In 2012 and 2013, Bruno Briganti took over the entire engine, while RV Automobiles carried out the chassis and bodywork. >



Après ces travaux, les propriétaires de cette 911 prendront part aux Tour de Corse 2013, 2014, 2015 et 2016, avant de passer à d'autres jouets automobiles tout en prenant soin de leurs 2.5 ST. En 2019, le PTH sera renouvelé, et est donc encore valable jusqu'en 2029. Aujourd'hui, la voiture fonctionne merveilleusement bien : notre essai routier nous a permis d'admirer la qualité des travaux effectués par ces deux établissements de choix, mais aussi et surtout la qualité de la peinture, simplement bluffante. À noter qu'une boîte de vitesses courte est également vendue avec l'auto, et qu'un important dossier de factures est accessible sur demande.

Avec une très forte éligibilité (Tour Auto, Modena Cento Ore, Le Mans Classic...), et une estimation aussi attractive, voici une très belle opportunité pour un gentleman driver de rouler dans une auto exceptionnelle et compétitive sur les plus belles épreuves !

After this work, owners of this 911 will take part in the 2013, 2014, 2015 and 2016 Tour de Corse, before moving on to other motoring toys while taking care of their 2.5 ST. In 2019, the HTP will be renewed, and is therefore still valid until 2029. Today, the car runs wonderfully well: our test drive allowed us to admire the quality of the work carried out by these two select establishments, but also and above all the quality of the paintwork, which is simply stunning. A short gearbox is also sold with the car, and an extensive file of invoices is available on request.

With such high eligibility (Tour Auto, Modena Cento Ore, Le Mans Classic...), and such an attractive valuation, this is a great opportunity for a Gentleman Driver to drive an exceptional and competitive car in the finest events!



57

Ferrari 308 Gr. 4 (R) FIA – 1980

Châssis n° 32419
Titre de circulation portugais
Portuguese registration title
250 000 - 300 000 €

« La monture idéale pour gagner le Tour Auto
et le Modena Cento Ore! »

“The ideal car to win Tour Auto
and the Modena Cento Ore!”



La fin de saison 1973 marque un virage radical pour la firme au Cheval Cabré, puisque, face aux échecs des 24 Heures du Mans, il est décidé de concentrer les efforts de la Scuderia sur la Formule 1... Sans surprise, certains clients toquent à la porte du maestro dans le but de prendre part aux courses de Groupe 4: Enzo Ferrari propose alors à Giuliano Michelotto de s'atteler, dans son Officina, à la confection d'une toute nouvelle auto, développée à partir de la 308.

Le 2 mars 1978, le sorcier de Padoue présente sa nouvelle née, la désormais mythique « 308 Gr. 4 Michelotto ». La carrosserie, faite de fibre de verre et de kevlar, est élargie, et le châssis est complètement retravaillé. La bête se targue d'un poids au

alentours d'1 tonne, et d'une puissance de près de 300 ch... Les succès seront au rendez-vous, avec en point d'orgue les deux victoires au Tour de France Automobile 1981 et 1982. Après 11 exemplaires produits, la réglementation de la FIA évolue, et la 308 Michelotto passe en Groupe B.

Notre exemplaire sort des chaînes en version carter sec avec carburateurs Weber, version ayant servi de base pour l'homologation en Groupe 4, et donc la seule éligible dans cette classe aujourd'hui. Entre 2015 et 2016, il reçoit une préparation intégrale Groupe 4 aux caractéristiques Michelotto: châssis renforcé, portes et capots en fibre de verre, frein à main hydraulique, répartiteur de freinage, nouveaux amortisseurs... >

The end of the 1973 season marked a radical turnaround for the Prancing Horse since, in the face of the failures of the 24 Hours of Le Mans, it was decided to turn all the Scuderia's efforts to Formula 1... Unsurprisingly, some customers knocked on the maestro's door with the aim of taking part in Group 4 races: Enzo Ferrari then asked Giuliano Michelotto to work in his Officina on the construction of an entirely new car, based on the 308.

On March the 2nd 1978, the wizard from Padua presented his newborn, the now legendary '308 Gr. 4 Michelotto'. The body, made of fibreglass and Kevlar, was enlarged, and the chassis was completely reworked. The beast boasted a weight of around 1 tonne and a power output of almost 300 bhp... Success followed,

culminating in two victories in the 1981 and 1982 Tour de France Automobile. After 11 cars had been produced, the FIA regulations changed and the 308 Michelotto moved up to Group B.

Our copy came off the production line in a dry sump version with Weber carburetors, the version that served as the basis for Group 4 homologation, and therefore the only one eligible for this class today. Between 2015 and 2016, it received a full Group 4 preparation with Michelotto features: reinforced chassis, fibreglass doors and bonnets, hydraulic handbrake, brake distributor, new dampers, etc. The engine was then prepared by JMR Motorsport: forged pistons, special steel liners, new valves, crankshaft, etc. >



After a complete tune-up, the car could now boast 297 hp for 1,050 kg!

After its preparation (orchestrated via Spain), the car was sold to an English collector, then to a Portuguese gentleman racer. The latter will drive the car in the Tour Auto 2022, 2023, 2024, 2025, as well as the Modena Cento Ore 2021, 2022, 2023, 2024 with a class victory in 2023! Our road test enabled us to observe the ease of use of this particular model, prepared for long-distance rallies such as those mentioned earlier. At low revs, the car is well tuned and doesn't clog up, and as soon as the rev counter starts to tick over, all the car's power unfurls in a marvellous symphony orchestra... It's also important to know that the HTP

is valid until the end of 2026, allowing the future owner to calmly consider entering next year's events!

With the Ferrari 308 Gr.4 winning the Tour Auto in 2024 and 2025, and this particular example winning its class at the 2023 Modena Cento Ore, the competitiveness of these cars in the most interesting races on the calendar is clear. This is your chance to reach the top of the podiums, for a reasonable price!



Le moteur sera par la suite préparé par JMR Motorsport: pistons forgés, chemises en acier spécial, nouvelles soupapes, vilebrequin... Après un réglage complet, la voiture affiche 297 ch pour 1 050 kg!

Après sa préparation (orchestrée via l'Espagne), la voiture sera vendue à un collectionneur anglais, puis à un gentleman racer portugais. Ce dernier participera à son volant aux Tour Auto 2022, 2023, 2024, 2025, ainsi qu'aux Modena Cento Ore 2021, 2022, 2023, 2024 avec une victoire de classe en 2023! Notre essai routier nous a permis de constater la facilité d'utilisation de cet exemplaire en particulier, préparé pour les rallyes longues durées. À bas régime, la voiture est bien réglée et ne s'engorge

pas, et dès que l'éiguille du compte-tour s'emballa, toute la puissance de la voiture se déploie comme un merveilleux orchestre symphonique... Le PTH est valide jusqu'en fin d'année 2026, et permettra donc au futur propriétaire d'envisager sereinement l'inscription aux événements de l'année prochaine!

Les victoires des Ferrari 308 Gr. 4 au Tour Auto en 2024 et 2025, et la victoire de cet exemplaire dans sa classe au Modena Cento Ore 2023, achèvent de démontrer la compétitivité de ces autos dans les courses les plus intéressantes du calendrier. Voici donc l'opportunité d'accéder, pour une estimation raisonnable, au sommet des podiums!



58

Ford Mustang 289 FIA – 1966

Châssis n° 6R07C185487
Titre de circulation monégasque
Monegasque registration title

50 000 - 70 000 €

« Une Mustang idéale pour débiter en historique ! »
“An ideal Mustang for getting started in historic!”



Présentée en 1964, la Mustang connaît un succès immédiat et sera rapidement utilisée en compétition. En Europe elle s'illustre aussi bien sur piste au 24 Heures du Mans qu'en rallye au Monte Carlo ou au Tour de France Auto.

Elle a participé à de nombreuses épreuves historiques dont le Tour Auto en 2014, 2015 et 2016, ou encore à la course de côte d'Ollon Villars en 2017. On notera que son PTH (2010) est aujourd'hui à renouveler.

Entretien chez le spécialiste Burgol Racing à Genève, son moteur a bénéficié d'une réfection et d'une préparation récemment, il a très peu roulé depuis. Ayant fait la joie de son propriétaire ces dernières années cette belle Mustang est en

quête d'un nouveau pilote pour goûter à nouveau aux joies de la compétition !

Notre Mustang 289 se présente aujourd'hui dans son jus, sa carrosserie a été repeinte il y a quelques années et elle porte les stigmates de son utilisation en compétition. Son capot noir, ses longues portés ou encore ses bandes colorées lui donnent un superbe look.

Son habitacle entièrement d'origine se trouve lui aussi dans son jus, seuls les éléments de sécurité nécessaires à son usage en compétitions ont été ajoutés; elle possède donc un arceau 6-points, une paires de sièges baquets et des harnais OMP ou encore un coupe-circuit et un extincteur.

Presented in 1964, the Mustang was an immediate success and was quickly used in competition. In Europe, it distinguished itself on the track at the 24 Hours of Le Mans as well as in rallying at the Monte Carlo or the Tour de France Auto.

Breaker and a fire extinguisher.

It has participated in many historic events including the Tour Auto in 2014, 2015 and 2016, and the Ollon Villars hill climb in 2017. It should be noted that its HTP now needs to be renewed.

Maintained by the specialist Burgol Racing in Geneva, its engine has recently been overhauled and prepared, and it has been driven very little since then, this beautiful Mustang is looking for a new driver to taste the joys of competition again!

Our Mustang 289 is presented today in its original condition, its bodywork was repainted a few years ago and it bears the marks of its use in competition. Its black hood, its long spans or its colored stripes give it a superb look.

Its entirely original interior is also in its original condition, only the safety elements necessary for its use in competitions have been added; it therefore has a 6-point roll bar, a pair of bucket seats and OMP harnesses or even a circuit.

Chevrolet Corvette C3 Gr. 4-5 – 1969

Châssis n° 194379S704756
Carte grise française
Voiture de course préparée, notamment avec arceau, vendue sans contrôle technique

French registration title
Prepared racing car, including roll cage, sold without contrôle technique

60 000 - 80 000 €

« Authentique voiture de course avec palmarès en période »

“Genuine racing car with a track record to match”



L'exemplaire que nous vous présentons entame sa carrière aux mains du pilote privé belge Chris Tuerlinx, alors concessionnaire General Motors. Il l'engage aux 1 000 Kilomètres de Monza en 1971 avec le Trans-Europe Gulf Racing Team et termine 15e avant de courir aux 1 000 Kilomètres de Spa le mois suivant. Lors de la saison 1972, 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.

La Corvette est ensuite vendue à Hans Deen, pilote néerlandais qui fera évoluer sa monture à mi-chemin entre les Gr. 4 et 5 avec son gargantuesque moteur V8 de 7,5 l de cylindrée. La spectaculaire Corvette signe son retour sur les circuits en 1975 dans le 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. Après une saison d'apprentissage Hans Deen termine la saison 1976 à la première place. 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 de Bas Van Vliet et 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 1980, elle est remise chez un collectionneur et arrive sur le territoire français en 1996 dans une nouvelle collection privée. En 2003, c'est le préparateur Yvan Mahé (Equipe Europe) qui en fait l'acquisition, elle nécessite alors une restauration avant de reprendre la piste. >

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

The car we are presenting to you began its career in the hands of Belgian private driver Chris Tuerlinx, then a General Motors dealer. He entered it in the 1,000 kilometres of Monza in 1971 with the Trans-Europe Gulf Racing Team and finished 15th before racing in the 1,000 kilometres of Spa the following month. During the 1972 season, the Belgian driver entered his car again at Spa with the Euroil Racing Team, but failed to finish the race due to a mechanical problem.

The Corvette was then sold to Hans Deen, a Dutch driver who took the car from Group 4 to Group 5 with its gargantuan 7.5-litre V8 engine. The spectacular Corvette made its return to the racetrack in 1975 in the Dutch National Championship, with all rounds taking place at the Zandvoort circuit. At the time, it wore the colours of its main sponsor, ATCO (Atlantic Paper Company). After a learning season, Hans Deen finished the 1976 season in first place.

The following season was not as successful, and 1978 marked the end of the Dutch driver's career. Our Corvette then became the property of Bas Van Vliet, who entered it in two rounds of the Benelux Championship.

1978 marked the first retirement of this model, whose career in official competitions lasted almost 10 years. During the 1980s, it was stored by a collector, before arriving in France in 1996 in a new private collection. In 2003, it was acquired by tuner Yvan Mahé (Equipe Europe), who decided that it needed to be restored before returning to the track. The restoration work was finally undertaken by a new owner in 2007.

In 2010, almost 30 years after its last official competition, the Corvette is back on track in the highly competitive CER Historic Championship at Le Castellet, alongside its rivals of yesteryear. >





Les travaux de remise en état seront finalement engagés par un nouveau propriétaire 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 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 Héлары. Entre 2012 et 2015, son propriétaire engagera près de 50 000 € de frais pour réviser intégralement la mécanique.

Cet exemplaire présente un historique singulier et des performances de premier rang sur circuit grâce à son V8 de 7 l. Elle sera livrée avec ses jantes BBS d'origine, accompagnée d'un PTH FIA à renouveler et de nombreux documents et photos d'époque. Ayant peu roulé ces dernières années, une révision sera à prévoir.

In 2011, it raced again at Paul Ricard, again in the CER, before being overhauled once again by the Still Racing team run by Eric Héлары. Between 2012 and 2015, its owner will spend almost €50,000 on a complete overhaul of the car's mechanics.

The 7.0-litre V8 gives the car a unique history and top-class performance on the racetrack. It will be delivered with its original BBS rims, accompanied by an FIA PTH to be renewed and numerous documents and period photos. As it has not been driven much in recent years, it will require servicing



60

Audi 200 Super Production – 1986

Châssis n° SANS
Véhicule de compétition non immatriculé
Competition vehicle sold without registration

200 000 - 250 000 €

« Une voiture de course authentique, à palmarès, et diablement performante ! »

“An authentic racing car with a proven track record and devilishly high performance!”



L'histoire débute en 1976, lorsque la FFSA, encouragée par le pilote Claude Ballot-Léna, crée le Championnat de France de Production. Jean-Pierre Beltoise rejoint rapidement l'aventure et s'impose dès les débuts au volant de BMW, remportant les deux premières éditions en 1976 et 1977. Alors qu'il approche de la fin de sa carrière en Formule 1, Beltoise devient un fervent promoteur de ce championnat, qui met en avant des voitures très proches des modèles de série. En 1982, la FFSA fait évoluer le championnat pour créer une nouvelle formule plus spectaculaire : le Championnat de France de Superproduction. Ce nouveau format autorise des voitures bien plus préparées, en s'inspirant du règlement Groupe A, puis, au fil des années se rapproche des normes du DTM allemand. Audi France investit rapidement ce

championnat au milieu des années 1980, avec le net avantage d'avoir développé la transmission Quattro.

La 200 présentée dans ces pages est une voiture usine préparée par ROC à Annemasse (Racing Organisation Course) en partant d'une caisse vierge, arceautée par Matter. Le moteur sera préparé par Lehmann en prenant comme bloc celui des Audi S1 dont la carrière en Groupe B s'achève à la suite du bannissement de la discipline. >

The story began in 1976, when the FFSA, encouraged by driver Claude Ballot-Léna, created the French Production Championship. Jean-Pierre Beltoise quickly joined the adventure and won the first two editions in 1976 and 1977, at the wheel of a BMW. As he neared the end of his Formula 1 career, Beltoise became a fervent promoter of this championship, which featured cars that were very close to production models. In 1982, the FFSA changed the championship to create a new, more spectacular format: the French Superproduction Championship. This new format allowed for much better prepared cars, based on the Group A regulations, and over the years came closer to the standards of the German DTM. Audi France was quick to enter this championship in the mid-1980s, with the distinct advantage

of having developed the Quattro transmission. 200 presented in these pages is a factory car prepared by ROC in Annemasse (Racing Organisation Course), starting with a blank body and bodied by Matter. The engine was prepared by Lehmann using the block from the Audi S1, whose career in Group B came to an end following its ban from the discipline.

After its first race at Nogaro, the Audi 200 got off to an encouraging start and, after a period of fine-tuning, went on to shine during the 1986 season, winning the championship in the hands of Xavier Lapeyre. The following year, Marc Sourd drove the car to victory, and after its track career, it was put on display at the VAG dealership in Troyes, before being sold at auction. >



Première course à Nogaro, les débuts sont très encourageants et après une période de mise au point, la Audi 200 brillera sur la saison 1986, jusqu'à remporter le championnat aux mains de Xavier Lapeyre. L'année suivante c'est Marc Sourd au volant qui décroche la coupe.

Après sa carrière en piste elle sera exposée en vitrine à la concession VAG de Troyes puis vendue aux enchères. De 1996 environ à 2004, elle participe à quelques manches de la coupe de France des circuits en Groupe F. Le propriétaire actuel en fit l'acquisition en 2004 et fait depuis rouler sa machine pour des démonstrations et des beaux événements de voitures anciennes sur circuit. Le moteur fut refait en 2016. Elle est

aujourd'hui conforme à sa configuration d'époque : bâche à huile et carter sec, ouvrants en kevlar (sauf la porte conducteur tel le règlement l'imposait).

Voiture mythique ayant été la première 4-roues motrices à remporter le Superproduction en France. Parfaitement roulante et aujourd'hui développant pas loin de 600 ch d'après son propriétaire, c'est un monstre idéal pour des événements historiques de qualité. Le spectacle sera au rendez-vous !



From around 1996 to 2004, it took part in several rounds of the French Circuit Cup in the Group F category. The current owner acquired the car in 2004 and has been running it ever since for demonstrations and classic car events on the circuit. The engine was rebuilt in 2016. Today, it is in its original configuration: oil cover and dry sump, Kevlar doors (except for the driver's door, as required by the regulations), and a legendary car that was the first 4-wheel drive to win the Superproduction in France. Perfectly roadworthy and now developing almost 600 bhp according to its owner, it's an ideal monster for quality historic events. It's sure to put on a great show!

Porsche 911 2.7 RS VHC (R) – 1972

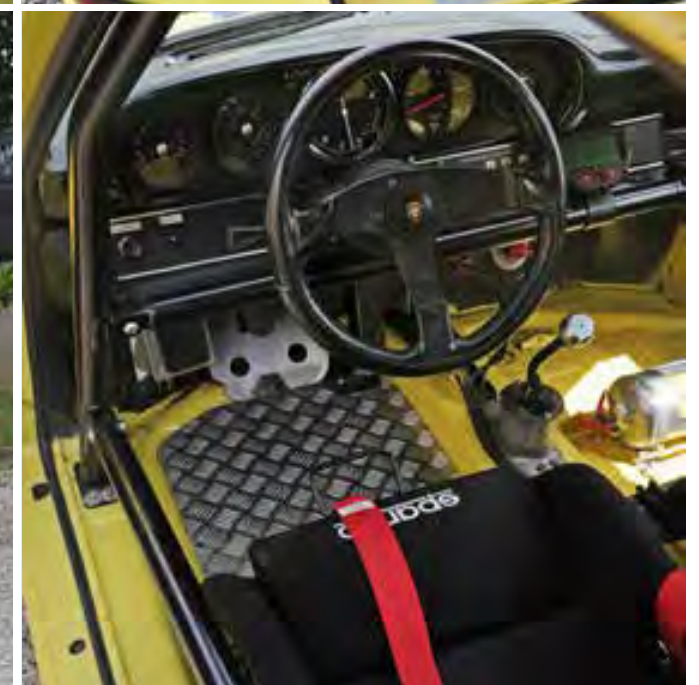
Châssis n° 9112500679
Carte grise française de collection
Voiture de course préparée, notamment
avec arceau, vendue sans contrôle technique

*French historic registration title
Prepared racing car, including roll cage,
sold without contrôle technique*

90 000 - 120 000 €

« Pompe à injection Bosch 019 et 270 ch
sous le capot! »

*“Bosch 019 injection pump and 270 hp
under the hood!”*



Avec le développement des courses et rallyes VHC (Véhicules Historiques de Compétition), les Porsche 911 ne cessent d'occuper le devant de la scène. Connues pour leur robustesse, leur équilibre parfait et leur fiabilité, les 911 sont parmi les sportives préférées des *gentlemen drivers* pour se distinguer en rallye historique et sur l'asphalte de la piste pour les sorties circuit.

La 911 présentée ici est une superbe construction prenant pour base une Porsche 2.4 de 1972 vendue neuve en Suisse. Importée en France en Haute-Loire en 1999, elle fut rapidement préparée par ses propriétaires pour en faire une voiture de rallye et de piste.

En 2008, 2009 et 2010, le pilote actuel participa au championnat ASAVE, remportant de très nombreuses courses à son volant, tout en mettant au point sa machine pour jouer la gagne.

Mise au point très intéressante de la voiture avec des pièces de très haute qualité dont notamment une grosse pompe à injection Bosch 019 récemment révisée en Allemagne; le bloc fut ouvert et des pistons de RSR installés (le moteur n'a que 1h30 de roulage environ à son actif), pour une puissance d'environ 270 ch. Les slicks sont neufs ainsi que les freins ATE et les disques Zimmermann. La boîte a été révisée récemment également.

Obtention d'un PTH en 2004, remis à jour en 2010. Celui-ci sera à renouveler si le nouveau propriétaire souhaite participer à des compétitions historiques. Cette véritable machine de course très affûtée sera la monture idéale pour participer à de beaux événements historiques.

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

With the development of VHC (Véhicules Historiques de Compétition) races and rallies, Porsche 911s are constantly taking centre stage. Renowned for their robustness, perfect balance and reliability, 911s are among the sports cars preferred by gentlemen drivers to distinguish themselves in historic rallying and on the asphalt of the track for circuit outings.

The 911 presented here is a superb construction based on a 1972 Porsche 2.4 sold new in Switzerland. Imported to the Haute-Loire region of France in 1999, it was quickly prepared by its owners as a rally and track car.

In 2008, 2009 and 2010, the current driver took part in the ASAVE championship, winning a large number of races at the wheel, while fine-tuning his machine to win.

The car underwent a very interesting tune-up using top-quality parts, including a large Bosch 019 injection pump recently overhauled in Germany; the block was opened up and RSR pistons fitted (the engine has only been driven for around 1.5 hours), giving it a power output of around 270 hp. The slicks are new, as are the ATE brakes and Zimmermann discs. The gearbox has also recently been overhauled.

Obtained a PTH in 2004, updated in 2010. This should be renewed if the new owner wishes to take part in historic competitions. This razor-sharp racing machine will be the ideal mount for some great historic events.

Renault 11 Turbo Gr. A FIA – 1985

Châssis n° VF1C37500F0005906
Carte grise française
Voiture de course préparée, notamment avec arceau, vendue sans contrôle technique
French registration title
Prepared racing car, including roll cage, sold without contrôle technique

18 000 - 25 000 €

« Une auto compétitive, fiable et bon marché, idéale pour s'aligner au Tour de Corse historique notamment. »

“A competitive, reliable and inexpensive car, ideal for the Tour de Corse Historique in particular”



En avril 1983, Renault lance un nouveau véhicule de conception très moderne : la Renault 11. Ce modèle s'inscrit dans la lignée de Renault 9, un succès honorable depuis 1982. Elle répond aux attentes d'une clientèle attirée par la conduite sportive. Et oui, c'est la grande mode des GTI et la Renault 11 affiche 105 ch et un châssis sympa ! Elle deviendra vite un outil fabuleux pour les préparations rallye en Gr. N et Gr. A à travers l'Europe.

La voiture présentée dans ces pages est une version Turbo à la base donc 105 ch, mise en circulation en 1985, entièrement préparée il y a quelques années pour les épreuves de rallyes historiques.

Grosse préparation Gr. A avec des pièces très performantes : gros échangeur, radiateur d'huile, moteur 160 ch, boîte pont court, suspension Bilstein sur rotules à l'arrière, gros freins, arceau conforme à l'Annexe K, baquets Sparco neufs, etc.

Nombreuses victoires en rallyes historiques de la région Centre dont plusieurs scratches et podiums aux mains de son propriétaire/pilote. Toujours très bien entretenue entre chaque sortie ; dossier de factures à l'appui.

Estimation attractive compte tenu de l'éligibilité de cette voiture très performante : Tour de Corse Historique, Cœur de France, etc. PTH valide depuis septembre 2023, voiture prête à affronter l'asphalte !

In April 1983, Renault launched a new vehicle with a very modern design: the Renault 11. This model followed on from the Renault 9, which had been a great success since 1982. It met the expectations of customers attracted by sporty driving. Yes, it was the GTI craze, and the Renault 11 boasted 105 hp and a cool chassis! It quickly became a fabulous tool for rally preparations in Gr. N and Gr. A throughout Europe.

The car presented in these pages is a Turbo version with 105 hp, launched in 1985 and fully prepared a few years ago for historic rally events.

It underwent a major Gr. A preparation, with some very high-performance parts: large intercooler, oil cooler, 160 hp engine,

short-axle gearbox, Bilstein suspension on ball-and-socket joints at the rear, large brakes, Annex K-compliant roll cage, new Sparco bucket seats, etc...

Numerous victories in historic rallies in the Centre region, including several scratch and podium finishes for its owner/driver. Always very well maintained between outings, with a file of invoices to back it up.

Attractive valuation given the eligibility of this high performance car: Tour de Corse Historique, Cœur de France, etc. PTH valid since September 2023, car ready to hit the road!

63

Mercedes-Benz 300 E Brabus 3.6 – 1986

Châssis n° WDB1240301A399387
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique
French historic registration title
Sold without contrôle technique

35 000 - 55 000 €

« Intéressant modèle modifié par Brabus
en période. »

“Interesting model modified by Brabus in period”



Notre exemplaire a été vendu neuf en Allemagne en décembre 1986 doté d'un moteur Brabus 3 l AB4. La copie de la carte grise allemande et une attestation du préparateur confirment que la voiture fut modifiée à l'époque.

Ainsi elle disposait d'une culasse AB4 et d'une ligne d'échappement spécifique, d'un kit carrosserie comprenant les pare-chocs avant, arrière et des bas de caisse distinctifs. Des jantes chromées siglées Brabus et des suspensions rabaisées. L'habitacle est doté d'un volant sport et d'un compteur gradué jusqu'à 300 km/h.

Importée en France en 2000, son moteur d'origine 3 l a été remplacé par un 3,6 l Brabus disposant d'une culasse

et d'un vilebrequin spécifiques. Provenant d'Allemagne ce moteur avait été entièrement restauré chez Motoren Walk à Cologne.

Aujourd'hui le moteur 3,6 l est associé à une boîte manuelle à 5 vitesses et un échappement spaghetti. Notre W124 est équipée de jantes 17 pouces et d'amortisseurs Bilstein B6 couplés aux ressorts courts d'origine.

La carrosserie a bénéficié d'une nouvelle peinture dans sa teinte d'origine il y a quelques années. L'habitacle quant à lui se présente dans son jus, on notera la présence d'un toit ouvrant.

Our example was sold new in Germany in December 1986 with a Brabus 3.0 l AB4 engine. The copy of the German registration document and a certificate from the tuner confirm that the car was modified at the time.

It was fitted with an AB4 cylinder head and a special exhaust system, as well as a body kit comprising front and rear bumpers and distinctive rocker panels. Brabus chrome wheels and lowered suspension. The interior features a sports steering wheel and a speedometer graduated up to 300 km/h.

Imported into France in 2000, its original 3.0-litre engine was replaced by a 3.6-litre Brabus with a special cylinder head

and crankshaft. The German engine had been fully restored at Motoren Walk in Cologne.

Today, the 3.6-litre engine is mated to a 5-speed manual gearbox and a spaghetti exhaust system. Our W124 is fitted with 17-inch wheels and Bilstein B6 shock absorbers coupled to the original short springs.

The bodywork was repainted in its original colour a few years ago. As for the interior, it's in its original state, with the addition of a sunroof.

Jidé 1600 S Art Car by Costa – 1972

Châssis n° 2527279
Carte grise française de collection
French historic registration title
70 000 - 90 000€

« Covering réalisé par l'artiste Fernando Costa pour le Tour Auto 2019 »

“Covering by artist Fernando Costa for the Tour Auto 2019”



Constructeur artisanal français, Jidé est créé par Jacques Durand en 1969. Compacte et trapue, cette petite sportive reçoit une carrosserie en fibre inspirée de la GT 40. Elle repose sur un châssis poutre et reçoit des trains roulants d'origine Renault. Sous le capot on trouve le 1300 de la R8 Gordini, puis les 1600 de la R16 TS et de la R12 Gordini. Très légère et bien équilibrée grâce à son moteur en position centrale arrière, elle possède une tenue de route formidable.

Elle apparaît pour la première fois en compétition lors du Tour de France Automobile 1969, puis participe au 1^{er} Salon de la voiture de course à Paris en 1970. La Jidé s'illustrera surtout en rallye et course de côte, en 1972 des 1600 S Compétition seront confiées à Jean Ragnotti, Henri Rimaudière et Michel Robini.

Disponible montée ou en kit, moins de 200 exemplaires seront finalement fabriqués. La Jidé sera l'une des seules kit-car à avoir passé tous les tests d'homologation à l'UTAC en 1972, lui permettant ainsi d'obtenir une carte grise au nom du constructeur.

Notre exemplaire a été mis en circulation le 28 octobre 1972, il a bénéficié d'une restauration complète en 2018 afin de participer à des épreuves historiques. Il a notamment participé au Tour Auto 2019 en catégorie compétition. Il se distingue par son superbe *covering* réalisé par l'artiste Fernando Costa qui la rend unique et très désirable. Cette déco typique du travail de l'artiste rend hommage à Motul, sponsor de l'équipage et de l'épreuve lors de cette édition. >

Jidé was created by Jacques Durand in 1969. Compact and stocky, this little sports car has a fibre body inspired by the GT 40. It is based on a beam chassis with original Renault running gear. Under the bonnet we find the 1300 of the R8 Gordini, then the 1600 of the R16 TS and the R12 Gordini. Extremely light and well-balanced, thanks to its mid-rear engine, it had fantastic roadholding.

It made its first competitive appearance in the 1969 Tour de France Automobile, then took part in the 1st Salon de la voiture de course in Paris in 1970. The Jidé made its name mainly in rallying and hill-climbing, and in 1972 the 1600 S Competition was entrusted to Jean Ragnotti, Henri Rimaudière and Michel Robini.

Available assembled or as a kit, fewer than 200 were built. The Jidé was one of the only kit cars to pass all the UTAC homologation tests in 1972, enabling it to obtain a registration certificate in the manufacturer's name.

Our example was put on the road on 28 October 1972 and underwent a complete restoration in 2018 in order to take part in historic events. In particular, it took part in the 2019 Tour Auto in the competition category. It stands out for its superb covering by artist Fernando Costa, which makes it unique and highly desirable. This decoration, typical of the artist's work, pays tribute to Motul, the event and crew's sponsor for this edition. >



Présentée en très bon état de conservation, notre Jidé 1600 S est dotée d'un moteur type 807-20 issu de la R12 Gordini. Il est associé à 2 carburateurs Weber 45 et une boîte manuelle à 5 rapports. La tringlerie de boîte a été rigidifiée et optimisée de façon à faciliter le changement de vitesse. L'habitacle quant à lui est très propre et toutes les commandes tombent sous la main.

Voiture unique, originale et performante, notre Jidé est éligible à de nombreuses épreuves historiques, on notera qu'une demande de PTH est en cours. Elle est le témoin d'une époque révolue ou de petits constructeurs indépendants pouvaient jouer les premiers rôles en compétition. Rare dans cet état, notre berlinette sera votre meilleure alliée pour votre prochain rallye historique, à vos enchères !

Presented in very good condition, our Jidé 1600 S is powered by an 807-20 engine derived from the R12 Gordini. It is fitted with 2 Weber 45 carburetors and a 5-speed manual gearbox. The gearbox linkage has been stiffened and optimised to facilitate gear changes. As for the cabin, it's very clean and all the controls are within easy reach.

A unique, original and high-performance car, our Jidé is eligible for a number of historic events, and a HTP application is currently underway. It bears witness to a bygone era when small independent manufacturers could play a leading role in competition. Rare in this condition, our berlinette will be your best ally for your next historic rally, so get bidding!

Volvo 240 Turbo Gr. A – 1978

Châssis n° 2424L1127467
Véhicule de compétition non immatriculé
Competition vehicle sold without registration

80 000 - 120 000 €

« Conçue pour durer, réglée pour gagner : la Volvo 240 Gr. A, la brique la plus rapide de l'histoire ! »

“Built to last, tuned to win: the Volvo 240 Group A, the fastest brick in history”



Au début des années 1980, Volvo traditionnellement reconnue pour ses véhicules familiaux robustes, décide de se lancer en compétition. L'objectif étant de démontrer sa fiabilité et sa performance dans des conditions extrêmes. La 240 Turbo est modifiée pour répondre aux exigences du Groupe A. Contre toute attente elle remporte notamment le Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme 1985 et le Championnat DTM 1985.

Notre exemplaire est à l'origine une Volvo 242 GT de 1978 qui a été préparée par Volvo Australia pour participer au Repco Reliability Trial en 1979. Cette épreuve s'est déroulée du 5 au 19 août sur 19 000 km. Après cette course la voiture fut en partie démontée puis conservée dans un hangar jusqu'en 1984. Laurie Hazelton en fait alors l'acquisition avec pour objectif

de la modifier aux spécificités du Groupe A afin de participer au championnat australien. Il ne parvient pas à se qualifier pour la manche d'Adelaïde en 1986 mais participera au Castrol – clash for cash à Oran Park en 1987.

En 2004, il cède la voiture à Richard Prince qui la restaure entièrement puis participe à de nombreuses épreuves historiques en Australie. En 2010 et 2011, il fait appel à Robbie Francevic qui reporta le championnat australien 1986 au volant d'une Volvo 240 Turbo Gr. A, ensemble ils participent à de multiples épreuves. En 2015 la voiture est vendue à Craig Neilson qui la revendra à Ascott Collection qui l'importera en France en 2017. >

At the beginning of the 1980s, Volvo, traditionally known for its robust family cars, decided to enter competition. The aim was to demonstrate its reliability and performance in extreme conditions. The 240 Turbo was modified to meet Group A requirements. Against all the odds, it won the 1985 European Touring Car Championship and the 1985 DTM Championship.

Our example is originally a 1978 Volvo 242 GT that was prepared by Volvo Australia to take part in the Repco Reliability Trial in 1979. This event took place from 5 to 19 August and covered 19,000 km. After the race, the car was partly dismantled and stored in a shed until 1984. Laurie Hazelton then bought it with the aim of modifying it to Group A specifications in order to take part in the Australian championship. He failed to qualify for the

Adelaide round in 1986, but took part in the Castrol – clash for cash at Oran Park in 1987.

In 2004, he sold the car to Richard Prince, who fully restored it before taking part in a number of historic events in Australia. In 2010 and 2011, he called on Robbie Francevic, who carried over the 1986 Australian championship at the wheel of a Volvo 240 Turbo Gr. A, and together they took part in numerous events. In 2015, the car was sold to Craig Neilson, who in turn sold it to Ascott Collection, who imported it to France in 2017.

Today, the car is in good condition, with a 2.1-litre turbocharged 4-cylinder engine mated to a Getrag 5-speed manual gearbox. >



Cette auto se présente aujourd'hui en bon état général, sous le capot on retrouve le 4-cylindres 2,1 l turbo associé à une boîte manuelle Getrag à 5 vitesses. De nombreux travaux ont été effectués en 2020. Le moteur, le turbo, la boîte de vitesse et le faisceau électrique ont été révisés. L'embrayage et le couple conique ont été remplacés. Enfin, la cartographie a été revue et un arceau sur mesure réalisé par l'atelier Jacques Point a été installé.

Notre Volvo a participé aux Dix Mille Tour du Castellet et à l'Historic Tour (Dijon) en 2020, elle a peu été utilisée depuis. Elle est aujourd'hui éligible à l'Heritage Touring Cup by Peter Auto, au V de V Endurance Races ou encore au AVD Oldtimer Grand Prix. Cet exemplaire à l'historique singulier ne manque pas d'argument pour convaincre le gentleman driver qui souhaite revivre l'euphorie des années 1980.

A lot of work was carried out in 2020. The engine, turbo, gearbox and wiring harness were overhauled. The clutch and bevel gear were replaced. Finally, the mapping was reviewed and a custom roll bar made by the Jacques Point workshop was installed.

Our Volvo took part in the Dix Mille Tour du Castellet and the Historic Tour (Dijon) in 2020, but has been little used since. It is now eligible for the Heritage Touring Cup by Peter Auto, the V de V Endurance Races and the AVD Oldtimer Grand Prix. With its singular history, this car has everything to convince the gentleman driver who wants to relive the euphoria of the 1980s.



LES PORSCHE DE MONSIEUR B.

LOTS 66 & 67

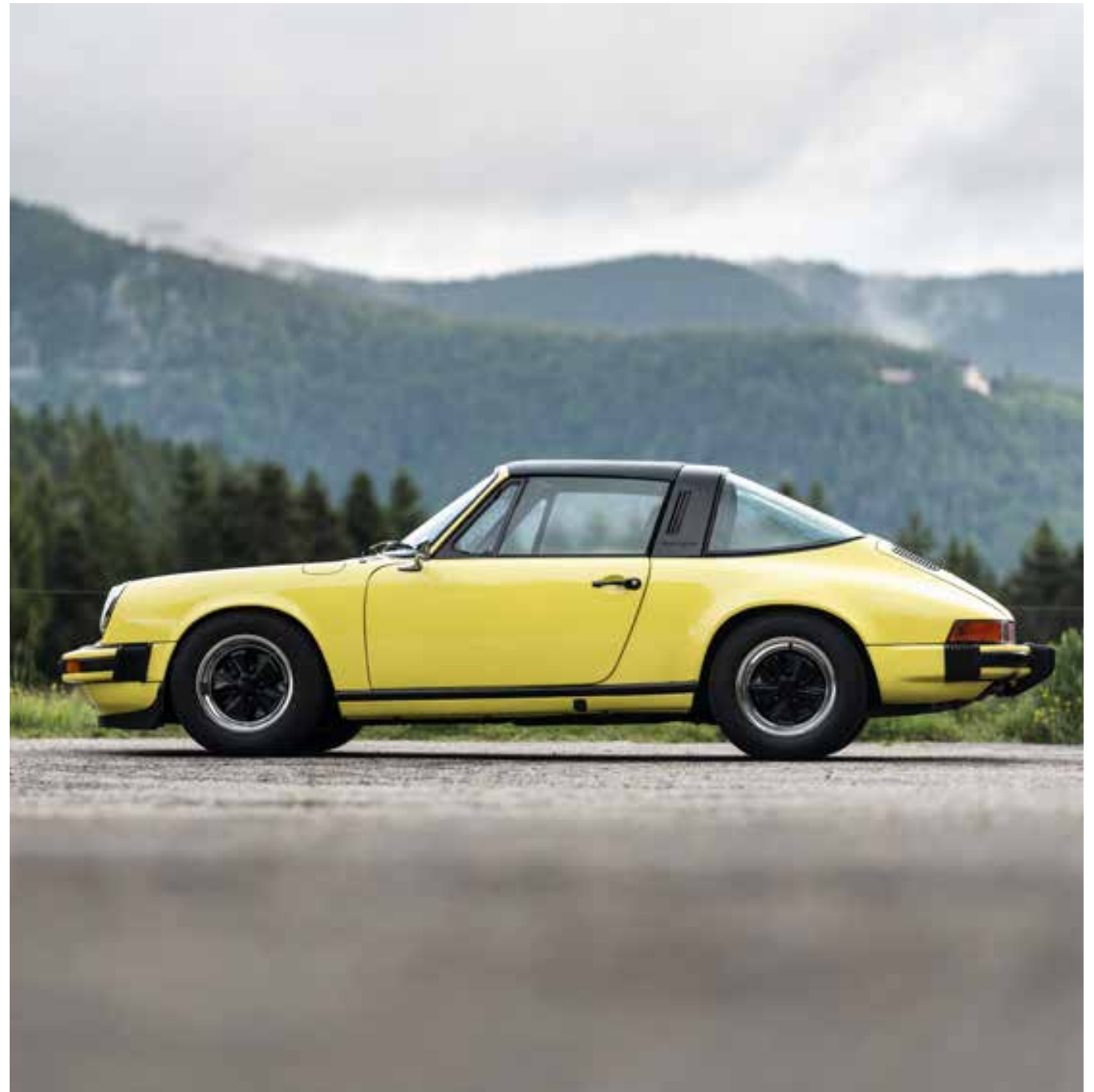


Porsche 911 2.7 Targa MFI – 1974

Châssis n° 9114610320
Carte grise française
French registration title
110 000 - 150 000 €

« Équipée du moteur mythique de la 2.7 RS et produite à seulement 423 exemplaires, cette 911 Targa MFI incarne une rare élégance mécanique. »

“With the legendary RS 2.7 engine and produced in just 423 units, this 911 Targa MFI embodies a rare form of mechanical elegance.”



La Porsche 911 2.7 Targa MFI de 1974 est une pièce emblématique d'une époque charnière de l'histoire Porsche, marquant à la fois la continuité du charme des premières 911 et l'entrée dans une nouvelle ère réglementaire et stylistique. Produite uniquement en 1974, cette version combine la célèbre injection mécanique Bosch (MFI) héritée des modèles S et RS, avec les nouvelles carrosseries dites "G-Series".

Sous le capot, le flat-six 2.7 litres MFI développe 210 ch, offrant des sensations brutes et linéaires, exaltées par la précision de l'injection mécanique et la légèreté de l'auto. Associée à une boîte manuelle 5-rapports, elle est l'une des Porsche les plus rares au monde avec, selon le registre spécialisé Carrera MFI Registry, seulement 423 Targa produits au monde !

Combinant les performances de la légendaire 2.7 RS (avec laquelle elle partage le système d'injection) à un usage plus civilisé, notre exemplaire est un modèle européen. Livrée neuve avec cette teinte Light Yellow et les sièges sport, notre exemplaire a été restauré quelques années avant que son propriétaire actuel, un fervent collectionneur de la marque, ne s'en porte acquéreur.

Mécaniquement, le moteur démarre dès la première sollicitation sans émettre de bruit ou fumée particulière. Les habitués ne seront pas déçus par la boîte de vitesses faite de long débattements et d'enclenchement fermes et apprécieront son comportement routier. Le train avant est léger mais précis, tout comme la sensation au freinage, franc et endurant. >

The 1974 Porsche 911 2.7 Targa MFI is an iconic piece from a pivotal era in Porsche's history, bridging the charm of the early 911s with the emerging regulatory and stylistic changes of the mid-1970s. Produced exclusively for the 1974 model year, it combines the legendary Bosch mechanical fuel injection (MFI) inherited from the S and RS models with the newly introduced "G-Series" bodywork.

Under the rear lid, the 2.7-liter MFI flat-six delivers 210 hp, offering raw, linear sensations enhanced by the precision of the mechanical injection and the car's inherent lightness. Paired with a 5-speed manual gearbox, it is one of the rarest Porsches in the world, with only 423 Targa units produced, according to the Carrera MFI Registry.

Sharing the performance DNA of the legendary 2.7 RS — thanks to the identical injection system — this example offers a more refined, usable experience. Delivered new in Light Yellow with Sport Seats, this European-spec car underwent a restoration a few years before being acquired by its current owner, a passionate Porsche collector.

Mechanically, the engine starts at the first touch with no unusual noise or smoke. Those familiar with early 911s will recognize the long-throw gearbox, with its firm engagement, and appreciate its road behavior. The front end feels light yet precise, while the braking is strong and consistent. >



Si son moteur n'est pas celui d'origine, il n'est que de quelques numéro d'écart et serait selon nos sources un moteur échange standard usine avant livraison à son premier client.

Très belle dans cette teinte, le toit Targa est un vrai atout laissant apprécier plus encore les vocalises du flat-6 ici libéré par un échappement inox. Sa rareté extrême en fait une véritable pièce de collection. Son injection mécanique, son style ici avec l'arceau inox du toit Targa et sa rareté en font un modèle iconique, convoité par les puristes et les collectionneurs les plus exigeants.

Although the engine is not the original unit, it is only a few numbers apart and is believed — according to our sources — to be a factory-exchange engine installed prior to first delivery.

Visually striking in this color, the Targa roof adds to the driving experience by letting the sound of the flat-six, further liberated by a stainless steel exhaust, fully resonate. Its extreme rarity makes it a true collector's item. With mechanical fuel injection, the iconic Targa roll bar design, and this unique configuration, it is a model coveted by purists and the most discerning collectors.

Porsche 997 Carrera GTS – 2011

Châssis n° WPOZZZ99ZBS713026

Carte grise française

French registration title

80 000 - 100 000 €

« Équilibre parfait, la GTS est l'un des meilleurs investissements passion du moment. »

“The perfect balance of sportiness, the GTS is one of the finest passion investments of the moment..”



La Porsche 911 type 997 Carrera GTS occupe une place très particulière dans l'histoire de la 911. Produite uniquement entre 2010 et 2012, cette version représente l'ultime évolution du bloc atmosphérique 3,8 l avant l'arrivée du type 991 et de la généralisation du turbo sur les Carrera. Avec ses 408 ch transmis aux roues arrière (dans cette version propulsion), sa boîte manuelle et son châssis élargi dérivé de la 4S, elle incarne un subtil équilibre entre performance, émotion de conduite et esthétisme.

À sa sortie, la GTS offrait de série de nombreux équipements facturés en option sur les Carrera S comme les jantes 19 pouces, les suspensions actives (PASM), l'échappement sport (PSE), le pack intérieur Alcantara, les sièges et le volant sport, etc. Notre exemplaire est l'une des plus optionnées du marché avec

notamment la boîte, le différentiel autobloquant, le châssis sport, le réservoir 90 l, la suppression de la banquette arrière, les cerclages des compteurs argentés, les sièges Sport adaptatifs et surtout les très belles jantes RS Spyder noires.

Vendue neuve par le Centre Porsche Bensberg en Allemagne, notre voiture, triple black, fut livrée le 4 avril 2011 à son premier propriétaire. Affichant 83 300 km, elle sera ensuite immatriculée en France en octobre 2021. À son volant, son propriétaire actuel a parcouru près de 10 000 km tout en lui assurant un entretien régulier. >

The Porsche 911 Type 997 Carrera GTS holds a very special place in the 911 lineage. Produced only between 2010 and 2012, it represents the final evolution of the naturally aspirated 3.8l flat-6 before the arrival of the 991 generation and the widespread adoption of turbocharging in the Carrera range. With 408 hp delivered to the rear wheels (in this rear-wheel-drive version), a manual gearbox, and a widened chassis borrowed from the 4S, it strikes a delicate balance between performance, driving emotion, and aesthetic appeal.

Upon release, the GTS came standard with many features that were optional on the Carrera S — including 19-inch wheels, PASM (Porsche Active Suspension Management), PSE (Porsche

Sport Exhaust), the Alcantara interior package, sport seats, sport steering wheel, and more... Our example is one of the most highly optioned GTS models on the market, featuring the gearbox, limited-slip differential, sport chassis, 90L fuel tank, rear seat delete, silver instrument dials, adaptive Sport Seats, and the stunning RS Spyder black wheels.

Originally delivered new by Porsche Zentrum Bensberg in Germany, our car was finished in triple black and registered to its first owner on April 4th, 2011. Showing 83,300 km, it was then imported and registered in France in October 2021. The current owner has since covered nearly 10,000 km, maintaining the car meticulously throughout. >



Affichant le jour de notre essai un peu plus de 92 000 km au compteur, certifié par son carnet d'entretien régulièrement tamponné et par l'Histovec, la voiture fut révisée en 2021 à 82 471 km par le Centre Porsche de Lyon Nord et plus récemment à 88 568 km par le spécialiste de la marque Passion Automobiles Sport en Alsace.

Avec la prise de conscience que les moteurs atmosphériques disparaissent peu à peu, les 911 comme la GTS voient leur côte monter progressivement, surtout en version propulsion / boîte manuelle. Moins chère qu'une GT3, plus affûtée qu'une Carrera S, la GTS incarne le meilleur compromis possible pour une utilisation routière sportive, avec une vraie valeur de collection.

During our test, the car shows just over 92,000 km, fully documented by its regularly stamped service book and verified via Histovec. It was serviced in 2021 at 82,471 km by Porsche Centre Lyon Nord, and more recently at 88,568 km by Passion Automobiles Sport, a respected Porsche specialist in Alsace.

As naturally aspirated engines continue to disappear, cars like the 997 GTS are steadily appreciating in value — especially in rear-wheel drive, manual configuration. Less expensive than a GT3, yet more focused than a Carrera S, the GTS strikes the perfect balance for spirited road use, while offering genuine long-term collectibility.

68

Porsche 993 Carrera 2 – 1994

Châssis n° WPOZZZ99ZSS311052

Carte grise française

French registration title

65 000 - 85 000 €

« Moins de 97 000 km, suivi complet ! »

“Less than 97,000 km, complete follow-up!”



En 1994, la firme de Stuttgart annonce sa dernière-née, la toute nouvelle 911, nommée 993. Comme à leur habitude, les ingénieurs Porsche ont tout revu ! Après seulement 3 ans de règne, elle sera remplacée par la 996, qui offre un bond dans l'ère moderne. Catastrophe pour les puristes, le flat-6 à refroidissement par air sera ainsi abandonné, faisant donc de la 993 la 911 traditionnelle la plus aboutie...

Notre exemplaire fut livré neuf en Allemagne dans cette élégante combinaison de couleurs de Gris Polaire avec un intérieur en cuir noir, et la – primordiale – boîte de vitesses manuelle !

Dès 1996, nous retrouvons notre auto en France lors d'un entretien chez Sonauto à moins de 18 000 km. Depuis lors, tous les

entretiens seront faits en France et régulièrement, comme en témoignent le carnet d'entretien et l'important dossier de factures.

Depuis 2019, notre exemplaire fait partie de la collection d'un passionné de la marque qui parcourra quelques milliers de kilomètres à son volant. Le dernier entretien date de la fin d'année 2023, et seulement 2 500 km ont été parcourus depuis !

Voici donc l'une des dernières occasions d'acquérir une 993 Carrera 2 en boîte de vitesses mécanique pour un prix raisonnable. Avis aux Porschistes !

In 1994, the Stuttgart firm announced its latest model, the all-new 911, named 993. As usual, Porsche's engineers revised everything! After a reign of just 3 years, it was replaced by the 996, which offered a leap into the modern era. A disaster for purists, the air-cooled flat-6 was abandoned, making the 993 the most accomplished traditional 911...

Our example was delivered new to Germany in this elegant Polar Grey colour combination, with a black leather interior and the all-important manual gearbox!

In 1996, the car was serviced in France by Sonauto after less than 18,000 km. Since then, all servicing has been carried out in France on a regular basis, as shown by the maintenance booklet and the extensive file of invoices.

Since 2019, our car has been part of the collection of a brand enthusiast who has driven it for several thousand kilometres. The last service was at the end of 2023, and only 2,500 km have been covered since then!

This is one of the last opportunities to acquire a 993 Carrera 2 with manual gearbox at a reasonable price. Porsche enthusiasts beware!



Porsche 996 Cabriolet – 2001

Châssis n° WPOCAZ9961S653137

Carte grise française

French registration title

26 000 - 34 000€

« Liste d'option exceptionnelle ! »

"Exceptional option list! t"



En 1997, Porsche annonce l'arrêt de la production de la 993 et le passage à une nouvelle ère pour la firme et plus particulièrement pour la 911. Le produit est intégralement repensé par une toute nouvelle équipe, et, fait marquant, le refroidissement par air est abandonné pour répondre aux normes de pollution.

Notre exemplaire fut livré neuf aux États-Unis dans cette élégante combinaison de couleurs Lapis Blue Metallic (code L3A8) avec intérieur en cuir gris. La liste d'options, toujours présente sous le capot avant, est longue comme le bras : pack Sport Chrono, sièges sport, système de navigation PCM, système son Bose, volant sport, différentiel autobloquant, ou encore les rares jantes Turbo Look !

En 2010, nous retrouvons notre auto en Angleterre, avant son arrivée en France en 2013 à 139 000 km. Elle fera alors partie du garage d'un expatrié anglais, ayant pris soin de lui offrir un nombre important de travaux.

Aujourd'hui, la voiture est en assez bel état général et annonce un peu plus de 154 000 km à son compteur. À noter que le carnet d'entretien est toujours présent, et qu'une révision sera effectuée avant la vente.

Rares sur le marché avec tant d'options, les 996 Cabriolet sont des autos souvent boudées malgré leurs qualités routières ! Celle-ci, équipée de la boîte de vitesses Tiptronic, saura ravir un passionné souhaitant rouler dans une auto aussi à l'aise en cruising qu'en conduite sportive !

In 1997, Porsche announced the end of 993 production and the start of a new era for the company, and more specifically for the 911. The product was completely redesigned by an all-new team, and, most significantly, air-cooling was abandoned to meet pollution standards.

Our example was delivered new in the USA in this elegant color combination of Lapis Blue Metallic (code L3A8) with gray leather interior. The list of options, still present under the front hood, is as long as your arm: Sport Chrono pack, sport seats, PCM navigation system, Bose sound system, sport steering wheel, self-locking differential, or even the rare Turbo Look wheels!

In 2010, we find our car in England, before its arrival in France in 2013 at 139,000 km. It will then become part of the garage of an English expatriate, who has taken care to offer it a significant amount of work.

Today, the car is in relatively good condition, with just over 154,000 km on the clock. The maintenance booklet is still there, and a service will be carried out before the sale.

Rare on the market with so many options, 996 Cabriolets are often overlooked despite their driving qualities! This one, with its Tiptronic gearbox, will delight enthusiasts who want to drive a car that's equally at home in cruising and sporty driving!

Porsche 930 3.3 Turbo Cabriolet « BV5 » – 1989

Châssis n° WPOZZZ93ZKS020235

Carte grise française

French registration title

150 000 - 250 000 €

« Ancien Showcar de Porsche Exclusive Manufaktur, cette 911 excentrique a sa place dans les plus incroyables collections dédiées à la marque ! »

“Former Porsche Exclusive Manufaktur Showcar, this eccentric 911 rightfully belongs in the most incredible collections dedicated to the brand!”



La variante turbocompressée de Type 930 de la Porsche 911 compte parmi les Porsche routières les plus reconnaissables et les plus convoitées de tous les temps. Produite de 1975 à 1989, la 911 Turbo associait un turbocompresseur KKK au moteur 3 l Carrera RSR, pour une puissance et une vitesse de pointe nettement supérieures à celles de la 911 Carrera atmosphérique. Dès 3 500 tr/min, le turbo souffle à 0,8 bar et la puissance moteur délivre pleinement ses 300 ch !

La 911 Turbo Cabriolet, avec sa capote souple à commande électrique, a été introduite pour l'année modèle 1987, mais c'est en 1989 qu'elle reçoit la boîte G50 à 5 rapports, déjà éternée sur la Carrera. Commercialisée une année seulement, elle est

une véritable rareté produite à quelques centaines d'exemplaires dans le monde, moins de 250 en Europe ! Elle est aujourd'hui une icône des années 1980 pour son tempérament de feu et son étonnante polyvalence, sans oublier ses lignes bestiales cachant une qualité de finition que les plus belles voitures de luxe de l'époque n'auraient pas reniée.

Ancien Showcar de *Porsche Exclusive Manufaktur*, cet exemplaire dispose de huit options en plus de la riche dotation de série du modèle, à savoir la climatisation, les sièges électriques et chauffants, un système audio à 6 haut-parleurs et le cuir étendu au tableau de bord et aux contre-portes. >

The turbocharged variant of the Porsche 911 Type 930 is among the most recognizable and coveted road-going Porsches of all time. Produced from 1975 to 1989, the 911 Turbo combined a KKK turbocharger with the 3.0-liter Carrera RSR engine, delivering significantly greater power and top speed than the naturally aspirated 911 Carrera. From 3,500 rpm, the turbo delivers 0.8 bar of boost, unleashing the engine's full 300 hp!

The 911 Turbo Cabriolet, featuring an electrically operated soft top, was introduced for the 1987 model year. However, it wasn't until 1989 that it received the G50 five-speed gearbox, previously introduced in the Carrera. Produced for just one year, it is a true rarity, with only a few hundred units made worldwide, less than

250 in Europe! Today, it stands as an icon of the 1980s, known for its fiery temperament, surprising versatility, and aggressive styling paired with build quality that rivaled the finest luxury cars of its era.

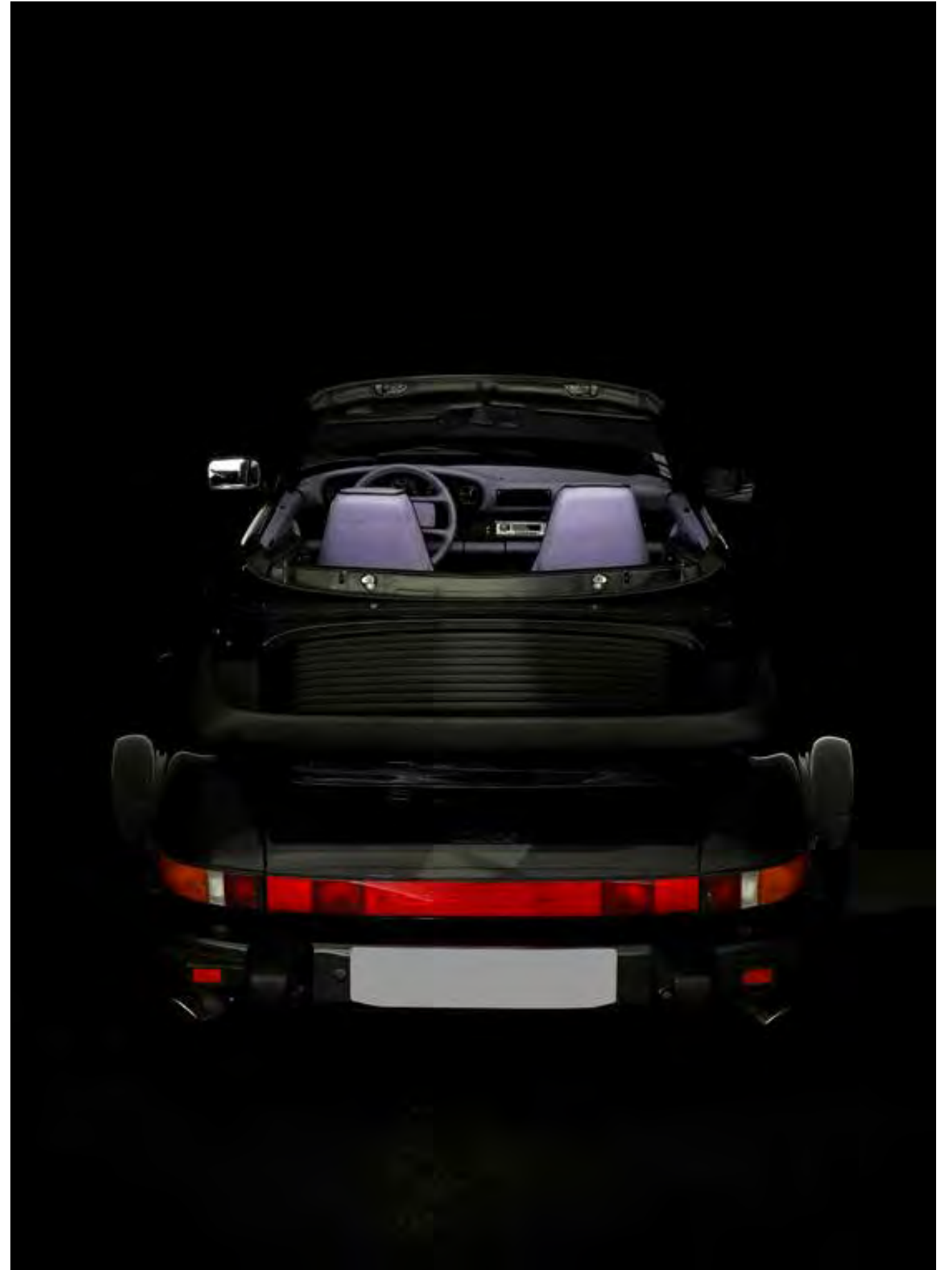
A former Porsche Exclusive Manufaktur showcar, this example boasts eight factory options in addition to the already well-appointed standard features, including air conditioning, heated and power seats, a six-speaker audio system, and extended leather on the dashboard and door panels. But what truly sets it apart is its unique Lilac leather interior (code 00311), which contrasts strikingly with its Satin Black Metallic paint (code 00011). >



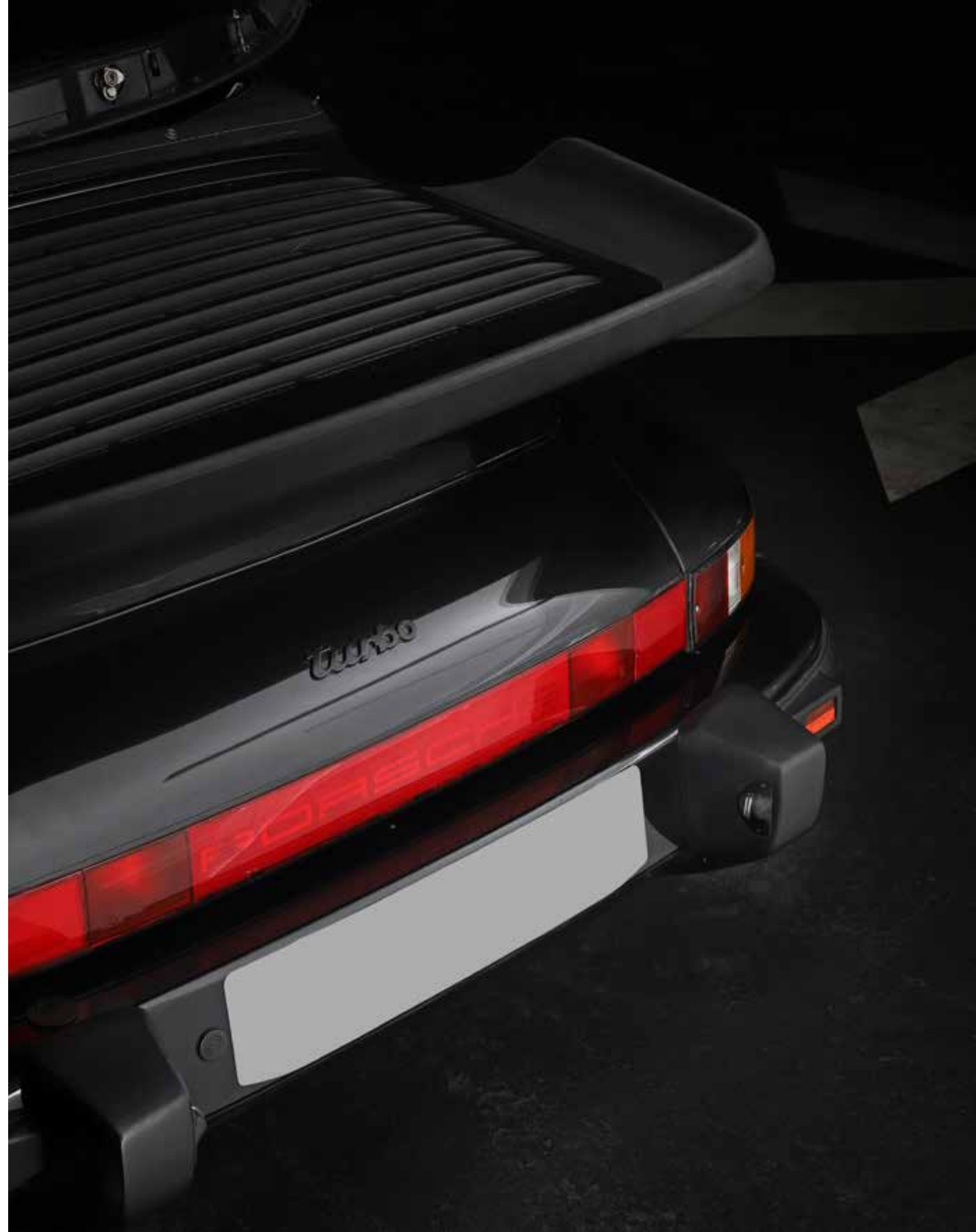
Mais ce n'est pas tout, son intérieur unique en cuir *Lilas* (00311) contraste avec sa teinte *Noir Satin Métallisé* (00011). Exemple unique, elle est à ce jour, la seule Porsche 930 Turbo 3.3 boîte G50 connue, livrée neuve dans cette configuration.

Selon son carnet d'entretien toujours présent au dossier, notre exemplaire a été vendu neuf en Allemagne et entretenue par la même concession jusqu'en 1995. En 1996, elle est immatriculée non loin de Strasbourg et comptabilisait à l'époque 69 650 km. Elle changera de main à trois reprises jusqu'en juillet 2020 où elle rejoindra la collection du propriétaire actuel, un célèbre acteur français.

Matching Number et *Matching Colors*, cet exemplaire généreusement configuré dès l'origine, fut soigneusement entretenu par ses propriétaires successifs. Passé entre les mains du Centre Porsche Antibes en juillet 2023, son dossier compte des factures remontant à 2001 (77 142 km) et d'anciens contrôles techniques. Voici l'occasion d'acquérir une voiture rarissime, dédiée aux collectionneurs les plus exigeants !







It remains, to this day, the only known 930 Turbo 3.3 with the G50 gearbox delivered new in this configuration.

According to its service booklet, which is still included in the file, the car was delivered new in Germany and serviced by the same dealership until 1995. In 1996, it was registered near Strasbourg, showing 69,650 km at the time. It changed hands three times before joining the current owner's collection in July 2020 — a well-known French actor.

Matching Numbers and Matching Colors, this uniquely specified example has been meticulously maintained by its successive owners. Serviced by Porsche Centre Antibes in July 2023, its file includes invoices dating back to 2001 (at 77,142 km) and historic technical inspection reports. This is a rare opportunity to acquire a truly exceptional car, destined for the most discerning collectors!

Honda NSX « Berard Design » – 1992

Châssis n° JHMNA11500T100132
Carte grise française

French registration title

75 000 - 90 000€

« Le mythe NSX, dans une configuration unique,
et avec une histoire exceptionnelle... »

*“The NSX myth, in a unique configuration,
and with an exceptional history...”*



Champion de Formule 1, Honda ne dispose pas dans sa gamme d'un modèle traduisant la haute technologie dont la marque fait étalage dans la discipline. Ainsi naît le projet NSX (New Sports Experimental), une GT à hautes performances capable de chasser sur les terres de Ferrari et de Porsche. La voiture devra être légère, ainsi l'aluminium est requis, et le moteur un V6 ultra léger aussi de 274 ch qui la propulsera à 270 km/h.

La voiture présentée ici possède une histoire tout à fait exceptionnelle : en octobre 1992, Mme C., jeune femme d'une vingtaine d'années, gagne au Loto, et décide de commander, entre autres objets, une Honda NSX neuve à la concession Vallet de Tours. En octobre 1996, elle souhaite offrir à sa voiture un traitement unique.

Intéressée par la personnalisation automobile et le tuning, elle va faire appel à un designer basé à Saint-Etienne et qui a déjà réalisé des voitures uniques : Bruno Berard. Véritable orfèvre et maître en « sur-mesure » automobile, il est à l'écoute de clients fortunés.

La voiture est mise à nue et transformée avec un kit large à la demande de la cliente ; plus de 160 000 Francs seront dépensés pour la rendre unique. Les feux arrière sont ceux d'une Ferrari et les clignotants viennent d'une RS2. Les magnifiques roues Fikse de l'époque ont laissé place à des Tramont plus tard. La voiture terminée sera exposée au Salon de Genève 1997 et rencontrera un franc succès dans la presse auto contemporaine.

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

As a Formula 1 champion, Honda did not have a model in its range that reflected the high technology that the brand displays in the sport. So the NSX (New Sports Experimental) project was born, a high-performance GT capable of chasing after Ferrari and Porsche. The car had to be light, so aluminium was required, and the engine an ultra-light 274 hp V6 that would propel it to 270 kph. The car presented here has a very special story: in October 1992, Mrs C., a young woman in her twenties, won the Lotto and decided to order, among other items, a new Honda NSX from the Vallet dealership in Tours. In October 1996, she decided to give her car a unique treatment.

Interested in car customisation and tuning, she called on a designer based in Saint-Etienne who had already produced some unique cars: Bruno Berard. A true goldsmith and master of "made-to-measure" cars, he is always ready to listen to wealthy customers.

The car is stripped bare and transformed with a large kit at the customer's request; more than 160,000 francs will be spent to make it unique. The rear lights are from a Ferrari and the indicators are from an RS2. The magnificent Fikse wheels of the time were later replaced by Tramonts. The finished car was exhibited at the 1997 Geneva Motor Show and met with great success in the contemporary motoring press.



Salon de Genève 1997. ©DR

Salon de Genève 1997. ©DR

Quelques années plus tard, en 2005, la voiture est revendue à un collectionneur de Tours, qui n'aura cessé de l'entretenir amoureuxment, ne la faisant rouler qu'occasionnellement. Le compteur affiche un peu plus de 100 000 km et tous les carnets sont présents. Une grande révision vient d'être effectuée avant la vente ; la voiture fonctionne à merveille ; la carrosserie n'a jamais été repeinte et brille encore de tout son éclat.

A few years later, in 2005, the car was sold to a collector in Tours, who never stopped lovingly maintaining it, only occasionally running it. The odometer shows just over 100,000 km and all the logbooks are present. A major service has just been carried out prior to the sale; the car is in perfect working order; the bodywork has never been repainted and still shines in all its glory.



Renault Clio 16S Dimma – 1995

Châssis n° VF1C57D0513582032
Carte grise française
French registration title

15 000 - 25 000€
SANS RÉSERVE

« Kit Dimma d'origine et puce Renault Sport :
l'une des plus exclusives et performantes 16S ! »

*“Original Dimma kit and Renault Sport chip: one of the most
exclusive and high-performance 16S!”*



En 1991, Renault décide de renouveler sa mini bombe pour concurrencer les GTi concurrentes, Peugeot 205 et VW Golf en tête. La Clio (Phase 1) toute designée va bénéficier d'un moteur optimisé, avec notamment une culasse 16-soupapes, permettant au 4-cylindres de 1 746 cm³ issu de la R19 de développer 140 ch. Le châssis n'est pas en reste et le look, avec jantes spécifiques et capot bosselé, est à l'avenant. Avec son poids contenu et ses trains roulants optimisés, elle offre un cocktail détonnant, mais ne rencontrera qu'un succès mitigé, éclipsé en cours de carrière par la mythique Williams. Il semblerait qu'il se soit écoulé entre 30 000 et 35 000 Clio, une valeur bien éloignée des 332 942 exemplaires de la 205 GTI, toutes versions confondues, entre 1984 et 1994.

La voiture qui illustre ces pages fut livrée le 12 juillet 1995 par le Garage Renault-Lille à son premier propriétaire, et immatriculée le 28 juillet 1995. Une copie de facture en date du 10 juin 1999 indique que le garage BBF Tuning a commandé chez Dimma, la société belge indissociable des kits carrosseries (et préparations) Peugeot officiels, un kit de Clio Maxi 100, et 4 jantes 17 pouces Monobloc Dimma.

Ce kit, et sa plaque numérotée spécifique qui reprends la dénomination du kit, sa date de vente, le numéro de la facture et un numéro interne, sont montés sur la Clio qui illustre ces pages. Ajoutez à cela un échappement inox Devil, des sièges baquets et une puce Renault Sport avec rupteur à 8 000 tr/min et vous avez la 16S Utime...

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



La voiture, qui affiche un peu moins de 105 000 km au compteur, et se présente dans son jus, mais saine, bénéficie d'un historique documenté, toujours accompagnée de ses manuels et carnets d'époque, d'une copie de la facture du kit Dimma, et d'une attestation de conformité et d'authenticité de la main de Baudouin Michel, l'un des patrons fondateurs de Dimma.

In 1991, Renault decided to renew its mini bomb to compete with rival GTis, the Peugeot 205 and VW Golf at the forefront. The Clio (Phase 1), perfectly suited for the task, would benefit from an optimised engine, notably with a 16-valve cylinder head, allowing the 1,746 cm³ 4-cylinder from the R19 to develop 140 hp. The chassis was not forgotten and the looks, with specific wheels and a bulged bonnet, matched accordingly. With its contained weight and optimised running gear, it offered an explosive cocktail, but would only meet with mixed success, overshadowed during its career by the mythical Williams. It appears that between 30,000 and 35,000 Clios were sold, a figure far removed from the 332,942 examples of the 205 GTI, all versions combined, between 1984 and 1994.

The car illustrated on these pages was delivered on 12 July 1995 by Garage Renault-Lille to its first owner, and registered on 28 July 1995. A copy of an invoice dated 10 June 1999 indicates that BBF Tuning garage ordered from Dimma, the Belgian company inseparable from official Peugeot body kits (and preparations), a Clio Maxi 100 kit, and 4 17-inch Monobloc Dimma wheels.

This kit, and its specific numbered plate which bears the kit denomination, its sale date, invoice number and an internal number, are fitted to the Clio illustrated on these pages. Add to this a Devil stainless steel exhaust, bucket seats and a Renault Sport chip with rev limiter at 8,000 rpm and you have the Ultimate 16S...

The car, which shows just under 105,000 km on the odometer, and presents itself in original condition but sound, benefits from documented history, still accompanied by its period manuals and handbooks, a copy of the Dimma kit invoice, and a certificate of conformity and authenticity from the hand of Baudouin Michel, one of Dimma's founding bosses, established at the beginning of the month. Enthusiasts of the genre, don't let your chance slip



73

Nissan 350 Z Roadster – 2005

Châssis n° JN12AAZ33U0300076
Carte grise française

French registration title

12 000 - 18 000 €

« Seulement 67 000 km d'origine! »

“Only 67,000 km on the odometer!”



Présenté au salon de Genève 2003 dans sa version européenne, la Nissan 350 Z est un coupé sportif propulsion, animé par un V6 3,5 l atmosphérique développant 280 ch associé à une boîte manuelle à 6 vitesses, plaçant ainsi le plaisir de conduite au cœur de son ADN.

Disponible dès 2004, la version roadster équipée d'une capote électrique propose une ligne très pure. La sonorité moteur particulièrement travaillée, est très flatteuse à l'oreille et invite à jouer avec l'accélérateur pour faire varier les tonalités du V6.

Vendue neuve dans la région de Pise en Italie, notre 350 Z a eu deux propriétaires avant d'arriver en France en 2011, son compteur affichait un peu moins de 36 000 km. Son actuel propriétaire en prend possession en 2013 et serait la 4^e main.

Notre exemplaire dispose d'une carrosserie grise *Silverstone* associée à des jantes Rays en alliage forgé laissant apparaître des étriers dorés Brembo. L'habitacle quant à lui propose de confortables sièges ventilés en cuir caramel, disposant d'une partie centrale tressée permettant à l'air frais de circuler autour de son occupant. Le compte tour central et la position de conduite rappellent la vocation sportive du modèle.

Affichant un peu moins de 67 000 km, notre roadster japonais est accompagné de son carnet d'entretien et de son manuel d'utilisation. Notre essai routier nous a démontré tout le potentiel de cette auto qui, avec son design musclé, sa mécanique performante et son estimation attractive, ne manque pas d'arguments pour convaincre !

Presented in its European version at the 2003 Geneva Motor Show, the Nissan 350 Z is a rear-wheel drive sports coupé, powered by a naturally-aspirated 3.5-litre V6 developing 280 hp, and mated to a 6-speed manual gearbox, putting driving pleasure at the heart of its DNA.

Available from 2004, the roadster version is equipped with an electric soft top and boasts very pure lines. The engine's particularly well-crafted sound is very flattering to the ear, and invites you to play with the accelerator to vary the tones of the V6.

Sold new in the Pisa region of Italy, our 350 Z had two owners before arriving in France in 2011, with just under 36,000 km on the odometer. Its current owner took possession in 2013 and is believed to be the 4th owner.

Our model is finished in Silverstone Grey, with Rays forged alloy wheels and Brembo gold callipers. The interior features comfortable ventilated seats in caramel leather, with a woven central section that allows fresh air to circulate around the occupant. The central rev count and driving position are reminiscent of the model's sporting vocation.

With just under 67,000 km on the odometer, our Japanese roadster comes with a service booklet and owner's manual. Our road test showed us the full potential of this car, which with its muscular design, high-performance powertrain and attractive price tag is sure to win you over!

Ferrari 456 GT – 1995

Châssis n° ZFFSP44B000101913

Carte grise française

French registration title

35 000 - 55 000 €

« Estimation attractive pour la Ferrari parfaite pour *cruiser!* »

“Attractive valuation for a perfect Ferrari to cruise!”



Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 au V12 avant, le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d’aboutir à sa commercialisation en 1992; pour ce modèle, Pininfarina a privilégié la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d’échappement.

Le résultat est remarquable, l’aérodynamisme soigné, avec d’inédits flancs creusés pour permettre un meilleur refroidissement du moteur; produite à 3 300 exemplaires jusqu’en 2003, la 465 GT se singularise par sa boîte de vitesses mécanique.

Notre exemplaire fut livré neuf en Allemagne dans cette teinte Rosso Corsa avec un intérieur noir. Le propriétaire actuel s’en porte acquéreur en 2002 à Stuttgart: la voiture avait alors 25 000 km. En 23 ans de vie commune, plus de 116 000 km seront parcourus

à son volant, élevant le kilométrage total à plus de 141 000 km.

Aujourd’hui, la voiture présente une belle patine, avec quelques défauts de carrosserie mais un habitacle en bon état général (les cuirs sont craquelés mais bien tendus, signe d’un stockage en bonne condition). Une préparation Hamman avait été effectuée probablement avant son achat, avec l’ajout de jantes spécifiques (celles d’origine sont vendues avec la voiture), de freins à disques ventilés, et d’une ligne d’échappement. La voiture fonctionne bien, et les courroies de distribution ont été remplacées en juin 2023. À noter que le carnet d’entretien et un important dossier sont présents.

Estimation très attractive pour une auto qui mérite quelques soins cosmétiques.

Continuing the tradition of Ferrari 2+2 front-wheel drive V12 coupés, the 456 project was launched in 1989 and brought to market in 1992; for this model, Pininfarina opted for discretion rather than sporting excess, which was only hinted at by the twin tailpipes.

The result is remarkable, the aerodynamics meticulous, and the sides hollowed out to allow better engine cooling. Produced in 3,300 examples until 2003, the 465 GT stands out for its mechanical gearbox.

Our example was delivered new in Germany in this shade of Rosso Corsa with a black interior. The current owner bought the car in Stuttgart in 2002, when it had 25,000 km on the clock. In the 23 years they’ve been together, the car has clocked up

more than 116,000 km, bringing the total to over 141,000 km!

Today, the car has a beautiful patina, with a few body defects but a cockpit in generally good condition (the leathers are cracked but tight, a sign of storage in good condition). A Hamman preparation had probably been carried out prior to its purchase, with the addition of special wheels (the original ones are sold with the car), ventilated disc brakes and an exhaust system. The car runs well, and the timing belts were replaced in June 2023. It should be noted that the maintenance booklet and an extensive file are present.

A very attractive estimate for a car that deserves some cosmetic care.

75

Ferrari F430 Spider – 2007

Châssis n° ZFFEZ59B000148983
Carte grise française

French historic registration title

100 000 - 120 000 €

« Rare Pack Carbone, et moins de 55 000 km au compteur ! »

“Rare Carbon Pack, and less than 55,000 km on the odometer!”



Comme anticipé, c'est le Salon de Genève 2005 qui accueillera la présentation de la version Spider de la nouvelle berlinette Ferrari, présentée quelques mois plus tôt au Salon de Paris.

Sans surprise, le succès est immédiat : outre la capote escamotable très rapidement (20 secondes seulement!), la simplicité de l'entretien des F430 face à ses sœurs fait d'elle une auto fiable et plus facile qu'auparavant.

Comme l'atteste son duplicata de carnet d'entretien, notre exemplaire fut livré neuf le 25 juillet 2006 par les établissements FBO Motors, à Lisbonne, dans cette configuration Rosso Corsa avec intérieur beige, avec en plus le rarissime Pack Carbone!

Quelques mois après, la voiture rejoint la France, pays qu'elle ne quittera plus jusqu'à aujourd'hui.

Cet exemplaire est en bel état général, et bénéficie d'un suivi sans faille, grâce aux tampons présents dans son carnet. On y apprend notamment qu'une réfection de la boîte de vitesses fut effectuée en 2019, à 42 000 km, que les pneus furent changés en 2021, et que la voiture n'a parcouru qu'un peu plus de 1 000 km depuis sa dernière révision fin 2023. Il est également important de noter que la capote a été changée en 2022... et que les boutons en suédine sont devenus collants. >

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

As expected, the 2005 Geneva Motor Show was the venue for the presentation of the Spider version of the new Ferrari berlinetta, which had been unveiled a few months earlier at the Paris Motor Show.

Unsurprisingly, it was an immediate success: in addition to the very fast retractable soft top (only 20 seconds!), the simplicity of the F430's maintenance compared with its sisters made it a reliable car that was easier to maintain than ever before.

As its duplicate service book attests, our example was delivered new on the 25th of July 2006 by FBO Motors in Lisbon, in this configuration of Rosso Corsa on a beige interior, with the added

bonus of the extremely rare Carbon Pack! A few months later, the car was shipped to France, where it remains to this day.

The car is in fine condition throughout, and benefits from faultless follow-up, thanks to the stamps in its service book. Among other things, we can see that the gearbox was rebuilt in 2019, at 42,000 km, that the tyres were changed in 2021, and that the car has covered just over 1,000 km since its last service at the end of 2023. It's also worth noting that the soft top was changed in 2022... and the suede buttons have become sticky. >



Les F430 Spider sont très rares avec ce pack d'options, et celle-ci est présentée avec une estimation très attractive... Ne ratez pas l'occasion d'ajouter une telle auto à votre collection, elle ne se présentera peut-être plus jamais !

F430 Spiders are very rare with this option package, and this one is presented with a very attractive estimate... Don't miss the opportunity to add such a car to your collection, it may never come along again!

76

Ferrari F430 Spider « Boîte mécanique » – 2007

Châssis n° ZFFEZ59B000154903
Carte grise française en cours
French registration title in progress

210 000 - 280 000 €

« Rarissime boîte de vitesses manuelle,
7 600 km au compteur »

*“Extremely rare manual gearbox,
7,600 km on the odometer”*



La présentation d'une nouvelle Ferrari est un événement de taille, rare, attendu par tous les passionnés d'automobiles... Salon de Paris 2004 : la 360 Modena, succès commercial considéré par beaucoup comme le passage à l'ère moderne pour Ferrari, est remplacée par la F430, la nouvelle berlinette au V8 central-arrière. Le succès est là aussi au rendez-vous : la nouvelle née est bien plus confortable à la conduite grâce à un nouveau cocktail d'aides, mais aussi plus puissante, avec 490 ch pour 1 350 kg !

Il est également important de noter que les F430 ont – en immense majorité – été vendues équipées de la boîte de vitesses automatique, alors que la boîte de vitesses manuelle était disponible

sans coût additionnel. Ces exemplaires sont des autos d'une rareté particulière, et sont les dernières berlinettes à V8 central-arrière produites (sans être des commandes spéciales) avec ces boîtes de vitesses.

Notre exemplaire fut livré neuf par Stradale Automobile le 20 juin 2007 à son premier propriétaire, un capitaine d'industrie français, qui prit la décision de l'immatriculer en Allemagne (la voiture restera tout de même dans sa résidence du sud de la France). Apparemment, ce collectionneur était un fin connaisseur de Ferrari tant la liste d'options est longue : boîte de vitesses manuelle, teinte *Rosso Corsa*, intérieur complet en cuir rouge (Tailor Made), sièges électriques, sellerie Daytona... >

The presentation of a new Ferrari is a major event, a rare one, scrutinised by all car enthusiasts... The 2004 Paris Motor Show was the scene of this event: the 360 Modena, a commercial success considered by many as the passage to the modern era for Ferrari, was replaced by the F430, the new saloon car with a central-rear V8. The newcomer was much more comfortable to drive, thanks to a new cocktail of aids, and also more powerful, with 490 bhp for 1,350 kg!

It's also worth noting that the vast majority of F430s were sold with automatic gearboxes, whereas manual gearboxes were available at no extra cost. These examples are particularly rare cars, and are the last V8 centre-rear saloons produced (without being special orders) with these gearboxes.

Our example was delivered new by Stradale Automobile on the 20th of June 2007 to its first owner, a French captain of industry, who decided to register it in Germany (although the car will remain in his residence in the south of France). Apparently, this collector was a fine Ferrari connoisseur, as the list of options is so long: manual gearbox, Rosso Corsa colour, full red leather interior (Tailor Made), electric seats, Daytona upholstery... >



Aujourd'hui, la voiture n'affiche qu'un peu plus de 7 500 km au compteur, vérifiables à travers les tampons présents dans le carnet d'entretien d'origine. Lors de notre essai routier, nous avons pu constater que la boîte de vitesses manuelle offrait des sensations de conduite très différentes des exemplaires en boîte de vitesses automatique « d'origine ». Son état général est par ailleurs très bon, et fidèle à ce faible kilométrage !

Cette F430 coche absolument toutes les cases : seconde main, faible kilométrage, combinaison de couleur rare, mais aussi et surtout la boîte de vitesses mécanique ! Voici l'occasion d'ajouter une Ferrari rarissime à sa collection...

Today, the car has just over 7,500 km on the odometer, verifiable through the stamps in the original service booklet. During our test drive, we noticed that the manual gearbox offered a very unique driving experience compared with the "original" automatic gearbox. Its general condition is also very good, and in keeping with its low mileage!

This F430 ticks absolutely all the boxes: second-hand, low mileage, rare colour combination, but above all the mechanical gearbox! This is your chance to add a rare Ferrari to your collection...



Ferrari 599 GTO – 2011

Châssis n° ZFF70RDB000178278
Carte grise française
French registration title

800 000 - 1 000 000 €
VOITURE SOUMISE À TVA

« Et au huitième jour, dieu créa la GTO »
“And on the eighth day, God created the GTO”



L'histoire de Ferrari a suscité les plus grandes passions automobile, rythmées par une poignée de modèles devenus plus que mythiques. Dans cette liste de rêve, les 250 GT California côtoient les F40 ou les prototypes de course 312P, mais un suffixe revient à trois reprises : GTO (comprenez Gran Turismo Omologato), d'abord issu du nec plus ultra de la firme au Cavallino, la 250 GTO, rien que ça ! Après cela, c'est la première itération de la – désormais mythique – lignée des supercars / hypercars Ferrari, la 288 GTO, initialement conçue pour l'homologation en Groupe B.

A l'aube des années 2010, Ferrari dispose au sommet de sa gamme de série de la berlinette à V12 avant nommée 599

GTB. Cette dernière est certainement le modèle ayant fait évoluer la philosophie de Ferrari vers l'ère moderne, après les – plus discrètes – 550 Maranello et 575. Désormais, le style est plus exotique, et plus sportif ! Quelques années avant la 599, Ferrari avait annoncé la création d'un nouveau programme nommé XX, dédié au développement de nouvelles technologies à travers la production de poignées d'autos de compétition pour les clients les plus importants... L'idée était révolutionnaire : développer des voitures de piste non homologuées, plus radicales que les modèles de série, et les proposer avec un service complet incluant support technique et sessions sur circuit. La première itération dans ce programme est développée sur la base de l'Enzo, nommée alors FXX. >

The history of Ferrari has aroused the greatest automotive passions, punctuated by a handful of models that have become more than legendary. In this dream list, the 250 GT California rubs shoulders with the F40 or the 312P racing prototypes, but one suffix comes up three times: GTO (meaning Gran Turismo Omologato), initially derived from the nec plus ultra of the Cavallino firm, the 250 GTO, no less! Then came the first iteration of the now legendary Ferrari supercar/hypercar line, the 288 GTO, initially designed for Group B homologation.

At the dawn of the 2010s, Ferrari had at the top of its production range the V12 front berlinetta known as the 599 GTB. This is certainly the model that brought Ferrari's philosophy into the

modern era, after the – more discreet – 550 Maranello and 575. From then on, the style was more exotic, and sportier! A few years before the 599, Ferrari had announced the creation of a new programme called XX, dedicated to the development of new technologies through the production of racing car handles for the most important customers... The idea was revolutionary: to develop non-homologated track cars, more radical than production models, and to offer them with a complete service including technical support and track sessions. The first iteration of this programme was developed on the basis of the Enzo, then called the FXX. >



Quelques années après, en 2009, Ferrari annonce un nouveau modèle, prenant alors comme base la 599 GTB : c'est alors l'âge d'or de ce programme ! Inspirée par cette auto et par le passé de la marque, les ingénieurs de Maranello récupèrent une 599 XX et commencent la conception d'une version de route. C'est le retour de la philosophie GTO !

Salon de Pékin 2010, le public afflue devant les nouvelles BMW et Mercedes-Benz, mais l'attraction n'est pas là... Sur le stand Ferrari, c'est la cohue face à la dernière-née : la 599 GTB est métamorphosée en bête féroce, et renommée 599 GTO. Elle perd 100 kg et gagne 67 ch, grâce à des modifications profondes : nouveaux pistons à compression élevée, système d'admission

optimisé avec des conduits repensés, échappement sport avec collecteurs en Inconel, gestion électronique entièrement reprogrammée, utilisation intensive de carbone (capot, coffre, tableau de bord, sièges), et enfin changement de pièces de châssis pour de l'aluminium ! Avant même la présentation, les 599 exemplaires produits étaient déjà vendus... >

A few years later, in 2009, Ferrari announced a new model, based on the 599 GTB: it was the golden age of this programme! Inspired by this car and by the brand's past, the engineers at Maranello recovered a 599 XX and began designing a road-going version. It was the return of the GTO philosophy!

At the 2010 Beijing Motor Show, the public flocked to see the new BMW and Mercedes-Benz models, passing their eyes at high speed as the attraction was not there. On the Ferrari stand, there was a general rush to see the latest model: the 599 GTB had been transformed into a ferocious beast, and renamed the 599 GTO. It lost 100 kg and gained 67 bhp over the 599 GTB, thanks to far-reaching modifications: new high-compression

pistons, an optimised intake system with redesigned ducts, a sports exhaust system with Inconel headers, completely reprogrammed electronic management, extensive use of carbon (bonnet, boot, dashboard, seats), and finally a change of chassis parts to aluminium! Even before the presentation, the 599 cars produced had already been sold...

Our example was delivered new by Foitek in this interesting colour combination of Rosso Formula 1 2007 (Tailor Made triple-coat tint) on a black alcantara interior. It's the options that make this car so interesting: carbon headlamp tray, carbon hubcap, carbon door lining, carbon door sills, carbon Cavallino, gloss black painted wheels, Bose sound system, telemetry kit... >



Notre exemplaire fut livré neuf par les Ets Foitek dans cette intéressante combinaison de couleurs Rosso Formula 1 2007 (teinte triple couche Tailor Made) avec un intérieur en alcantara noir. C'est au niveau des options que cet exemplaire devient très intéressant : bac à phares en carbone, cache-moyeux en carbone, revêtement sous la porte en carbone, seuils de portes en carbone, Cavallino en carbone, jantes peintes en noir brillant, système de son Bose, kit télémétrie... Aujourd'hui, la voiture n'a connu que trois propriétaires et ne présente qu'un peu plus de 15 000 km au compteur. Son carnet d'entretien est bien entendu toujours présent et tamponné depuis l'origine, jusqu'en décembre 2024, date à laquelle la voiture fut révisée par Modena Sport.

Collectionneurs avertis, nous ne vous apprenons rien à la lecture de ce texte, tant cette auto est un mythe ayant occupé plusieurs dizaines de pages de nos journaux préférés. Ajouter une GTO à sa collection est un acte rare, propulsant une collection dans une nouvelle dimension. Leur rareté, leur mysticité, et leur agrément de conduite permettront à ces autos de dépasser – sous peu – les estimations actuelles. Ne ratez pas cette occasion, elle risque de ne jamais se représenter !

Today, the car has only had three owners and has just over 15,000 km on the clock. Its service book is still there, of course, and has been stamped from the outset, until December 2024, when the car was serviced by Modena Sport.

Informed collectors, we're not teaching you anything by reading this text, as this car is a legend that has taken up dozens of pages in our favourite newspapers. Adding a GTO to your collection is a rare act, propelling your collection into a new dimension.

Their rarity, their mysticity, and the sheer pleasure of driving will enable these cars to surpass - in the near future - their current estimates. Don't miss this opportunity - it may never come again!





78

Ford Mustang Coupé 289 – 1965

Châssis n° 5F07C662930
Carte grise française de collection
French historic registration title

24 000 - 28 000 €

« Une Mustang d'origine, avec une jolie combinaison de couleurs à une estimation raisonnable. »

“An original Mustang, with a nice colour combination at a reasonable price.”



17 avril 1964, Ford, second constructeur mondial, présente à New York sa Mustang et réinvente l'automobile avec la première des pony cars, un coupé sportif à l'antithèse des grosses voitures lourdes et massives jusque-là typiques de la production américaine.

La Mustang sera disponible en coupé hard-top ou en cabriolet, puis en fastback à partir de 1965. Le premier jour de sa commercialisation, la voiture sera vendue à 22 000 exemplaires : l'histoire est en marche !

La voiture que nous présentons fut fabriquée en 1965 à l'usine Ford de Deaborn, dans l'Etat du Michigan. Il s'agit d'un Coupé (Hardtop) équipé d'un moteur Code C, un V8 de 289 ci (4,7 l) à

deux carburateurs, associé à la boîte 4-vitesses automatique. Elle est sortie d'origine avec cette combinaison de couleur Arcadian Blue avec intérieur vinyle White & Blue de type Pony Luxe.

Cette voiture, saine mais qui présente quelques points de rouille de surface, fut récemment importée des Etats-Unis, avant de bénéficier d'une révision d'usage (pneus, radiateur, allumage complet, filtres, électricité, freins, etc. ; facture jointe), et d'obtenir sa carte grise de collection française, après les démarches ad hoc auprès de la FFVE.

Voici une Mustang dans une jolie combinaison de couleurs, matching colors et numbers, à une estimation raisonnable pour une auto non modifiée ni restaurée.

On 17 April 1964, Ford, the world's second-largest carmaker, presented its Mustang in New York, reinventing the automobile with the first of the pony cars, a sporty coupé that was the antithesis of the big, heavy, massive cars that had been typical of American production until then.

The Mustang was available as a hard-top coupé or convertible, then as a fastback from 1965. On its first day on the market, the car sold 22,000 units: history was in the making!

The car we are presenting was built in 1965 at Ford's Deaborn plant in Michigan. It's a hardtop coupé powered by a Code C engine, a 289 ci (4.7 l) V8 with twin carburetors and automatic

3-speed gearbox. It was originally produced in this Arcadian Blue colour combination with a Pony Luxe White & Blue vinyl interior.

This car, which is sound but has a few spots of surface rust, was recently imported from the United States, before undergoing a routine service (tyres, radiator, full ignition, filters, electrics, brakes, etc.), and obtaining its French historic registration title, following the appropriate formalities with the FFVE.

Here is a Mustang in a lovely combination of colours, matching colours and numbers, at a reasonable price for a car that has not been modified or restored.

79

Citroën DS 23 ie Pallas – 1973

Châssis n° 01FG8617
Carte grise française
French registration title
25 000 - 35 000€

« La DS dans sa version la plus aboutie. »
“The DS in its most accomplished version.”



Elle se présente à nous en bel état, malgré quelques défauts de carrosserie (coulures notamment). Elle fonctionne bien mais nécessitera quelques réglages complémentaires avant qu'elle ne retrouve son caractère de « battante », comme l'écrivait André Costa en 1973...

This engine had a remarkable career and brought the DS even more flexibility and torque, allowing it to reach almost 190 km/h top speed.

Test driver André Costa from L'Auto-Journal appreciated a new character at the time: 'With its 130 hp and its generous power curve, the 23 has become, if its driver so desires, a fighter that, despite its weight, weaves well through small roads while devouring the highway with gluttony...'

The ultimate evolution of the legendary DS, the 23 rolled off the production line in September 1972. The engine developed 130 hp in its electronic fuel injection version. There were already rumors of succession within the Citroën family, and the aging DS needed novelty. The DS 23 thus came to replace the 21, which would then be renamed 'D Super 5' and equipped with the manual transmission.

The car illustrated on these pages is therefore a 23 'electronic injection' Pallas, equipped with the hydraulic transmission. Originally finished in Beige Albatros, it was dismantled and stripped down and repainted in its original color, while having preserved its period interior in gold-colored fabric.

The 2.3-liter engine, for the 1973 model year, was available in carburetor or injection versions, and could be coupled with three transmission versions: manual, hydraulic, or automatic.

It presents itself to us in good condition, despite some bodywork defects (runs in particular). It runs well but will require some additional adjustments before it regains its 'fighter' character, as André Costa wrote in 1973...

Ultime évolution de la mythique DS, la 23 sort des chaînes en septembre 1972. Le moteur développe 130 ch dans sa version à injection électronique. Il y a déjà des rumeurs de succession au sein de la famille Citroën, et la DS vieillissante a besoin de nouveauté. La DS 23 vient donc remplacer la 21 qui sera alors renommée « D Super 5 » et se verra équipée de la boîte mécanique. Le moteur 2,3 l, pour l'année modèle 1973, est disponible en version carburateur ou injection, et peut être accouplé à trois versions de boîtes de vitesses : mécanique, hydraulique ou automatique. Ce moteur fait une remarquable carrière et apporte à la DS encore plus de souplesse et de couple, lui permettant d'atteindre presque 190 km/h en vitesse de pointe.

Le pilote essayeur André Costa de L'Auto-Journal appréciait alors un caractère nouveau : « Avec ses 130 ch et sa courbe de puissance dodue, la 23 est devenue, si son pilote le désire, une battante qui, malgré son poids, se faufile bien sur les petites routes tout en avalant l'autoroute avec gloutonnerie... »

La voiture qui illustre ces pages est donc une 23 « injection électronique » Pallas, équipée de la boîte hydraulique. Sortie Beige Albatros, elle a été démontée et mise à nue et repeinte dans sa couleur d'origine, tout en ayant conservé son intérieur d'époque en tissus couleur Or.



80

Citroën CX 25 Prestige Automatic Série 2 – 1986

Châssis n° VF7MANH00005257
Carte grise française de collection

French historic registration title

20 000 - 30 000€

« Cette très belle 3^e main possède un historique limpide en plus d'être parfaitement documentée depuis l'origine. »

“This beautifully preserved third-owner example boasts a clear and fully documented history from new.”



La Citroën CX Prestige que nous présentons fut achetée neuve en juillet 1986 par Madame Roxane Debuissou. Dame du monde, elle était la conseillère privilégiée de certains des plus grands chefs étoilés qu'elle avait épaulé plus jeunes avant qu'ils ne deviennent les Christian Constant, Philippe Legendre, Pierre Gagnaire, Yannick Alléno, Joel Robuchon ou encore Christian Lesquer que le monde entier nous envie aujourd'hui.

Commandée auprès de la concession de la rue de Vaugirard dans le 15^e arrondissement, le bon de commande et la facture d'achat figurent toujours au dossier rassemblant toutes les factures d'entretien depuis l'origine, brochures publicitaires, courriers et autres correspondances. Toujours conduite par son chauffeur,

c'est ce dernier qui recevra en cadeau le véhicule en 2002, la voiture n'a alors que 83 000 km. En 2018, ce dernier la cédera au gendre de Madame Debuissou, lui-même grand amateur de la marque et déjà propriétaire de plusieurs modèles du genre.

De couleur Gris Neptune, la voiture recevait en option le freinage ABS, l'intérieur en cuir Tabac Blond, 4 jantes alliage léger, l'ordinateur de bord, la climatisation et l'autoradio. Si l'ensemble de la carrosserie a été restaurée il y a plusieurs années avec un voile de peinture très bien exécuté, l'habitacle quant à lui a conservé sa superbe la sellerie d'origine, tout comme les moquettes, ciel de toit et contreportes, en parfait état d'origine. >

The Citroën CX Prestige we present was purchased new in July 1986 by Madame Roxane Debuissou. A true society lady, she was the trusted advisor to some of the greatest Michelin-starred chefs — having supported them in their early careers before they became the Christian Constant, Philippe Legendre, Pierre Gagnaire, Yannick Alléno, Joël Robuchon, and Christian Lesquer that the world admires today.

Ordered from the dealership on Rue de Vaugirard in Paris's 15th arrondissement, the original purchase order and invoice are still included in the file, which also contains all service invoices from new, promotional brochures, letters, and other correspondence. Always chauffeur-driven, the car was gifted to

the chauffeur in 2002 when the odometer read just 83,000 km. In 2018, he passed it on to Madame Debuissou's son-in-law, a passionate Citroën enthusiast and collector.

Finished in Neptune Grey, this CX was fitted with desirable options such as ABS braking, Blond Tobacco leather interior, four alloy wheels, an on-board computer, air conditioning, and a radio. While the exterior was professionally repainted some years ago, the interior remains in superb original condition, with untouched leather seats, carpets, headliner, and door panels. >



Toujours parfaitement entretenue, d'abord par la concession Vaugirard-Lefebvre puis par la concession de Brétigny-sur-Orge, la voiture est depuis 2018 maintenue par les Ets Daunat. Affichant un peu plus de 115 000 km au compteur, certifié par l'Histovec, son 3^e et actuel propriétaire a dépensé plus de 11 000 € depuis son acquisition pour assurer son parfait fonctionnement.

Utilisée régulièrement pour rejoindre Paris à La Baule, cette voiture emblématique d'une France ingénieuse offre un agrément de conduite et un confort exceptionnel pour ses occupants. Motorisée par le 4-cylindres 2.5 injection atmosphérique, les CX Prestige équipées de la boîte Automatic sont parmi les plus rares de la gamme.

Always meticulously maintained — first by the Vaugirard-Lefebvre dealership, then by the Brétigny-sur-Orge branch — the car has, since 2018, been serviced by Citroën specialists Daunat. Showing just over 115,000 km, as verified by Histovec, its 3rd and current owner has invested over €11,000 since acquiring it to ensure it runs perfectly.

Regularly driven between Paris and La Baule, this iconic symbol of France's engineering ingenuity offers exceptional comfort and driving pleasure for its occupants. Powered by the naturally aspirated 2.5-liter inline-four and fitted with an automatic transmission, CX Prestige models equipped this way are among the rarest in the range.



Citroën Traction 11 Commerciale – 1939

Châssis n° 291754
Carte grise française de collection
French historic registration title
20 000 - 30 000 €

« Peut-être l'une des Traction les plus rares.
Assurément la plus polyvalente ! »
"Perhaps one of the rarest Traction.
Certainly the most versatile!"



Depuis la sortie de la première Citroën en 1919, la firme aux Chevrons met un point d'honneur à proposer au catalogue des versions commerciales polyvalentes, destinées aux artisans patrons de petites entreprises qui n'ont pas la possibilité d'avoir deux véhicules. La même voiture doit pouvoir tout faire.

L'innovante Traction, lancée en 1934, n'échappe pas à la règle et, la 11 Commerciale est présentée au Salon de Paris 1937. Elle a un aspect moins utilitaire que la Rosalie qu'elle remplace. Et pour cause, même si son intérieur est amplement dépouillé, il s'agit ni plus ni moins que d'une Traction Familiale – modèle présenté dès juillet 1934 – équipée d'un double hayon.

Hyper polyvalente, cette Commerciale est une sorte de Monospace avant l'heure, offrant une modularité jusqu'alors jamais vue, avec notamment un plancher bois ajustable à deux hauteurs, des sièges rabattables ou des portes arrière ouvrantes à 180 degrés. Il y a même une trappe au milieu du plancher pour permettre à d'éventuels liquides de s'écouler.

La guerre n'entraîne pas l'arrêt complet de la production de la 11 Commerciale, mais alors que 1 189 et 1478 exemplaires sont respectivement produits en 1938 et 1939, les quantités chutent à 542 en 1940 puis 350 en 1941. La chaîne s'arrête en octobre 1941 pour ne reprendre qu'en... 1953.



La voiture que nous présentons est l'une des 7 survivantes recensées de la production d'avant-guerre. C'est donc une vraie rareté, qui se présente en bel état d'usage après une restauration ancienne de qualité.

Elle est équipée de roues Pilote, d'une galerie de toit d'époque et de son rarissime plancher bois d'origine. Elle n'a connu que 5 propriétaires depuis l'origine ! Serez-vous le 6^e ?

Since the release of the first Citroën in 1919, the chevron firm has made it a point of honor to offer versatile commercial versions in the catalog, intended for craftsmen and small business owners who do not have the possibility of having two vehicles. The same car must be able to do everything.

The innovative Traction, launched in 1934, was no exception to the rule and the 11 Commerciale was presented at the 1937 Paris Motor Show. It had a less utilitarian appearance than the Rosalie it replaced. And for good reason, even though its interior was largely stripped down, it was nothing more or less than a Traction Familiale - a model presented as early as July 1934 - equipped with a double tailgate.

Extremely versatile, this Commerciale was a sort of MPV before its time, offering modularity never seen before, notably with an adjustable wooden floor at two heights, folding seats, and rear doors opening 180 degrees. There was even a hatch in the middle of the floor to allow any liquids to drain out.

The war did not lead to the complete halt of 11 Commerciale production, but while 1,189 and 1,478 units were respectively produced in 1938 and 1939, quantities dropped to 542 in 1940 then 350 in 1941. The production line stopped in October 1941 only to resume in... 1953.

The car we present is one of the 7 recorded survivors from pre-war production. It is therefore a true rarity, which presents itself in good used condition after a quality restoration from years past.

It is equipped with Pilote wheels, a period roof rack, and its extremely rare original wooden floor. It has only known 5 owners since new! Will you be the 6th?



82

Peugeot 205 GL – 1983

Châssis n° VF3741A11E5073571
Carte grise française

French registration title

4 000 - 8 000 €
SANS RÉSERVE

« Première série, moins de 45 000 km ! »

“First series, less than 45,000 km!”



La 205 est sans doute la voiture française la plus emblématique des années 1980, et l'exemplaire qui illustre ses pages en est un exemple frappant, puisqu'il s'agit d'une finition Grand Luxe de la première année de production !

Notre exemplaire est livré neuf le 8 juillet 1983 par Mondelange Auto à un certain Lothaire T., de Moselle, qui conservera la voiture jusqu'en 2020 ! Elle passera par la suite entre les mains de deux passionnés de la région, avant d'atterrir dans la collection du propriétaire actuel.

Aujourd'hui, son compteur indique moins de 45 000 km, vérifiables aisément grâce à l'Histovec, mais aussi grâce à son carnet d'entretien et de garantie !

La voiture est en bel état général, l'habitacle est très beau, la peinture bien conservée, et nous noterons simplement quelques petits défauts de carrosserie. Son fonctionnement est assez bon malgré une faible utilisation ces derniers temps. Une légère révision sera donc à envisager avant de reprendre la route.

Les premières 205 en bon état sont des denrées rares... Celle-ci a la chance d'avoir en plus un faible kilométrage ! Avis aux collectionneurs !

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

The 205 is without doubt the most emblematic French car of the 1980s, and the copy that illustrates these pages is a striking example of this, since it is a Grand Luxe finish from the first year of production!

Our example was delivered new on the 8th of July 1983 by Mondelange Auto to a certain Lothaire T., from Moselle, who kept the car until 2020! It then passed through the hands of two local enthusiasts, before ending up in the current owner's collection.

Today, its odometer shows less than 45,000 km, easily verifiable thanks to the Histovec, but also thanks to its maintenance and warranty booklet!

The car is in good overall condition, with a very nice interior and well-preserved paintwork, and we'll just note a few minor bodywork defects. It runs quite well despite not being used much recently. A minor overhaul will therefore be necessary before taking to the road again.

Early 205s in good condition are rare commodities... and this one is lucky enough to have low mileage too! Collectors beware!

83

Peugeot 404 Berline – 1963

Châssis n° 4423464
Carte grise française de collection

French historic registration title

8 000 - 12 000 €
SANS RÉSERVE

« Très bel état, sans réserve ! »
“*Very good condition, no reserve!*”



Après le succès de la 403, Peugeot présente aux concessionnaires la première-née de la gamme X04, née du crayon de Pininfarina. La 404 est une berline aux traits saillants qui plaît très vite et qui reste encore aujourd'hui l'une des populaires françaises les plus appréciées.

Le millésime 1963 est intéressant puisque c'est le premier à embarquer le bloc 4-cylindres à 5 paliers, plus robuste et fiable. Notre exemplaire semble avoir bénéficié d'une restauration intelligente : là où la baie moteur est encore d'origine et en parfait état, un voile de peinture de très bonne qualité a été apposé, et la sellerie a été refaite et est parfaitement conservée.

Son fonctionnement est très bon, et donne le sentiment d'une auto choyée par ses précédents propriétaires. Le moteur tourne rond, la boîte de vitesses n'émet pas de bruits anormaux... Néanmoins, après quelques mois d'immobilisation, une révision d'usage sera à envisager.

Les 404 sont communes sur le marché, mais celle-ci est dans un état particulièrement intéressant ! Ne passez pas à côté !

Following the success of the 403, Peugeot presented dealers with the first-born of the X04 range, designed by Pininfarina. The 404 was a saloon car with striking features that quickly became popular and is still one of the most attractive French cars.

The 1963 model is interesting because it was the first to use the more robust and reliable 5-bearing crankshaft 4-cylinder engine! Our example seems to have benefited from an intelligent restoration: where the engine bay is still original and in perfect condition, a veil of very good quality paint has been applied, and the upholstery has been redone and is perfectly preserved.

It runs very well, and gives the impression of a car pampered by its previous owners. The engine runs smoothly and the gearbox doesn't make any abnormal noises... Nevertheless, after a few months of storage, a service will be recommended.

404s are common on the market, but this one is in particularly attractive condition! Don't miss out!

84

Renault Dauphine – 1961

Châssis n° 5893251
Carte grise française
French registration title
7 000 - 10 000 €

« La monture idéale pour les balades en famille! »
“The ideal car for family outings!”



Rare exemplaire de la dernière année de commercialisation de la mythique Dauphine.

Peinture et intérieur d'origine à la conservation bluffante : une véritable time capsule, rarissime sur des autos populaires !

Teinte Bleu Azur très élégante, intérieur à motifs pied de poule très bien préservé.

Fonctionnement optimal rendu possible par son propriétaire actuel, fin collectionneur lui ayant offert une révision générale en début d'année.

Populaire française agréable à conduire, fiable et peu coûteuse en entretien.

A rare example from the last year of production of the legendary Dauphine.

Original paintwork and interior remarkably well preserved: a real time capsule, extremely rare on popular cars!

Very elegant Bleu Azur paintwork, very well preserved interior with 'Pied de poule' motif.

Optimum running made possible by its current owner, a keen collector who gave it a general overhaul earlier this year.

A popular French car that's fun to drive, reliable and inexpensive to maintain.

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



85

Volkswagen Coccinelle 1303 S – 1973

Châssis n° 1332939410
Carte grise française de collection

French historic registration title

12 000 - 18 000 €

« Livrée neuve en Principauté d'Andorre,
peinture et intérieur d'origine ! »

“Delivered new in the Principality of Andorra,
original paintwork and interior”



En 1972, Volkswagen présente la dernière version de la Coccinelle, baptisée 1303 S. Cette version apporte un nombre important d'évolutions, et fait véritablement rentrer la beetle dans l'ère moderne : suspension avant indépendante, pare-brise bombé, et une amélioration du 4-cylindres qui passe désormais à 1,6 l pour 50 ch.

Notre exemplaire fut livré neuf en principauté d'Andorre, dans une intéressante combinaison de Bleu avec intérieur en vinyle noir, avec en option le volant sport et le réservoir à grande capacité.

Son état d'origine est absolument bluffant : la peinture et l'intérieur, tous deux portant une patine très jolie et saine, sont d'origine.

Bien entendu, le carnet d'entretien est toujours présent et tamponné, et permet de présumer que les 21 200 km au compteur sont d'origines !

Du point de vue mécanique, cet exemplaire fonctionne très bien et est – sans surprise – très à l'aise même dans le trafic parisien. Le moteur est sain et silencieux (ligne d'origine rare sur ces modèles !), la boîte de vitesses est douce, et les freins sont parfaitement efficaces.

Collectionneurs ou amateurs, voici un très bel exemplaire de Coccinelle, qui sera aussi à l'aise dans les rues de Paris en *daily*, que dans une collection importante !

In 1972, Volkswagen presented the latest version of the Beetle, christened the 1303 S. This version brought a number of important changes, and really brought the Beetle into the modern era: independent front suspension, a curved windscreen, and an improvement in the 4-cylinder engine to 1.6l for 50 hp.

Our example was delivered new to the Principality of Andorra, in an interesting combination of Blue on a black vinyl interior, with the optional sports steering wheel and large-capacity fuel tank.

Its original condition is absolutely stunning: the paintwork and interior, both with a very attractive and healthy patina, are original. Of course, the service booklet is still present and stamped, so we can assume that the 21,200 km on the odometer are original!

Mechanically, this car runs very well and is – unsurprisingly – at ease even in Parisian traffic. The engine is healthy and quiet (a rare original line on these models!), the gearbox is smooth, and the brakes are perfectly effective.

Whether you're a collector or an enthusiast, this is a very fine example of a Beetle that will be just as at home on the streets of Paris as a daily driver as it will be in an important collection!

86

Arnolt MG Coupé – 1953

Châssis n° TD27801
Carte grise française de collection
French historic registration title
40 000 - 60 000 €

« 67 exemplaires seulement ! »
“Only 67 examples produced!”



Fondée par Stanley Arnolt, la marque éponyme commercialise sous son nom un modèle présenté par Bertone à Turin en 1952; utilisant comme base la MG TD, il reçoit son châssis et son moteur 1 250 cm³.

Fabriqué en Angleterre puis en Italie, l'assemblage final était réalisé à Chicago où la voiture pouvait recevoir certaines options; 102 exemplaires seront fabriqués entre 1953 et 1954, dont 67 coupés et 36 cabriolets.

L'exemplaire que nous présentons est le 315^e produit. Il fut livré neuf aux États-Unis dans cette élégante combinaison de couleur *Old English White*/intérieur en cuir Connolly Red.

En 2004, alors que la voiture venait d'être restaurée, c'est un important collectionneur français qui s'en porte acquéreur, et qui en restera le gardien pendant 20 ans.

Aujourd'hui, la voiture présente une jolie patine qui lui sied à merveille. La voiture fonctionne assez bien, et il est important de noter que ses jantes et ses pneus viennent d'être changés.

L'Arnolt-MG est une véritable rareté offrant le meilleur des deux mondes... Roulez différent !

Founded by Stanley Arnolt, the eponymous brand marketed under its own name a model presented by Bertone in Turin in 1952; using the MG TD as a base, it received its chassis and 1,250 cc engine

Manufactured in England and then in Italy, final assembly took place in Chicago, where the car could be fitted with certain options; 102 examples were built between 1953 and 1954, including 67 coupes and 36 cabriolets

The example we are presenting is the 315th produced. It was delivered new to the United States in this elegant colour combination of Old English White with Connolly Red leather interior.

In 2004, when the car had just been restored, it was acquired by a major French collector, who would remain its custodian for 20 years.

Today, the car has a nice general patina that suits it perfectly. The car runs quite well, and it is important to note that its rims and tyres have just been changed.

The Arnolt-MG is a true rarity, offering the best of both worlds... Drive differently!

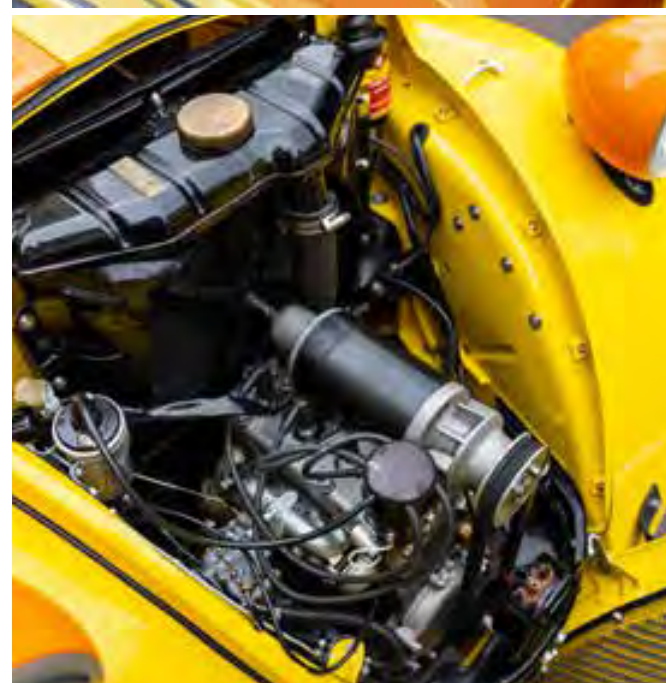
87

Simca 5 – 1936

Châssis n° 02156
Carte grise française
French registration title
10 000 - 15 000€

« Une populaire française rare, ayant reçu
une restauration incroyable! »

*“A rare French popular, which has received
an incredible restoration!”*



En 1934, un certain Henri Pigozzi, industriel franco-italien, fonde la Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (SIMCA). Pour lancer son entreprise, il obtient simultanément une licence pour produire en France la Fiat 500 Topolino.

La production s'écoulera de 1936 à 1949, avec trois versions majoritaires: berline, cabriolet, et utilitaire. Au total, c'est près de 46 000 exemplaires qui seront produits, démocratisant ainsi l'automobile en France.

L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation lors de la première année de production. Il y a quelques années, il intègre la collection d'un passionné monégasque, qui demandera à ses mécaniciens de lui offrir une restauration complète.

Depuis cette restauration, la voiture n'a parcouru qu'une poignée de kilomètres, restant en grande majorité en exposition dans la collection du propriétaire actuel. Avant de reprendre la route, une révision du système de freinage sera à prévoir, et un des goujons de la roue arrière droite sera à changer.

Il est probable qu'aucune autre Simca 5 n'ait reçue autant d'amour et de travaux dans l'histoire! Si vous cherchez l'exemplaire parfait, le voici!

In 1934, a Franco-Italian industrialist by the name of Henri Pigozzi founded Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (SIMCA). To launch his company, he simultaneously obtained a licence to produce the Fiat 500 Topolino in France.

Production ran from 1936 to 1949, with three main versions: saloon, cabriolet and van. In all, almost 46,000 units were produced, democratising the car in France.

The example we are presenting here was put into circulation during the first year of production. A few years ago, it joined the collection of a Monegasque enthusiast, who asked his mechanics to give it a complete restoration.

Since the restoration, the car has covered only a handful of kilometres, the vast majority being kept on display in the current owner's collection. Before taking to the road again, the braking system will need servicing, and one of the nuts on the right-hand rear wheel will need changing.

Probably no other Simca 5 has ever received so much love and work! If you're looking for the perfect example, here it is!

BMW Isetta – 1961

Châssis n° 593756
Carte grise française
French registration title

30 000 - 40 000 €

« Le concept auto le plus loufoque des années 1960 ? »
“The wackiest car concept of the 1960s?”



À la fin des années 1940, au sortir de la guerre, la vogue des microcars se développe. Ces voitures de petite taille, souvent animées par une mécanique moto, sont plus confortables qu'un deux-roues. La marque italienne Iso présente au Salon de Turin 1953 l'Isetta. Elle se distingue notamment par sa porte avant qui s'ouvre en emmenant avec elle le tableau de bord et le volant, donnant accès à une petite banquette à deux places.

Voiture ingénieuse, elle séduit d'autres constructeurs qui choisissent de la produire sous licence comme BMW en Allemagne. À cette époque, la marque à l'hélice est au bord de la faillite et le développement de cette petite auto va s'avérer salvateur. Avec une longueur de seulement 2,28 m et un poids plume de 350 kg, elle était plus agile que n'importe quelle voiture contemporaine.

L'Isetta présentée ici fut mise en circulation en 1961. De couleur rouge corail et ivoire, l'intérieur est en tissu beige et cuir marron. Elle est équipée d'origine d'un toit ouvrant en toile, et fut intégralement restaurée en 2019 par le garage Atelier 46 à Courbevoie.

Encore aujourd'hui, la voiture est en parfait état de conservation, et fonction bien malgré une faible utilisation ces dernières années. Une fois derrière le volant, le conducteur est transporté dans l'expérience de conduite unique de cette période !

La BMW Isetta est un véritable mythe des années 1960, rare sur le marché, surtout dans cet état. Avec une estimation attractive par rapport au reste du marché, cet exemplaire est une très belle occasion !

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

At the end of the 1940s, just after the end of the war, microcars became fashionable. These small cars, often powered by a motorbike engine, were more comfortable than a two-wheeler. The Italian brand Iso presented the Isetta at the Turin Motor Show in 1953. Its distinguishing feature was a front door that opened to reveal the dashboard and steering wheel, giving access to a small two-seater bench.

An ingenious car, it attracted other manufacturers who chose to produce it under licence, such as BMW in Germany. At the time, the brand with the propeller was on the verge of bankruptcy, and the development of this little car would prove to be a lifesaver. At just 2.28 metres long and weighing just 350 kilograms, it was more agile than any contemporary car.

The Isetta shown here was put on the road in 1961. Coral red and ivory in colour, the interior is in beige fabric and brown leather. It is originally fitted with a canvas sunroof, and was fully restored in 2019 by garage Atelier 46 in Courbevoie.

Still today, the car is in a perfect state of preservation, and runs well despite little use in recent years. Once behind the wheel, the driver is transported into the unique driving experience of that period!

The BMW Isetta is a true myth from the 1960s, rare on the market, especially in this condition. With an attractive valuation compared to the rest of the market, this example is a great opportunity!

89

MG B – 1980

Châssis n° GVVDJ2AG507406
Carte grise française

French registration title

10 000 - 15 000 €
SANS RÉSERVE

« Bon état général, sans réserve ! »

“Good overall condition, no reserve!”



90

Opel Commodore A – 1967

Châssis n° 133.993.758
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title
Sold without contrôle technique*

2 000 - 4 000 €

« Beau projet de restauration, sans réserve ! »

“Nice restoration project, no reserve!”



L'un des cabriolets anglais les plus mythiques !

Exemplaire de la dernière année de production, en France depuis 2005.

Fonctionnement satisfaisant malgré une faible utilisation ces derniers temps : révision d'usage et contrôles généraux à envisager.

Carrosserie patinée, peinture ancienne présentant quelques défauts, sellerie et habitacle en état satisfaisant.

Sans réserve !

One of the most legendary British convertibles!

An example from the last year of production, in France since 2005 .

In satisfactory working order despite little use in recent times: service and general checks to be considered

Bodywork with patina, old paintwork with a few defects, upholstery and interior in satisfactory condition.

No reserve!

En 1967, Opel tente de concurrencer BMW et Mercedes-Benz en présentant la Commodore A : une berline luxueuse animée par un 6-cylindres de 2,5 l.

Les quelques unités produites pour la France recevaient un toit en vinyle.

Notre exemplaire fut livré neuf par General Motors France en juin 1967, et resta entre les mêmes mains dans les Yvelines jusqu'en 1988, puis chez son second propriétaire jusqu'en 2022.

Patine avancée, auto non roulante immobilisée depuis plus de 3 ans.

Un très beau projet de restauration, sans réserve !

In 1967, Opel tried to compete with BMW and Mercedes-Benz by presenting the Commodore A: a luxurious saloon powered by a 2.5-litre 6-cylinder engine.

The few units produced for France were fitted with a vinyl roof.

Our example was delivered new by General Motors France in June 1967, and remained in the same hands in the Yvelines region until 1988, when it was sold to its second owner who owned it until 2022.

The car has a heavy patina and has been out of service for over 3 years.

A very fine restoration project, without reserve!

91

Ford T Runabout – 1916

Châssis n° 1159018
Carte grise française ancienne
Véhicule vendu sans contrôle technique

Old french registration title
Sold without contrôle technique

6 000 - 10 000 €



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

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

Il est dans la même famille depuis 1969, et ne demande a priori que quelques bons soins avant de retrouver la route ; une opportunité bon marché pour mettre un pied dans le monde fascinant des ancêtres et antiques...

In the series of myths in the history of the automobile, the one that occupies first place is certainly the one that illustrates these pages: the Ford T! With over 15 million units sold between 1908 and 1927, this globally successful model was a revolution in automotive history, with the idea of assembly line production at the forefront.

The Ford T came in many body styles: Touring, Tudor, Coupé, Ambulance, Pick-Up, Speedster, etc. Our example is dressed in the interesting "Runabout" body, with two seats and a spare wheel (missing) mounted on the rear trunk.

It has been in the same family since 1969, and a priori only needs a few good treatments before hitting the road again; a cheap opportunity to step into the fascinating world of veteran and antiques...

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

92

Le Zèbre C Runabout – c. 1913

Châssis n° 2117
Carte grise française ancienne
Véhicule vendu sans contrôle technique

Old french registration title
Sold without contrôle technique

5 000 - 8 000 €



La première voiture française populaire s'appelle Le Zèbre !

Voiture développée par Jules Salomon, après le succès de la Type A en 1909, la voiturette la moins chère du marché ; la Type C (torpédo 4-cylindres, 2 places) est la plus élégante de la gamme.

Les Le Zèbre acquièrent une réputation de robustesse et de fiabilité et sont adoptés par l'armée française comme véhicule de liaison pendant la première Guerre Mondiale. Historique connu et documenté depuis... 1923 (carte grise d'époque jointe au dossier), avec même une copie d'une attestation de l'usine datée de 1927 !

Dans la même famille depuis 1992, et ne demande a priori que quelques bons soins avant de retrouver la route ; une opportunité facile et bon marché pour mettre un pied dans le monde fascinant des ancêtres et antiques...

The first popular French car is called Le Zèbre!

Developed by Jules Salomon, after the success of the Type A in 1909, the least expensive small car on the market, the Type C (torpedo 4-cylinder, 2-seater) is the most elegant of the range.

The Le Zèbre earned a reputation for robustness and reliability, and was adopted by the French army as a liaison vehicle during the First World War. History known and documented since... 1923 (vintage registration title enclosed), with even a copy of a factory certificate dated 1927!

It's been in the same family since 1992, and a priori only needs a few good treatments before it's back on the road; an easy and inexpensive opportunity to step into the fascinating world of veteran and antiques...

93

Citroën B2 Torpédo 4-places – c. 1925

Châssis n° 94205
Carte grise française d'époque
Vehicule vendu sans contrôle technique
Period french registration title
Sold without contrôle technique

5 000 - 10 000 €
SANS RÉSERVE

« Une avant-guerre incontournable
dans un bel état d'origine »
“An essential pre-war car in beautiful
original condition”



Printemps 1919: « Citroën lance la première voiture française de grande série » vante la réclame! Et pour 7 500 Francs, un prix défiant toute concurrence, la firme aux Chevrons offre la 10 HP Type A.

Le succès est au rendez-vous et 22 700 voitures sont construites jusqu'en décembre 1920, majoritairement des Torpédo 4-places 3-portes, équipés de série d'un démarreur et de l'éclairage électriques.

En juin 1921, la type A devient B2, avec notamment un nouveau moteur cubant 1 452 cm³ contre 1 327 cm³ auparavant, propulsant l'ensemble à 75 km/h.

Elle sera la dernière Citroën dotée d'une structure mixte bois et acier. À la fois robuste et fiable, elle contribuera à la réputation de la marque aux Chevrons, servant notamment de base aux autochenilles utilisées durant la Croisière Noire. La B2 fut fabriquée à près de 90 000 exemplaires répartis en quelques 25 types de carrosserie.

Notre exemplaire est un élégant Torpédo 4-places usine (la plaque Citroën est toujours présente!), sain, et a priori complet. Il conviendra de procéder aux vérifications et travaux d'usage avant sa remise en route. Niveau cosmétique, il conviendra de le laisser dans son état d'origine!

Spring 1919: "Citroën launches the first French mass-production car" boasted the advertisement! And for 7,500 Francs, a price defying all competition, the firm with the Chevrons offered the 10 HP Type A.

Success was forthcoming and 22,700 cars were built until December 1920, mainly 4-seat 3-door Torpedos, equipped as standard with a starter and electric lighting.

In June 1921, the Type A became B2, notably with a new engine displacing 1,452 cc against 1,327 cc previously, propelling the whole to 75 km/h.

It would be the last Citroën equipped with a mixed wood and steel structure. Both robust and reliable, it would contribute to the

reputation of the Chevron marque, notably serving as the base for the tracked vehicles used during the Black Cruise. The B2 was manufactured in nearly 90,000 examples distributed across some 25 types of bodywork.

Our example is an elegant factory 4-seat Torpedo (the Citroën plate is still present!), sound, and apparently complete. It will be necessary to carry out the usual checks and work before getting it back on the road. Cosmetically, it should be left in its original state!

ESPACE CENTURY

Jean-Paul Paolin

LOTS 94 À 104



À la tête d'Espace Century, un garage spécialisé dans les Italiennes qui accueille les passionnés du genre à quelques encablures de Paris, Jean-Paul Paolin sillonne depuis plus de 10 ans les routes de France et d'Italie, et la plupart des rallyes VHC incontournables. Il est indissociable du Tour Auto, du Tour de Corse ou du Rallye des Princesses notamment.

À la tête d'une solide collection, essentiellement d'Alfa Romeo et de Lancia, il a aujourd'hui décidé de réduire la voilure, et de se séparer de certaines de ses autos, qu'il a tant choyées, à l'image de la très connue GTAm, pilotée par quelques stars du petit écran notamment. À vos enchères !

At the head of Espace Century, a garage specialising in Italian cars that welcomes enthusiasts of the genre just a stone's throw from Paris, Jean-Paul Paolin have been travelling the roads of France and Italy for more than 10 years, and most of the essential VHC rallies. He is inseparable from the Tour Auto, Tour de Corse or Rallye des Princesses in particular.

At the head of a solid collection, essentially of Alfa Romeo and Lancia, he has now decided to reduce his fleet, and part with some of his cars, which he has cherished so much, like the very well-known GTAm, driven by some small screen stars notably. Start your bidding!

Autobianchi A112 Abarth Serie 5 – 1976

Châssis n° 523508
Carte grise française de collection

French historic registration title

14 000 - 18 000 €

« La mini bombe italienne, ici dans sa version 70 ch, et avec une caisse saine. »

“The Italian mini-bomb, here in its 70 hp version, and with a healthy body.”



Salon de Turin 1969, le groupe Fiat présente celle qui doit concurrencer la très anglaise Mini sur le segment des petites citadines : l'Autobianchi A112. Le succès est également au rendez-vous, et la petite transalpine devient rapidement un best-seller. Pour s'attaquer à la Mini Cooper, on demande au sorcier « maison », Carlo Abarth de se pencher sur la nouvelle née.

L'A112 Abarth voit le jour en 1971, avec un moteur plus performant, développant désormais 58 ch, et un look plus agressif, avec une unique livrée rouge à capot noir mat. En 1973, la Série 2 apparaît, avec un radiateur d'huile, des sièges inclinables et une calandre et des pare-chocs désormais en plastique noir.

En 1975, la Série 3 innove avec un moteur de 1059 cm³ de 70 ch plus que bienvenu. La production s'achève avec la septième

série en 1985 après plus de 121 mille exemplaires produits en près de 15 ans. Un succès dans le succès qui voit près de 10 % de toutes les A112 s'enorgueillir du scorpion Abarth.

Notre A112 Abarth est une Série 3 de 1976 encore équipée de sa boîte 4-vitesses, et typique dans sa teinte Rosso Corsa avec son capot noir (covering), son intérieur noir d'origine, ses sièges sport et sa banquette arrière offrant deux belles places. On remarquera aussi les jolies jantes alu Abarth accessoires.

Cette Abarth fut achetée chez un concessionnaire italien de la marque au Scorpion, et entretenue depuis régulièrement, avec une sellerie refaite l'an dernier notamment. Propre en carrosserie, elle séduira un amateur de populaires ou de mini bombe des années 1970.

At the Turin Motor Show in 1969, the Fiat Group presented the Autobianchi A112, designed to compete with the very British Mini in the small city car segment. It too was a success, and the little transalpine quickly became a bestseller. To take on the Mini Cooper, the "in-house" wizard Carlo Abarth was asked to work on the newborn.

The A112 Abarth saw the light of day in 1971, with a more powerful engine, now developing 58 hp, and a more aggressive look, with a unique red livery and matt black hood. In 1973, the Series 2 appeared, with an oil cooler, reclining seats and a grille and bumpers now in black plastic.

In 1975, the 3rd Series broke new ground with a welcome 1,059 cc, 70 hp engine. Production ended with the seventh series in 1985,

after more than 121,000 units had been produced in almost 15 years. A success within a success, with almost 10% of all A112s bearing the Abarth scorpion.

Our A112 Abarth is a 1976 Series 3, still equipped with its 4-speed gearbox, and typical in its Rosso Corsa hue, with its black hood (covering), original black interior, sports seats and rear bench offering two good seats. Also of note are the attractive accessory Abarth aluminum wheels.

This Abarth was purchased from an Italian dealer of the Scorpion brand, and has been regularly maintained ever since, with upholstery redone last year. With its clean bodywork, it will appeal to enthusiasts of 1970s popular cars and mini-bombs.

95

Alfa Romeo Giulia 1300 Ti – 1965

Châssis n° AR465562
Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000€

« Une mythique Giulia Berlina dans sa forme la plus pure, et d'origine. »

“A legendary Giulia Berlina in its purest, original form.”



27 juin 1962, Autodrome de Monza, Alfa Romeo présente la berline Giulia TI (pour *Turismo Internazionale*) afin de remplacer la vieillissante Giulietta, et de concurrencer la toute prochaine Ford Cortina GT sur le segment des voitures de tourisme.

Les premiers modèles reçoivent le 1600 double arbre à cames et il faudra attendre 1964 pour voir apparaître une version d'entrée de gamme équipée du 1300, d'une boîte 4-vitesses (puis 5-vitesses) avec commande au volant (commande au plancher à partir de 1966), d'un habitacle simplifié et d'une calandre à deux phares.

Par rapport à la Giulietta, on note bon nombre de changements dont des suspensions revues et nouvelle boîte de vitesses. Au final, la Giulia montre un comportement routier bien supérieur sur la route avec un poids contenu et un aérodynamisme étudié en

soufflerie, qui permet à la petite Ti 1300 de propulser passagers – et bagages – à 170 km/h.

Notre exemplaire est une première série de 1965, en possession de son propriétaire actuel depuis 20 ans. La carrosserie fut refaite à ce moment-là et présente une jolie patine, son moteur (d'origine, ainsi que la boîte 5-vitesses) fut suivi régulièrement depuis cette époque dans les règles de l'art. L'intérieur en tissus est d'origine, très soigné.

L'essai du véhicule a confirmé des envolées franches du moteur et nous a procuré des performances tout à fait remarquables, tant au niveau de la motorisation que des trains roulants. Les Giulia 1300 Ti en boîte 5-vitesses avec commande au volant ne sont plus si courantes, et cet exemplaire, au charme désuet et à la jolie patine saura combler l'amateur du genre, confirmé ou débutant.

June 27, 1962, Monza Autodrome, Alfa Romeo presents the Giulia TI (for Turismo Internazionale) sedan to replace the aging Giulietta, and to compete with the forthcoming Ford Cortina GT in the touring car segment.

The first models were equipped with the 1600 twin-cam engine, and it wasn't until 1964 that an entry-level version appeared, equipped with the 1300, a 4-speed gearbox (then 5-speed gearbox) with steering-wheel gearshift (floor-mounted gearshift from 1966), a simplified interior and a twin-headlamp grille.

Compared to the Giulietta, there were a number of changes, including revised suspension and a new gearbox. In the end, the Giulia's roadholding was far superior to that of the Giulietta,

with its low weight and wind-tunnel aerodynamics enabling the little Ti 1300 to propel passengers – and luggage – at 170 km/h.

Our example is a 1965 first series, in the possession of its current owner for 20 years. The bodywork was rebuilt at the time and has a nice patina, while the engine (original, as well as the 5-speed gearbox) has been regularly serviced since that time. The fabric interior is original and very well cared for.

Our test drive confirmed the engine's ability to take off and delivered outstanding performance, both in terms of power and running gear. Giulia 1300 Ti models with steering-wheel-mounted 5-speed gearboxes are no longer so commonplace, and this example, with its old-fashioned charm and attractive patina, is sure to please both experienced and novice enthusiasts.

Alfa Romeo Junior Zagato 1600 – 1974

Châssis n° AR3060334
Carte grise française de collection

French historic registration title

45 000 - 65 000€

« Une rarissime Alfa Romeo signée Zagato :
le meilleur des deux mondes ! »

“A rare Zagato Alfa Romeo: the best of both worlds!”



En 1963 Alfa Romeo remplace le daté coupé Giulietta Sprint par un coupé dérivé de sa nouvelle Giulia 1600. Une auto qui va rapidement prendre le nom de son designer, et devenir le Coupé Bertone. En 1969, c'est un autre designer, Zagato, qui se lance dans l'aventure du coupé, en partant de la plateforme du Spider, raccourcie de quelques centimètres, d'abord en version 1300.

L'idée d'Alfa Romeo en faisant appel à Zagato était de toucher une clientèle plus féminine avec un dessin plus fin que le Coupé Bertone. Et si les premières autos sortent avec un capot avant et des portes en alu, l'acier sera rapidement adopté pour la suite de la série.

En 1972 après 1 108 Junior Zagato 1300, le modèle évolue avec l'adoption du bloc 1600, et une plateforme un peu plus longue, puisque le châssis du spider est désormais utilisé tel quel.

La Production des Junior Zagato s'arrête en 1974 après 402 Junior Zagato 1600 produites dans cette seconde série.

De fait, l'Alfa Romeo Junior Zagato 1600 est l'une des plus rares productions de la marque au trèfle à quatre feuille. Il faut noter qu'à l'époque, l'auto n'est pas importée en France, seulement en Allemagne et au Benelux. Notre exemplaire, le 334^e des 402 fabriqués, fut vendu neuf aux Pays-Bas en 1974, la dernière année de production. Il arrive en France en 2011, et va bénéficier d'un moteur revu, et d'une carrosserie refaite, et repeinte dans une teinte Alfa Romeo d'époque Faggio. Du plus bel effet avec l'intérieur gris-vert.

Voici l'occasion rarissime d'acquiescer l'une des Alfa Romeo de série les plus rares, qui plus est signée du légendaire carrossier italien Zagato. En somme, le meilleur des deux mondes...

In 1963, Alfa Romeo replaced the dated Giulietta Sprint coupé with a coupé derived from its new Giulia 1600. The car quickly took the name of its designer, becoming the Bertone Coupé. In 1969, another designer, Zagato, embarked on the coupé adventure, based on the Spider platform, shortened by a few centimetres, initially in the 1300 version.

Alfa Romeo's idea in calling on Zagato was to appeal to a more feminine clientele with a slimmer design than the Bertone Coupé. And while the first cars were produced with aluminum hoods and doors, steel was soon adopted for the rest of the series.

In 1972, after 1,108 Junior Zagato 1300s, the model evolved with the adoption of the 1600 block, and a slightly longer platform, since the spider chassis was now used as is. Junior Zagato

production came to an end in 1974, after 402 Junior Zagato 1600s were produced in this second series.

In fact, the Alfa Romeo Junior Zagato 1600 is one of the rarest examples produced by the brand with the four-leaf clover. At the time, the car was not imported into France, but only into Germany and the Benelux countries. Our example, the 334th of 402 produced, was sold new in the Netherlands in 1974, the last year of production. It arrives in France in 2011, and will benefit from a revised engine and a new body, repainted in a vintage Alfa Romeo Faggio shade. A perfect match for the grey-green interior.

Here's a rare opportunity to acquire one of the rarest production Alfa Romeos, signed by the legendary Italian coachbuilder Zagato. In short, the best of both worlds...

Alfa Romeo Spider 1600 Coda Tronca – 1975

Châssis n° AR2209494
Carte grise française

French registration title

20 000 - 25 000€

« Un Spider version *Coda Tronca*,
avec l'un des moteurs les plus prisés, le 1600...! »

“A *Coda Tronca Spider*, with one of the most popular
engines, the 1600...!”



Produit de 1966 à 1993, l'Alfa Romeo Spider occupe une place prédominante dans la marque et dans l'histoire des petits cabriolets sportifs. Né sous le nom de Duetto, le petit roadster d'Alfa Romeo a profité d'une carrière exceptionnelle puisqu'il n'a disparu du catalogue que depuis 1993. Avec sa belle carrosserie signée Pininfarina, ce Spider connaîtra plusieurs évolutions dont la dernière, en 1990, a été l'une des plus abouties.

Le Salon de l'automobile de Turin 1969 voit la fin de la Série 1, dite « os de seiche », avec ses flans creusés, son capot plongeant et son arrière élané pour laisser place à la Série 2, qui se singularise par son arrière tronqué, « coda tronca » en italien, en application du principe de Kamm.

S'il disparaît un temps, au profit du moteur 1750, les 1300 et 1600 réapparaissent au catalogue en 1972 ; le 1600 perdurera d'ailleurs jusqu'à l'apparition de la Série 3, en 1982.

C'est justement un Spider 1600 qui illustre ces pages, très désirable dans sa teinte Bianco. Depuis 10 ans aux mains de son propriétaire actuel, toujours entretenue dans les règles de l'art, dans un bel état général, cette voiture offre par ailleurs un comportement dynamique et très sain.

Laissez-vous tenter par le charme désuet de cette Coda Tronca, qui participé à quelques rallyes de régularité, avec notamment une 6^e place aux très réputé Rallye des princesses en 2024. À votre tour !

Produced from 1966 to 1993, the Alfa Romeo Spider occupies a predominant place in the brand and in the history of small sporty convertibles. Born as the Duetto, Alfa Romeo's little roadster enjoyed an exceptional career, disappearing from the catalog only in 1993. With its beautiful Pininfarina bodywork, this Spider underwent several evolutions, the last of which, in 1990, was one of the most successful.

The 1969 Turin Motor Show saw the end of the "cuttlebone" Serie 1, with its hollowed-out sides, plunging hood and slender rear end, to make way for the Serie 2, distinguished by its truncated rear end, "coda tronca" in Italian, in application of the Kamm principle.

Although it disappeared for a time, in favor of the 1750 engine, the 1300 and 1600 reappeared in the catalog in 1972; the 1600 engine continued until the introduction of the 3rd Series in 1982.

These pages illustrate a Spider 1600, highly desirable in its Bianco hue. This car has been in the hands of its current owner for 10 years, has always been maintained to the highest standards and is in excellent overall condition. It also offers dynamic and very sound handling.

Let yourself be tempted by the old-fashioned charm of this Coda Tronca, which has taken part in a number of regularity rallies, including 6th place in the highly reputed Rallye des Princesses in 2024. Now it's your turn!

Alfa Romeo Spider 2000 – 1986

Châssis n° ZAR11538002483485
Carte grise française de collection

French historic registration title

18 000 - 24 000€

« Un mytique Spider Alfa, avec le moteur 2l
et dans un jolie configuration de couleur. À saisir ! »

*“A mythical Alfa Spider, with the 2-liter engine
and in a lovely color configuration. Up for grabs!”*



Produit de 1966 à 1993, l'Alfa Romeo Spider occupe une place prédominante dans la marque et dans l'histoire des petits cabriolets sportifs. Né sous le nom de Duetto, le petit roadster d'Alfa Romeo a profité d'une carrière exceptionnelle puisqu'il n'a disparu du catalogue que depuis 1993. Avec sa belle carrosserie signée Pininfarina, ce Spider connaîtra plusieurs évolutions dont la dernière, en 1990, a été l'une des plus abouties.

Les flans creusés, un capot plongeant, un arrière élané, le Spider d'Alfa Romeo rencontrera un premier changement esthétique en 1969, qui marque la fin du célèbre arrière « os de Seiche » caractérisant si bien la Duetto, pour un arrière tronqué ou « coda tronca ».

La 3^e série qui se distingue par ses appendices aérodynamiques (spoiler en acier, becquet en caoutchouc) mais aussi par ses

pare-chocs enveloppants et sa calandre en plastique, ses phares sans carénage et ses feux arrière plus gros est lancée en mars 1983.

C'est justement ce modèle, baptisé Aerodinamica, que nous présentons, un Spider 2.0 Série 3 de mai 1986, couleur Verde Chiaro avec intérieur noir, dans un parfait état de fonctionnement et un bel état de présentation. Cet exemplaire a bénéficié de soins réguliers, aussi bien en carrosserie (reprises des soubassements : bas de caisse et jupes avant et arrière) qu'en mécanique (alternateur, démarreur et – surtout – haut-moteur).

Les Alfa Romeo Spider en état se font rare sur le marché et cet exemplaire à l'entretien suivi et dans une jolie configuration de couleur comblera l'amateur du genre ou celui en recherche d'un cabriolet facile, performant et élégant pour l'été.

Produced from 1966 to 1993, the Alfa Romeo Spider occupies a predominant place in the brand and in the history of small sporty convertibles. Born as the Duetto, Alfa Romeo's little roadster enjoyed an exceptional career, disappearing from the catalog only in 1993. With its beautiful Pininfarina bodywork, this Spider underwent several evolutions, the last of which, in 1990, was one of the most successful.

With its deep sides, plunging hood and slender rear end, the Alfa Romeo Spider underwent its first aesthetic change in 1969, when the famous "Osso di seppia" rear end, so characteristic of the Duetto, was replaced by a truncated or "coda tronca" rear end.

The 3rd series, distinguished by its aerodynamic appendages (steel spoiler, rubber spoiler) but also by its wrap-around bumpers and plastic grille, headlamps without fairings and larger taillights, was launched in March 1983.

It's precisely this model, christened Aerodinamica, that we're presenting, a Spider 2.0 Series 3 from May 1986, in Verde Chiaro color with black interior, in perfect working order and beautifully presented. This example has benefited from regular care, both in terms of bodywork (underbody work: rocker panels and front and rear skirts) and mechanics (alternator, starter motor and – above all – top engine).

Alfa Romeo GTAm (R) – 1969

Châssis n° AR1368005
Carte grise française
Voiture de course préparée, notamment
avec arceau, vendue sans contrôle technique

*French historic registration title
Prepared racing car, including roll cage,
sold without contrôle technique*

100 000 - 150 000 €

« Peut-être la plus connue et la plus performante
des GTAm de la scène historique »

*“Perhaps the best-known and most successful GTAm
on the historical scene”*



Au tout début des années 1970, les compétitions internationales font la part belle au moins de 2 l et, après les 1300 et 1600 GTA, Alfa Romeo confie au sorcier Autodelta le soin de développer une 1750 de course. Contrairement à ce que l'on pense parfois, l'Alfa Romeo GTAm n'est pas dérivée de la GTA, mais de la GTV 1750 version américaine, d'où le suffixe « Am ».

Ce moteur présentait en effet une alimentation par injection Spica qui offrait un important potentiel de développement pour le réputé et performant moteur double arbre. Il recevait aussi un double allumage et sa cylindrée était portée à 1 985 puis 1 995 cm³ pour concourir en catégorie moins de 2 l, ce qui lui permettait de développer une puissance de 240 ch à 7 500 tr/mn dans sa version la plus poussée.

Comme la réglementation imposait un poids minimum de 900 kg, la GTAm n'était pas sur-allégée, mais les capots avant et arrière étaient en fibre, tandis que les portes adoptaient l'aluminium. Extérieurement, on notait aussi des jantes ultra-larges et des extensions d'ailes rivetées très agressives, participant à la bestialité de l'ensemble. Contrairement aux GTA, les GTAm n'étaient pas au catalogue officiel de la marque, mais vendue par l'intermédiaire d'Autodelta, qui fabriqua une quarantaine de voitures, et vendit des pièces pour des autos transformées par la suite... C'est la GTAm qui permit à Alfa de remporter le championnat d'Europe des voitures de Tourisme en 1971 et 1972... devant BMW et Ford notamment. >

At the very beginning of the 1970s, international competitions were giving pride of place to less than 2-litre cars, and after the 1300 and 1600 GTA, Alfa Romeo entrusted the wizard Autodelta with the task of developing a 1750 racing car. Contrary to popular belief, the Alfa Romeo GTAm was not derived from the GTA, but from the American version of the GTV 1750, hence the suffix "Am". This engine featured Spica fuel injection, offering considerable development potential for the renowned, high-performance twin-shaft engine. It also received dual ignition, and its displacement was increased to 1,985 and then 1,995 cc to compete in the less than 2-liter class, enabling it to develop 240 hp at 7,500 rpm in its most advanced version.

As regulations imposed a minimum weight of 900 kg, the GTAm was not overweight, but the front and rear hoods were made of fiberglass, while the doors were made of aluminum. The exterior also featured ultra-wide rims and aggressive riveted fender extensions, adding to the bestiality of the whole. Unlike the GTAs, the GTAMs were not included in the brand's official catalog, but sold through Autodelta, which built around forty cars, and sold parts for cars that were subsequently transformed... It was the GTAm that enabled Alfa to win the European Touring Car Championship in 1971 and 1972... ahead of BMW and Ford among others. >



L'exemplaire que nous vous présentons est une reconstruction d'origine italienne très bien réalisée, et avec un PTH de en 2016. Le moteur, doté d'une injection Spica conforme, et d'une culasse simple allumage, est très performant. Le pont autobloquant 9/43 est également conforme avec son système à coulisse. Les capots sont en fibre, les portes sont restées en acier. Cette auto bénéficie d'un beau palmarès en historique, notamment au Tour Auto avec plusieurs scratches et un podium en 2021 (plateau G) avec l'équipage Olivier Pernaut / Grégory Cohen.

Parfaitement préparée, prête à courir, connue sur la scène historique avec des résultats notables, cette magnifique et très performante GTAm, qui arbore quelques stigmates propres aux voitures de course, fera le bonheur d'un gentleman driver débutant ou confirmé souhaitant notamment prendre le départ du prochain Tour Auto... et le gagner ?

The example we're presenting is a very well executed original Italian rebuild, with a PTH of 2016. The engine, fitted with Spica injection and a single-ignition cylinder head, is a high-performance performer. The self-locking 9/43 axle is also compliant, with its sliding system. The bonnets are made of fiberglass, the doors of steel. This car boasts a fine track record in historic racing, notably at the Tour Auto with several scratch wins and a podium finish in 2021 (Plateau G) with the Olivier Pernaut / Grégory Cohen crew.

Perfectly prepared, ready to race, and well known on the historic scene with notable results, this magnificent, high-performance GTAm, which bears some of the hallmarks of racing cars, will delight any gentleman driver, whether a beginner or an experienced driver, wishing to take the start of the next Tour Auto... and win it?

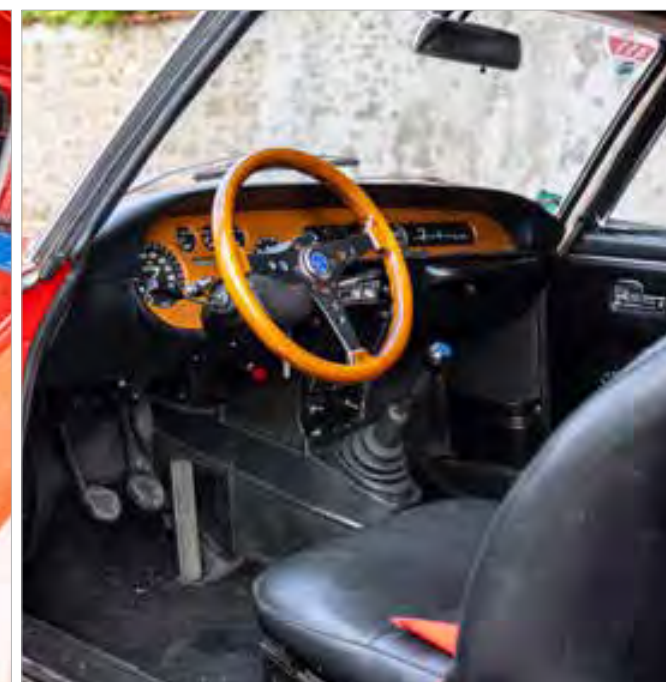
100

Lancia 1600 HF Lusso – 1972

Châssis n° 818.740*003712
Carte grise française de collection
French historic registration title
35 000 - 45 000 €

« Une jolie 1600 HF Lusso, parfaite pour un usage mixte balade et rallye de régularité ! »

“A pretty 1600 HF Lusso, perfect for a mix of touring and regularity rallying!”



En 1963, Lancia présente la berline Fulvia, entre tradition et modernité. Celle qui remplace l'Appia se singularise par sa ligne anguleuse et un tout nouveau moteur V4 à angle fermé et arbre à cames en tête, une transmission aux roues avant, une suspension avant indépendante par double triangulation et des freins à disque aux quatre roues. Dès 1965, un coupé 2+2 voit le jour ; dans sa version allégée et préparée HF, il va permettre à la marque de briller en Championnat du monde des Rallyes.

En 1969, l'arrivée de la 1600 HF, avec sa boîte 5-vitesses, lui permet des ambitions plus élevées. L'usine fit un large usage de la 1600 HF entre 1969 et 1974, s'assurant de nombreuses victoires en rallyes, couronnées par un titre de Champion du monde des rallyes constructeur en 1972, et en 1974 (partagé avec la Stratos et la Beta).

Modèle phare dans l'histoire technique et sportive de Lancia, la Fulvia 1600 HF a laissé une empreinte durable, avant de s'effacer en 1973 après 3 690 exemplaires construits plus 1 258 modèles Rallye.

Notre exemplaire, l'une des 3 690 Lusso fabriquées, combine performance et raffinement italien, aussi à l'aise sur route qu'en compétition. Cette voiture, accompagnée de son Laisser Passer pour Véhicule de Régularité Historique (LPVRH), sera parfaite pour prendre le départ d'épreuves de régularité. Elle a d'ailleurs récemment été engagée au Tour de Corse Historique dans cette catégorie.

Les Fulvia 1600 HF Lusso en bel état sont rares, encore plus avec une estimation aussi attractive. Elle est vendue avec une copie de son *libretto*, qui permet par ailleurs de suivre sa vie en Italie jusqu'en 2015.

In 1963, Lancia presents the Fulvia sedan, a blend of tradition and modernity. Replacing the Appia, it featured angular lines, an all-new V4 engine with closed angle and overhead camshaft, front-wheel drive, double-wishbone independent front suspension and four-wheel disc brakes. As early as 1965, a 2+2 coupé was launched; in its lightened and HF-prepared version, it enabled the brand to shine in the World Rally Championship.

In 1969, the arrival of the 1600 HF, with its 5-speed gearbox, enabled the brand to set its sights even higher. The factory made extensive use of the 1600 HF between 1969 and 1974, securing numerous rally victories, crowned by a Manufacturers' World Rally Championship title in 1972, and again in 1974 (shared with the Stratos and Beta).

A landmark model in Lancia's technical and sporting history, the Fulvia 1600 HF left a lasting imprint, before fading away in 1973 after 3,690 examples built plus 1,258 Rallye models.

Our example, one of only 3 690 Lusso built, combines performance and Italian refinement, and is equally at home on the road or in competition. This car, accompanied by its Historic Regularity Vehicle Pass (LPVRH), will be perfect for taking the start of regularity events. It was recently entered in the Tour de Corse Historique in this category.

Fulvia 1600 HF Lusso cars in good condition are rare, and even rarer at such an attractive price. It is being sold with a copy of its libretto, which also allows you to follow its life in Italy until 2015.

101

Lancia 1600 HF Rallye – 1971

Châssis n° 818.740*002568
Carte grise française de collection

French historic registration title

40 000 - 60 000€

« Un très bel exemplaire de 1600 HF,
restauré dans les moindres détails. »

*“A very fine copy of 1600 HF,
restored to the finest detail.”*



En 1963, Lancia présente la berline Fulvia, entre tradition et modernité. Celle qui remplace l'Appia se singularise par sa ligne anguleuse et un tout nouveau moteur V4 à angle fermé et arbre à cames en tête, une transmission aux roues avant, une suspension avant indépendante par double triangulation et des freins à disque aux quatre roues. Dès 1965, un coupé 2+2 voit le jour ; dans sa version allégée et préparée HF, il va permettre à la marque de briller en Championnat du monde des Rallyes.

En 1969, l'arrivée de la 1600 HF, avec sa boîte 5-vitesses, lui permet des ambitions plus élevées. L'usine fit un large usage de la 1600 HF entre 1969 et 1974, s'assurant de nombreuses victoires en rallyes, couronnées par un titre de Champion du monde des rallyes constructeur en 1972, et en 1974 (partagé avec la Stratos et la Beta).

Modèle phare dans l'histoire technique et sportive de Lancia, la Fulvia 1600 HF a laissé une empreinte durable, avant de s'effacer en 1973 après 3 690 exemplaires construits plus 1 258 modèles Rallye.

Notre exemplaire serait l'une des 200 voitures produites pour l'homologation de la version Rallye, d'où son patronyme. Elle est également appelée *Fanalino Corsa*, elle est dans un très bel état et fonctionne parfaitement aussi bien niveau moteur que boîte de vitesses et suspensions.

Les Fulvia 1600 HF en bel état sont rares. Cet exemplaire, accompagné d'un gros dossier de photos de sa restauration en fat partie. Sa sobre couleur blanche lui sied à merveille. Cette auto, discrète et – très – efficace saura séduire l'amateur de Lancia exigeant, comme le néophyte à la recherche d'une italienne de charme et de choc.

In 1963, Lancia presents the Fulvia sedan, a blend of tradition and modernity. Replacing the Appia, it featured angular lines, an all-new V4 engine with closed angle and overhead camshaft, front-wheel drive, double-wishbone independent front suspension and four-wheel disc brakes. As early as 1965, a 2+2 coupé was launched; in its lightened and HF-prepared version, it enabled the brand to shine in the World Rally Championship.

In 1969, the arrival of the 1600 HF, with its 5-speed gearbox, enabled the brand to set its sights even higher. The factory made extensive use of the 1600 HF between 1969 and 1974, securing numerous rally victories, crowned by a Manufacturers' World Rally Championship title in 1972, and again in 1974 (shared with the Stratos and Beta).

A landmark model in Lancia's technical and sporting history, the Fulvia 1600 HF left a lasting imprint, before fading into obscurity in 1973 after 3,690 examples built, plus 1,258 Rallye models.

Our example is said to be one of the 200 cars produced for the homologation of the Rallye version, hence its name. Also known as the Fanalino Corsa, it's in excellent condition and runs perfectly on engine, gearbox and suspension.

Fulvia 1600 HF's in good condition are rare. This one, accompanied by a large file of photos of its restoration, is one of them. Its sober white color suits it perfectly. This discreet and – very – efficient car will appeal to the discerning Lancia enthusiast, as well as to the neophyte in search of a charming and striking Italian.

Lancia 1600 HF Lusso FIA – 1973

Châssis n° 818.740*004613
Carte grise française

French registration title

60 000 - 80 000 €

« Une très belle 1600 HF Lusso, joliment préparée en Gr. 4, avec un PTH à jour, pour prendre le départ des plus belles épreuves historiques. »

“A beautiful 1600 HF Lusso, nicely prepared in Gr. 4, with an up-to-date PTH, to take the start of the most beautiful historic events.”



En 1963, Lancia présente la berline Fulvia, entre tradition et modernité. Celle qui remplace l'Appia se singularise par sa ligne anguleuse et un tout nouveau moteur V4 à angle fermé et arbre à cames en tête, une transmission aux roues avant, une suspension avant indépendante par double triangulation et des freins à disque aux quatre roues. Dès 1965, un coupé 2+2 voit le jour ; dans sa version allégée et préparée HF, il va permettre à la marque de briller en Championnat du monde des Rallyes.

En 1969, l'arrivée de la 1600 HF, avec sa boîte 5-vitesses, lui permet des ambitions plus élevées. L'usine fit un large usage de la 1600 HF entre 1969 et 1974, s'assurant de nombreuses victoires en rallyes, couronnées par un titre de Champion du

monde des rallyes constructeur en 1972, et en 1974 (partagé avec la Stratos et la Beta).

Modèle phare dans l'histoire technique et sportive de Lancia, la Fulvia 1600 HF a laissé une empreinte durable, avant de s'effacer en 1973 après 3 690 exemplaires construits plus 1 258 modèles Rallye.

Notre exemplaire, l'une des 3 690 Lusso fabriquées, combine performance et raffinement italien, aussi à l'aise sur route qu'en compétition. C'est d'ailleurs dans l'idée de courir qu'elle a été préparée dans l'esprit de l'époque, et en conformité avec sa fiche d'homologation FIA. Elle est dans un très bel état et fonctionne parfaitement aussi bien niveau moteur que boîte de vitesses et suspensions.

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



Les Fulvia 1600 HF Lusso en bel état sont rares. Cet exemplaire, accompagné de son PTH valable jusqu'en 2029, permettra à un gentleman driver de s'aligner en course historique, au Tour Auto notamment, avec une auto facile et performante, élégante et joueuse, pour un budget raisonnable. Elle est vendue avec un copie de son libretto, qui permet de suivre sa vie en Italie jusqu'en 2015.

In 1963, Lancia presents the Fulvia sedan, a blend of tradition and modernity. Replacing the Appia, it featured angular lines, an all-new V4 engine with closed angle and overhead camshaft, front-wheel drive, double-wishbone independent front suspension and four-wheel disc brakes. As early as 1965, a 2+2 coupé was launched; in its lightened and HF-prepared version, it enabled the brand to shine in the World Rally Championship.

In 1969, the arrival of the 1600 HF, with its 5-speed gearbox, enabled the brand to set its sights even higher. The factory made extensive use of the 1600 HF between 1969 and 1974, securing numerous rally victories, crowned by a Manufacturers' World Rally Championship title in 1972, and again in 1974 (shared with the Stratos and Beta).

A landmark model in Lancia's technical and sporting history, the Fulvia 1600 HF left a lasting imprint, before fading away in 1973 after 3,690 examples built plus 1,258 Rallye models.

Our example, one of only 3,690 Lusso built, combines performance and Italian refinement, equally at home on the road and in competition. In fact, it was prepared with racing in mind, in the spirit of the era, and in compliance with its FIA homologation sheet. The car is in excellent condition, and runs perfectly on engine, gearbox and suspension.

Fulvia 1600 HF Lusso cars in such good condition are rare. This example, with its HTP valid until 2029, will enable a gentleman driver to compete in historic races, such as the Tour Auto, with a car that is easy to drive and performs well, elegant and playful, for a reasonable budget. It is sold with a copy of its libretto, which also allows you to follow its life in Italy until 2015.



103

Lancia Delta HF – 1989

Châssis n° ZLA83100000489604

Carte grise française

French registration title

30 000 - 50 000 €

« L'icône Lancia sportive des années 1990, dans une configuration de couleur recherchée. »

“The iconic Lancia sports car of the 1990s, in a sophisticated colour configuration.”



Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980.

A la version de base succéderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Gr. B), la HF 4WD (première Lancia Intégrale à gagner le championnat du monde en 1987), la HF Intégrale (qui remportera à son tour le titre mondial en 1988) et enfin, en 1989, la HF Intégrale 16v. Son moteur est toujours le 4 cylindres en ligne Turbo en position transversale avant de 1 995 cm³ apparu sur la HF 4WD. Désormais pourvu de 4 soupapes par cylindre et d'un nouveau turbo Garrett T3, il développe 200 ch à 5 500 tr/mn.

La Lancia Delta HF Intégrale 16v sera produite à 12 860 exemplaires de 1989 à 1991 et dans sa version rallye, elle décrochera le titre mondial trois années d'affilée (1989, 90 et 91).

Notre exemplaire est en bel état de présentation, arborant une jolie teinte Bianco 210 (voiture repeinte en 2016) avec un intérieur mêlant Alcantara et tissus gris Harlem Missoni, et ayant le rare toit ouvrant manuel optionnel. Merci de noter que la voiture n'est pas matching, mais est équipée d'un moteur conforme (type 831D5000).

Les Delta en bel état de présentation ayant échappé à la course et au tuning ne sont pas légion : ne laissez pas passer cet exemplaire, à la combinaison de couleur sobre et efficace, vraisemblablement en France depuis l'origine.

Introduced in 1979, the Lancia Delta was a compact saloon designed by Giorgetto Giugiaro. It was an immediate success, winning the European Car of the Year award in 1980.

The basic version was followed by the GT, then the HF Turbo, the S4 (intended for Gr. B rally homologation), the HF 4WD (the first Lancia Intégrale to win the World Championship in 1987), the HF Intégrale (which in turn won the world title in 1988) and finally, in 1989, the HF Intégrale 16v. The engine was still the same 1,995 cc turbocharged in-line 4-cylinder that had appeared in the HF 4WD. Now equipped with 4 valves per cylinder and a new Garrett T3 turbo, it produced 200 hp at 5,500 rpm.

Between 1989 and 1991, 12,860 units of the Lancia Delta HF Intégrale 16v were produced, and the rally version won the world title three years in a row (1989, 90 and 91).

Our example is in beautiful presentation condition, sporting an attractive Bianco 210 colour (car repainted in 2016) with an interior mixing Alcantara and Harlem Missoni grey fabrics, and having the rare optional manual sunroof. Please note that the car is not matching, but is fitted with a compliant engine (type 831D5000). Delta cars in good condition that have escaped racing and tuning are few and far between: don't let this example pass you by, with its sober and effective colour combination, presumably in France since new.

Fiat Ritmo 125TC Abarth – 1982

Châssis n° ZFA138A0002817695

Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000€

« Une rare et efficace Ritmo Abarth, prête pour les rallyes de régularité, dont le Monte-Carlo ! »

“A rare and efficient Ritmo Abarth, ready for regularity rallies, including the Monte-Carlo!”



En 1981, Fiat charge Abarth de développer une version sportive de la Ritmo, petite auto sans saveur, au dessin pourtant signée Giugiaro, chargée de remplacer la vieillissante 128. Sur la base de la 3-portes, le sorcier Abarth propose initialement la 105 TC (105 ch), puis les 125 et 130 TC, TC indiquant un moteur twin cam (double arbres à cames en tête).

La voiture qui illustre ces pages est une 125 TC, dont le beau moteur 2 l double arbre signé Lampredi (et identique à la Lancia Beta) offre donc 125 ch. Avec sa boîte 5-vitesses et son train avant optimisé, ses freins renforcés et ses pneus élargis, cette traction devient une bombinette redoutable, notamment face aux VW Golf GTi. Pas étonnant pour une 2 l !

Esthétiquement, la Ritmo Abarth est reconnaissable à ses jantes en alliage léger Pirelli, son imposant becquet arrière, sa planche de bord plus sportive sans oublier le fameux scorpion signé Abarth.

Malgré un prix compétitif, ses performances et son équipement généreux, elle ne suscita pas l'engouement de ses concurrentes avec seulement 9 174 Fiat Ritmo 125 TC fabriquées (uniquement en 1981).

Youngtimer de premier choix, mini bombe très performante, notre exemplaire, dont la carrosserie présente les affres du temps (décollement de vernis, traces de corrosion), fut acheté en Suisse par son propriétaire actuel, qui l'équipa pour prendre part à divers rallyes de régularité, notamment le Monte Carlo Historique. En trois participations, elle pointa trois fois à l'arrivée !

In 1981, Fiat commissioned Abarth to develop a sporty version of the Ritmo, a tasteless little car with a design by Giugiaro, to replace the aging 128. Based on the 3-door, the Abarth wizard initially proposed the 105 TC (105 hp), then the 125 and 130 TC, TC indicating a twin cam engine (double overhead camshafts). The car illustrating these pages is a 125 TC, with a handsome Lampredi 2-liter twin-cam engine (identical to the Lancia Beta) offering 125 hp. With its 5-speed gearbox and optimized front axle, reinforced brakes and wider tires, this front-wheel drive becomes a fearsome bombshell, particularly in the face of the VW Golf GTi. Not surprising for a 2-liter!

Aesthetically, the Ritmo Abarth is recognizable by its Pirelli light-alloy wheels, imposing rear spoiler, sportier dashboard and Abarth's famous scorpion.

Despite its competitive price, performance and generous equipment, it failed to generate the enthusiasm of its competitors, with only 9,174 Fiat Ritmo 125 TCs produced (in 1981 alone).

A first-rate youngtimer, a high-performance mini-bomb, our example, whose bodywork shows the ravages of time (peeling varnish, traces of corrosion), was bought in Switzerland by its current owner, who equipped it to take part in various regularity rallies, notably the Monte Carlo Historic. In three participations, it finished the race three times.

105

Ford Mustang Coupé 289 Code A – 1966

Châssis n° 6R07C234082
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique
French historic registration title
Sold without contrôle technique

15 000 - 20 000 €

« Une Mustang à redémarrer, parfaite pour débiter ! »
“A Mustang to restart, perfect for getting started!”



17 avril 1964, Ford, second constructeur mondial, présente à New York sa Mustang et réinvente l'automobile avec la première des *pony cars*, un coupé sportif à l'antithèse des grosses voitures lourdes et massives jusque-là typiques de la production américaine.

La Mustang sera disponible en coupé hard-top ou en cabriolet, puis en fastback à partir de 1965. Le premier jour de sa commercialisation, la voiture sera vendue à 22 000 exemplaires : l'histoire est en marche !

La voiture que nous présentons fut fabriquée en 1966 à l'usine Ford de San José, dans l'État de Californie. Il s'agit d'un Coupé (Hardtop) équipé d'un moteur Code C, un V8 de 289 ci (4,7 l) à deux carburateurs.

Cette voiture, issue d'une succession, n'a pas été utilisée depuis 8 ans environ. Le moteur n'est pas bloqué et sera à redémarrer avec toutes les précautions d'usage que cela implique. La voiture semble complète à l'exception des enjoliveurs, et la carrosserie (repeinte à une époque inconnue dans la teinte *Arcadian Blue*, traces de corrosion) comme l'intérieur (quelques déchirures, à nettoyer) se présente en état d'usage.

Une auto, dans cette très belle combinaison bleu/bleu, qui s'adresse à un jeune amateur qui saura redonner tout son éclat à cette élégante Mustang 289, pour un budget raisonnable.

On 17 April 1964, Ford, the world's second-largest carmaker, presented its Mustang in New York, reinventing the automobile with the first of the pony cars, a sporty coupé that was the antithesis of the big, heavy, massive cars that had been typical of American production until then.

The Mustang was available as a hard-top coupé or convertible, then as a fastback from 1965. On its first day on the market, the car sold 22,000 units: history was in the making!

The car we're presenting here was built in 1966 at Ford's San José plant in California. It was a hardtop coupé powered by a Code C engine, a 289 ci (4.7-litre) V8 with twin carburetors.

This car, part of an estate, has not been used for around 8 years. The engine is not blocked and will have to be restarted with all the usual precautions. The car appears to be complete with the exception of the wheel trims, and both the bodywork (repainted at an unknown time in Arcadian Blue, with traces of corrosion) and the interior (a few tears, in need of cleaning) are in used condition.

This is a car, in this beautiful blue/blue combination, for a young enthusiast who will be able to restore this elegant Mustang 289 to its former glory, for a reasonable budget.

106

Triumph TR3 – 1959

Châssis n° TS35490LO
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

12 000 - 18 000 €

« Un roadster Triumph à redémarrer,
parfait pour l'été »

*“A Triumph roadster to be re-started,
perfect for summer”*



Archétype du roadster britannique, la Triumph TR3 a connu un succès incroyable tant au Royaume-Uni qu'aux États-Unis ; avec ses lignes distinctives, sa bouche ronde, ses portes échancrées et son moteur 4-cylindres puissant et coupleux, elle séduit encore aujourd'hui un grand nombre d'amateurs grâce à son look inimitable et ses performances respectables.

Cette voiture, issue d'une succession, n'a pas été utilisée depuis 8 ans environ. Le 4-cylindres n'est pas bloqué et sera à redémarrer avec toutes les précautions d'usage que cela implique. On aime la patine de l'ensemble, et la superbe combinaison *Powder Blue*/intérieur noir.

On notera que les chromes sont un peu piqués, mais on retiendra également que la voiture est équipée de ses jantes acier,

avec leurs jolis enjoliveurs avec le centre émaillé (il manque les deux de droite), qu'on ne voit que très rarement sur ce modèle, majoritairement équipé de jantes à rayons.

La voiture dispose de sa capote, de deux couvre tonneau (un beige et un noir), de ses side-screens et d'une véronique. Elle est également équipée d'origine d'un overdrive, un vrai agrément de conduite dans la circulation actuelle.

Avec son estimation attractive, elle s'adresse à un jeune amateur qui pourra, après quelques travaux a priori facilement réalisables et peu onéreux, profiter de cet emblématique roadster, typique des années 1950/1960, au charme inimitable, et aux performances remarquables.

The archetypal British roadster, the Triumph TR3 was an incredible success both in the UK and the USA; with its distinctive lines, round mouth, notched doors and powerful, torquey 4-cylinder engine, it still appeals to many enthusiasts today thanks to its inimitable looks and respectable performance.

This car, which came from an estate, has not been used for around 8 years. The 4-cylinder engine is not blocked and will have to be restarted with all the usual precautions. We like the patina of the whole, and the superb Powder Blue/black interior combination.

The chrome is a little pitted, but the car is also fitted with steel wheels, with their pretty hubcaps with enamelled centres (the two on the right are missing), which are rarely seen on this model, which is mainly fitted with spoked wheels.

The car comes with its own soft top, two tonneau covers (one beige and one black), side-screens and a veronique. It is also fitted with an overdrive, a real pleasure to drive in today's traffic.

With its attractive valuation, it is aimed at a young enthusiast who will be able, after a little work that seems easily achievable and inexpensive, to enjoy this emblematic roadster, typical of the 1950s/1960s, with its inimitable charm and remarkable performance.

Cadillac Eldorado Biarritz – 1961

Châssis n° 61E047385
Carte grise française

French registration title

30 000 - 50 000€

« Le rêve américain à portée de main »
“The affordable american dream”



La Cadillac Série 62 fut produite de 1940 à 1964, connaissant plusieurs évolutions spectaculaires en suivant les tendances du design américain, de la fin du *streamline* aux lignes tendues ornées d'ailerons démesurés caractéristiques des années 1960. C'est cette ultime itération de la Cadillac Series 62 qui nous intéresse aujourd'hui dans sa version 1961 cabriolet 6-places.

La production américaine se caractérise par des changements de styles annuels, et le millésime 1961 se distingue notamment par sa nouvelle calandre. Mais les immenses ailerons sont toujours présents, ouf !

La voiture qui illustre ces pages est l'une des 1 450 Eldorado Biarritz produites en 1961. Elle se caractérise par sa teinte

Bristol Blue et sa sellerie assortie ; on notera la direction assistée, la capote et les vitres électriques caractéristiques de cette version.

Cette voiture, issue d'une succession, n'a pas été utilisée depuis 8 ans environ. Le V8 de près de 6,4 l n'est pas bloqué et sera à redémarrer avec toutes les précautions d'usage que cela implique. On aime la patine de l'ensemble, et la superbe combinaison bleu sur bleu. À noter, un choc sur le flanc droit, entre l'aile arrière et la porte (rapport de condition sur demande, baguette démontée, dans le coffre).

Voici l'un des fleurons de la production américaine des années 1960, qui n'attend que quelques bons soins avant de retrouver son éclat et de reprendre la route, en mode *cruising*.

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

The Cadillac Series 62 was produced from 1940 to 1964, undergoing several spectacular evolutions in line with American design trends, from the end of the streamline to the taut lines adorned with oversized fins characteristic of the 1960s. It is this final iteration of the Cadillac Series 62 that interests us today, in its 1961 6-seat convertible version.

American production was characterised by annual styling changes, and the 1961 model was distinguished in particular by its new grille. But the huge fins are still there, phew!

The car that illustrates these pages is one of the 15,500 convertibles produced in 1961. It is characterised by its Bristol Blue colour and its many options, including power steering, soft top and electric windows.

This car, which came from an estate, has not been used for around 8 years. The almost 6.4-litre, 325 hp V8 is not blocked and will have to be restarted with all the usual precautions. We love the overall patina and the superb blue-on-blue paintwork. Note the impact on the right-hand side, between the rear wing and the door (condition report on request, strip removed, in the boot).

Here is one of the jewels of American production in the 1960s, just waiting for a few good treatments before regaining its lustre and getting back on the road in cruising mode.

COLLECTION GEORGES GOFFOZ 1930 - 2019

LOTS 108 À 111

Georges Goffoz a dédié sa vie à l'automobile. De par son métier, en tant que patron de l'auto-école de Saint-Génix-sur-Guiers, et en tant que passionné d'automobiles anciennes. Certains d'entre-vous se souviendront notamment de lui au volant de son Amilcar ou de sa Peugeot 163 lors de rallyes incontournables, des années 1970 à 1990, comme l'était le Neige & Glace, dont il fut un fidèle participant. Très engagé, il fut également l'un des membres fondateurs de l'incontournable club savoyard La Manivelle, basé à Chambéry.

Georges est décédé en 2019, et sa fille et sa petite-fille ont aujourd'hui décidé qu'il était temps que ses chères automobiles sortent de leur léthargie et retrouvent des passionnés capables de leur faire reprendre la route. Merci à lui pour ces autos auxquelles il a apporté un très grand soin, quasi religieux, et à elles pour leur confiance...

Georges Goffoz dedicated his life to automobiles. Through his profession, as owner of the driving school in Saint-Génix-sur-Guiers, and as a passionate enthusiast of vintage cars. Some of you will remember him particularly at the wheel of his Amilcar or his Peugeot 163 during essential rallies, from the 1970s to 1990s, such as the Neige & Glace, of which he was a faithful participant. Very committed, he was also one of the founding members of the essential Savoyard club La Manivelle, based in Chambéry.

Georges passed away in 2019, and his daughter and granddaughter have now decided that it was time for his beloved automobiles to emerge from their lethargy and find enthusiasts capable of getting them back on the road. Thanks to him for these cars to which he brought very great care, almost religious, and to them for their trust...

MG TC – 1946

Châssis n° TC5328
 Carte grise française de collection
 Véhicule vendu sans contrôle technique
 French historic registration title
 Sold without contrôle technique

18 000 - 24 000€

« Le charme d'une avant-guerre, un look inimitable,
 une mécanique facile et performante : que demander de plus ? »

*"The charm of a pre-war car, an inimitable look, easy-to-use,
 high-performance mechanics: what more could you ask for?"*



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

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

C'est en 1998 que Georges Goffoz acquiert cette MG TC, et les photos et nombreuses factures jointes au dossier semblent indiquer que c'est lui qui s'est occupé de la restauration de la voiture, depuis le châssis nu. Quelques photos existent encore présentant l'ancienne immatriculation de la voiture, en Isère (38).

Si la carte grise indique 01/01/1946 comme date de 1^{re} mise en circulation, il semble qu'elle soit plutôt de 1947, ce qu'il sera possible de confirmer en demandant l'attestation MG par exemple.

Le moteur n'est pas bloqué, la voiture présente bien, et elle nécessitera une remise en route a priori facile pour avant d'offrir tout le plaisir d'une « avant-guerre tardive » à son futur propriétaire. Affaire à suivre...

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

Derived from the TB, the TC quickly received a host of improvements: wider track, new suspension, 12-volt battery, new interior fittings, etc. Success was immediate overseas, as the car offered a genuine alternative to the liners then presented almost exclusively on their market!

Georges Goffoz acquired this MG TC in 1998, and the photos and numerous invoices attached to the file seem to indicate that he was responsible for restoring the car from bare chassis. Some photos still exist showing the car's former registration, in Isère (38).

Although the vehicle registration document indicates 01/01/1946 as the date of 1st registration, it would appear to be from 1947, which can be confirmed by requesting the MG certificate, for example.

The engine is not blocked, the car is in good condition, and it will need to be easily restarted before offering all the pleasure of a "late pre-war" to its future owner. To be continued...

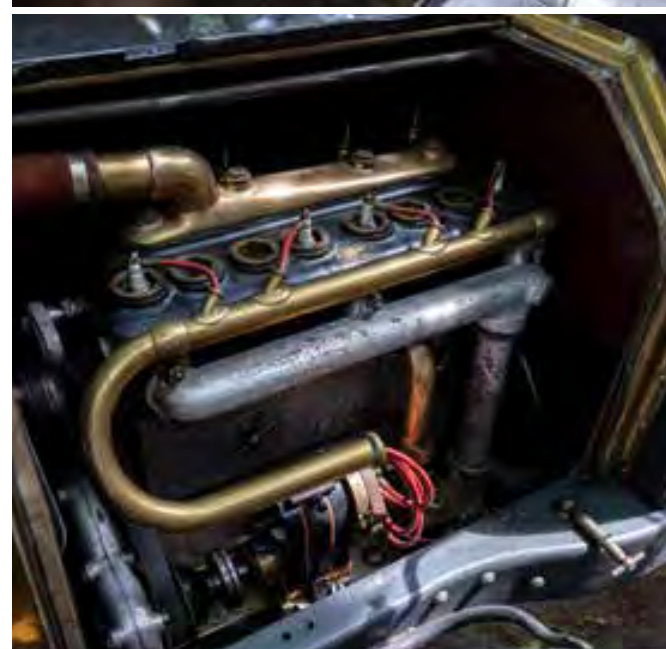
Rochet-Schneider Type 11000 Torpédo – c. 1913

Châssis n° 11162
Carte grise française d'époque
Véhicule vendu sans contrôle technique
French period registration title
Sold without contrôle technique

18 000 - 24 000€

« Titre de circulation d'époque, véhicule 100 % d'origine
jusqu'aux cuirs, ne cherchez pas plus loin
l'avant-première guerre idéale... »

*"Vintage registration title, 100% original vehicle right down
to the leather, look no further for the ideal edwardian..."*



Basé à Lyon, Rochet-Schneider à Lyon fut l'un de tous premiers constructeurs automobile français, ses premiers modèles étant apparus en 1894, peu après Benz et Peugeot. Début 1900, Rochet-Schneider s'impose en constructeur haut-de-gamme avec des productions similaires aux Panhard et autre Mercedes.

Après une petite période de turbulences, l'usine retrouva la prospérité vers 1910, notamment grâce à la fabrication des carburateurs Zénith conçus par son directeur général d'alors, et le lancement d'une nouvelle gamme très étoffée. Le président Raymond Poincaré acquit une Rochet-Schneider pour accomplir les devoirs officiels de sa fonction.

Les modèles 11000, caractérisés par son moteur 4-cylindres monobloc de 2,6 l fut lancé au début de 1912, recevant l'approbation

du Service des Mines en février de cette année-là. Il fut produit jusqu'à la fin de 1914.

Le sublime torpédo qui illustre ces pages fut vraisemblablement fabriqué entre la fin de l'année 1912 et le début de l'année 1913. Un titre de circulation du 31 juillet 1913 (établi à Angoulême) l'accompagne toujours, tandis que la vieille carte grise au nom de Georges Goffoz semble indiquer qu'il l'a acquis en 1976 dans la Loire.

Les Rochet-Schneider sont rares, et ce torpédo, 100 % d'origine, avec encore ses cuirs plus que centenaires et sa très jolie carrosserie est un témoin incroyable de cette entreprise lyonnaise. Il fera le bonheur d'un amateur d'antique en recherche d'authenticité indiscutable...

Based in Lyon, Rochet-Schneider was one of the very first French carmakers, its first models appearing in 1894, shortly after Benz and Peugeot. By the early 1900s, Rochet-Schneider had established itself as a top-of-the-range manufacturer, producing cars similar to Panhard and Mercedes.

After a short period of turbulence, the factory returned to prosperity around 1910, thanks in particular to the Zenith carburetors designed by its then Managing Director, and the launch of a new, very extensive range. President Raymond Poincaré acquired a Rochet-Schneider to fulfill his official duties.

The 11000 model, featuring a 2.6-litre 4-cylinder monobloc engine, was launched in early 1912, receiving approval from

the Service des Mines in February of that year. It was produced until the end of 1914.

The sublime torpedo which illustrates these pages was probably produced between late 1912 and early 1913. A registration document dated July 31, 1913 (drawn up in Angoulême) still accompanies it, while the old registration document in the name of Georges Goffoz seems to indicate that he acquired it in 1976 in the Loire region.

Rochet-Schneders are rare, and this 100% original torpedo, with its century-old leathers and lovely bodywork, is an incredible testimony to this Lyon-based company. It will delight antique enthusiasts in search of indisputable authenticity...

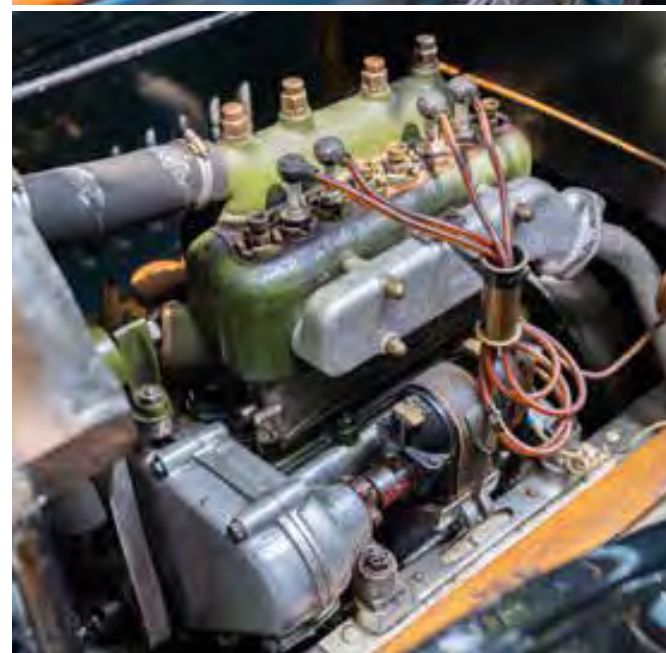
110

La Licorne Type BV Runabout – c. 1914

Châssis n° 4508/1914 (voir texte / see text)
Carte grise française de collection
French historic registration title

15 000 - 25 000€

« Une restauration d'une très grande qualité, de près de 50 ans ! »
"A top-quality restoration, almost 50 years old!"



Au tout début du siècle dernier, M. Corre crée de la Compagnie française des Automobiles Corre, se faisant rapidement un nom en compétition. Mais un procès qui durera 5 ans, et finalement perdu, avec Renault, le contraindra à revendre son entreprise à l'un de ses ingénieurs.

En 1907, la marque devient La Licorne est adoptée. La firme prend alors le nom de Compagnie française des Automobiles Corre - La Licorne, puis La Licorne, en référence à l'animal mythique qui figure sur les armoiries de la famille de l'ingénieur Lestienne.

Jusqu'à la Première Guerre Mondiale, la marque, toujours très investit en compétition, acquiert par ailleurs une excellente réputation, notamment en termes de fiabilité. En partie grâce aux moteurs De Dion, Ballot ou Chapuis-Dornier qui équipent ses créations.

C'est justement un 4-cylindres Chapuis-Dornier 8HP qui équipe le Runabout de type BV qui illustre ces pages. Georges Goffoz l'acheta au début des années 1970 et le reconstruit à partir d'un tas de pièces bien fatiguées (photos jointes au dossier). Merci de noter que la carte grise actuelle indique 1914 en guise de numéro de série, alors qu'il semble que la voiture soit identifiée comme #4508.

50 ans plus tard, l'état de cette Le Licorne, dont on retrouve une photo identique pendant la Première Guerre en voiture de liaison, témoigne de la qualité de la restauration et des moyens investis à l'époque. Après une remise en route a priori facile, elle fera la joie de son nouveau propriétaire...

At the very beginning of the last century, Mr. Corre founded the Compagnie française des Automobiles Corre, and quickly made a name for himself in competition. But a 5-year lawsuit with Renault, which he eventually lost, forced him to sell his company to one of his engineers.

In 1907, the brand name was changed to La Licorne. The company then took the name Compagnie française des Automobiles Corre - La Licorne, then La Licorne, in reference to the mythical animal that appeared on the Lestienne engineer's family coat of arms. Up until the First World War, the brand, always highly invested in competition, also acquired an excellent reputation, particularly in terms of reliability. Partly thanks to the De Dion, Ballot and Chapuis-Dornier engines used in its creations.

In fact, it's a Chapuis-Dornier 8HP 4-cylinder that powers the BV-type Runabout that illustrates these pages. Georges Goffoz bought it in the early 1970s and rebuilt it from a pile of tired parts (photos attached). Please note that the current registration title shows 1914 as the serial number, whereas the car appears to be identified as #4508.

50 years on, the condition of this Le Licorne, of which an identical photo can be found as a liaison car during the First World War, testifies to the quality of the restoration and the resources invested at the time. After a seemingly straightforward return to service, it will be the delight of its new owner...

111

Peugeot Type 163 Torpédo – 1921

Châssis n° 15919
Carte grise française de collection
French historic registration title
10 000 - 15 000€

« Une Peugeot robuste et populaire des années 1920,
dans sa désirable version torpédo. »

*“A sturdy, popular Peugeot from the 1920s,
in its desirable tourer version.”*



À l'issue de la Première Guerre Mondiale, Peugeot relance la production d'automobiles destinée aux civils. C'est ainsi qu'en, en 1919 apparait notamment la Type 163 qui s'inscrit dans la très concurrentielle catégorie des 10 HP...

Elle est l'une des premières Peugeot à être produite de manière systématique avec le volant à gauche, elle offre aussi un équipement complet pour l'époque avec un éclairage électrique tant à l'avant qu'à l'arrière, d'une batterie et d'un démarreur électrique.

Moteur de 1,5 l, boîte 4-vitesses et pont à vis, la nouvelle venue, déclinée en berline, torpédo et torpédo sport, coupé-chauffeur, ainsi qu'en camionnette et en pick-up normande, promet 65 km/h en pointe. Un exploit !

Notre exemplaire est l'une des 13 332 Type 163, toutes carrosseries confondues, jusqu'en 1924. Vraisemblablement entrée dans la collection de Georges Goffoz au milieu des années 1980, elle présente une jolie patine, témoin d'une restauration ancienne de qualité.

Son moteur n'est pas bloqué et ne demandera a priori que quelques bons soins avant que son futur propriétaire ne puisse reprendre le volant de cette emblématique Peugeot du juste après – première – guerre.

At the end of the First World War, Peugeot relaunched production of automobiles for civilians. Thus, in 1919, the Type 163 appeared in the highly competitive 10 HP class...

One of the first Peugeots to be systematically produced with the steering wheel on the left, it was also fully equipped for its time, with electric lighting at both front and rear, a battery and an electric starter.

With its 1.5-liter engine, 4-speed gearbox and screw drive axle, the newcomer, available as a sedan, torpédo and torpédo-sport, coupé-chauffeur, as well as a pickup truck and a Normandy pickup, promises a top speed of 65 kph. Quite a feat!

Our example is one of 13,332 Type 163s in all body styles up to 1924. Presumably acquired by Georges Goffoz in the mid-1980s, it has a lovely patina, reflecting the quality of its restoration.

Its engine is not blocked, and it's only a matter of time before its future owner can get behind the wheel of this emblematic Peugeot from just after the First World War.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE À DESTINATION DES ACHETEURS

AGUTTES

AGUTTES

AGUTTES

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des maisons de vente et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce. En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire.

Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES. En participant à une vente aux enchères organisée par AGUTTES, y compris par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. En s'enregistrant pour participer aux enchères et/ou en enchérissant lors d'une vente, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. Il lui est donc recommandé de les lire attentivement.

Les CGV pourront être modifiées occasionnellement à la discrétion d'AGUTTES. Les Conditions Particulières de Vente relatives à une certaine vente et contenues dans le catalogue de vente peuvent également être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente. Ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente. En tant qu'opérateur de ventes volontaires, AGUTTES est assujetti aux obligations listées aux articles L.561-2 14° et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme, qu'il est tenu de faire respecter.

I- LE BIEN MIS EN VENTE

MENTIONS PARTICULIÈRES DANS LE CATALOGUE

Les mentions particulières figurant dans le catalogue ont les significations suivantes :

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire à la suite d'une ordonnance du Tribunal Judiciaire assortis d'honoraires acheteurs à 14.40 %^{TTC};

° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;

* Lots en importation temporaire : soumis à des frais de 5,5 %^{TTC} du prix d'adjudication pour les œuvres et objets d'art, de collection et d'antiquité (20 % pour les vins et spiritueux, les bijoux et les multiples), à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication. Ces frais peuvent être exonérés sur présentation de documents douaniers attestant que le lot a été réexporté hors Union Européenne dans les délais légaux et conformément aux nouvelles dispositions de la réforme de la TVA entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025 ;

¤ Biens vendus sous le régime général de la TVA (sur la totalité) ;

Lots visibles uniquement sur rendez-vous ;

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

= Lots dument identifiés et soumis à caution.

AGUTTES

Description des lots : Les indications portées au catalogue réalisées par AGUTTES et son expert sont effectuées à la base des éléments fournis et des connaissances existant le jour de la rédaction du catalogue. Seules les indications en langue française engagent AGUTTES. Elles peuvent faire l'objet de modifications ou de rectifications jusqu'au moment de la vente par écrit ou oral. Ces modifications seront consignées au procès-verbal de la vente, lequel aura force probante. Les traductions sont libres. Aucune autre garantie n'est apportée par AGUTTES, étant rappelé que seul le vendeur sera tenu à la garantie des vices cachés et à l'éventuelle garantie légale de conformité (exclue pour les biens d'occasion). Un certificat d'authenticité du lot ne sera disponible que si mentionné dans la description du lot.

Les dimensions, poids et autres renseignements des lots sont donnés à titre indicatif avec une marge d'erreur raisonnable. Les conversions en unité impériale (*inches*) sont fournies à titre informatif et sont libres.

Les restaurations effectuées à titre conservatoire, n'altérant pas le caractère original du lot, notamment en ce qui concerne l'ancienneté et le style, et n'apportant aucune modification au caractère propre du lot ne seront pas mentionnées dans le descriptif. L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident, d'un manque ou d'un incident dans le catalogue ou les rapports de condition, n'implique nullement que le lot soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement, la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts. Seules les dispositions du catalogue pourront constituer un fondement valable à engager la responsabilité d'AGUTTES. Les déclarations ou promesses formulées oralement par un représentant d'AGUTTES mais ne figurant pas dans le catalogue ne sauront en aucun cas constituer un fondement valable à engager la responsabilité d'AGUTTES.

État des lots : Les lots sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Les lots étant des biens d'occasion, aucune garantie ne peut être offerte par AGUTTES concernant leur état. Il revient aux acheteurs potentiels de s'assurer personnellement de la condition de l'objet.

Les références à l'état d'un lot dans un catalogue, une image, une description ou dans un rapport de condition (fourni à titre indicatif) ne pourront être considérées comme une description exhaustive de l'état dudit lot. Les descriptions, les rapports de condition, ainsi que les photographies des lots quant à leur état sont fournis uniquement à titre indicatif et ne peuvent en aucun cas remplacer l'examen personnel du lot par l'enchérisseur préalablement à la vente dans les conditions mentionnées ci-après. Les rapports de condition et les photos seront envoyés sur demande et à titre indicatif.

Exposition des lots : Les enchérisseurs potentiels sont expressément invités à examiner personnellement les lots et la documentation disponible avant la vente lors d'un rendez-vous privé ou de l'exposition publique préalable à la vente afin de vérifier l'état des lots. Il leur est conseillé de se faire accompagner par un expert du secteur concerné par la vente pour apprécier de manière détaillée l'état des biens.

Reproduction des lots : Tous les défauts et imperfections des lots ne sont pas visibles sur les photographies des lots reproduites dans les catalogues, en ligne ou sur tout support de communication. Les photographies peuvent ne pas donner une image entièrement fidèle de l'état réel d'un lot et peuvent différer de ce que percevra un observateur direct (taille, coloris, etc.).

Estimations : Les estimations sont fondées sur l'état des connaissances techniques, la qualité du lot, sa provenance, son état et le cours du marché au jour de l'estimation. Elles sont fournies à titre purement indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie que le lot sera vendu au prix estimé. Les enchérisseurs sont informés que les estimations peuvent fluctuer en fonction des évolutions du marché et des caractéristiques particulières du lot.

Rapports de condition : Des rapports de condition, photos complémentaires et documents afférents aux lots sont disponibles sur demande jusqu'à 24 heures avant la vente. Ils doivent être consultés avant d'enchérir.

II- LA VENTE

INSCRIPTION À LA VENTE

Important : le mode normal et prioritaire pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.

À titre de service complémentaire, AGUTTES offre aux acheteurs potentiels d'autres moyens d'enchérir, moyennant une inscription préalable au plus tard à 18 heures le dernier jour ouvré avant la vente :

- **Par téléphone** : Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de bid@aguttes.com pour porter ses enchères à voix haute par téléphone pendant la vente. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit, à l'aide du formulaire dûment rempli, de coordonnées bancaires, d'une copie de la pièce d'identité de l'enchérisseur et de son Kbis. AGUTTES accepte gracieusement de recevoir les enchères par téléphone. L'enchérisseur potentiel devra avoir reçu un mail de confirmation préalable de la part d'AGUTTES pour être appelé.

- **Sur ordre d'achat** : Toute personne aura la possibilité de transmettre des ordres d'achat à AGUTTES. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit à l'aide du formulaire dûment rempli et de coordonnées bancaires, d'une copie de sa pièce d'identité. AGUTTES accepte gracieusement de traiter ces ordres. En cas de demande par mail à bid@aguttes.com, l'enchérisseur devra avoir reçu un e-mail de confirmation de la part d'AGUTTES. Aucun ordre illimité ne sera retenu. Si AGUTTES reçoit plusieurs ordres d'achat pour des montants d'enchères identiques sur le même lot, l'ordre le plus ancien sera préféré.

- **En ligne via les plateformes *Live*** : Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de diverses plateformes Live pour participer à distance, par voie électronique, aux ventes aux enchères. L'enchérisseur via le Live est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge exclusive et s'additionneront à la commission d'achat. Les frais des plateformes sont habituellement les suivants :

- 1,80%^{TTC} pour Drouot Digital,
- 3%^{TTC} pour Invaluable,
- 3%^{TTC} pour 51Bidlive,
- 3,60%^{TTC} pour Interenchères sur tous les lots (à l'exception des automobiles, facturés 48€^{TTC} par véhicule).

Procédure d'identification des enchérisseurs : Au regard de ses obligations en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme

(LCB-FT), les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'AGUTTES afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. AGUTTES se réserve le droit de demander, à son entière discrétion, à tout enchérisseur potentiel :
- personne physique, de justifier de son identité et personne morale, de fournir un extrait Kbis de moins de 3 mois (étant précisé que seul le représentant légal de la société ou toute personne dûment habilitée pourra enchérir),
- et, en tout état de cause, d'effectuer un dépôt et communiquer ses références bancaires ainsi que l'origine des fonds reçus au regard des obligations en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme (LCB-FT). Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse du donneur d'ordre et aucune modification postérieure ne pourra être faite après l'adjudication. L'enchérisseur est réputé agir en son nom propre et s'engage à régler personnellement et immédiatement le lot. Il sera seul responsable de l'enchère portée sauf information préalable de sa qualité de mandataire dans les conditions indiquées ci-après. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. En cas de manquements aux procédures d'identification et aux obligations de LCB-FT, AGUTTES se réserve la possibilité d'interdire à l'enchérisseur de porter les enchères, d'annuler ou de résilier la vente du lot.

Caution : Pour certains ventes ou lots dûment identifiés, AGUTTES se réserve le droit de demander aux potentiels enchérisseurs de verser avant la vente une caution d'un montant déterminé, ainsi que toutes autres garanties et / ou références bancaires jugées nécessaires. Il est demandé aux enchérisseurs de contacter AGUTTES au plus tard trois jours ouvrés avant la vente afin de procéder à la vérification des garanties données. Les dépôts de garantie sont à effectuer en euros par virement ou carte bancaire sur : <https://www.aguttes.com/depot-caution>.

Dans le cas où l'enchérisseur ne serait pas adjudicataire lors de la vente, AGUTTES procèdera au remboursement de la caution perçue dans un délai de 5 jours ouvrables après la vente, sans intérêt sous réserve de tout droit de compensation. L'enchérisseur reconnait et accepte que seront à sa charge exclusive les éventuelles pertes engendrées par les variations des taux de change ou les frais bancaires liés à ce transfert.

Mandat par un tiers : Tout enchérisseur est censé enchérir pour son propre compte et est tenu pour seul responsable de l'enchère. L'enchérisseur disposant d'un mandat devra informer AGUTTES de l'existence de celui-ci lors de la procédure d'identification et d'enregistrement et produire une copie du mandat et tous autres documents sollicités par AGUTTES. Dans un tel cas, l'enchérisseur et le mandant seront solidairement responsables.

Direction de la vente : Le commissaire-priseur dirige la vente en veillant à la liberté et à l'égalité entre les enchérisseurs, tout en respectant les usages établis par la profession. Le commissaire-priseur assure la police de la vente et se réserve le droit d'interdire l'accès à la salle de vente à tout enchérisseur potentiel pour justes motifs. Il se réserve le droit de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer, retirer, réunir ou séparer tout lot de la vente.

Adjudication : Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire, tous moyens admis fondous (ordre, internet, téléphone, sur place, etc.). L'adjudication se matérialise par le prononcé du mot « Adjugé » lequel forme le contrat de vente entre le vendeur et l'adjudicataire.

Chaque lot est identifié avec un numéro correspondant au numéro qui lui est attribué sur le catalogue de la vente.

Il est interdit aux vendeurs d'enchérir directement sur les lots leur appartenant. En cas de « double-enchère » simultanée reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les enchérisseurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Rétractation : Chaque enchère portée et chaque adjudication sont définitives. Chaque enchère engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit en salle, au téléphone, en ligne ou sur exécution de son ordre d'achat.

Transfert des risques et de la propriété : Le transfert de propriété et des risques entre le vendeur et l'adjudicataire s'opère par le prononcé du mot « adjugé » par le commissaire-priseur. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux pertes et dommages que les lots pourraient subir à compter de l'adjudication, l'adjudicataire devant faire assurer les lots acquis dès l'adjudication.

<p>III- EXÉCUTION DE LA VENTE</p>
<p>Commission d'achat : L'adjudicataire devra s'acquitter en sus du prix d'adjudication, par lot, des honoraires acheteurs applicables à chaque lot. Le mode de calcul des honoraires acheteurs pour les différentes catégories de lots est précisé ci-après (cf. article VI- CONDITIONS PARTICULIÈRES).</p>
<p>Outre le prix d'adjudication et les honoraires acheteur, l'adjudicataire devra régler toutes les taxes incluant la TVA ainsi que les éventuels frais de dossier, de manutention et de stockage ainsi que toutes les autres sommes qui seraient dues en cas de retard de paiement mentionnées ci-après.</p>
<p>Les acquéreurs via les plateformes Live paieront, en sus des enchères et des frais acheteurs, une commission complémentaire qui sera intégralement reversée aux plateformes (cf. article II- LA VENTE : Inscription à la vente).</p>

Conditions de paiement : Le paiement des sommes dues devra être effectué « **comptant** » par l'adjudicataire, dès l'adjudication. Le paiement est effectué en euros. Les commissions bancaires éventuelles sont à la charge de l'adjudicataire et ne sont pas déduites des sommes dues.

Retard de paiement et pénalités : Aucun délai de paiement ne sera accordé à l'acheteur sauf accord exprès du vendeur. Tout délai de paiement accordé par le vendeur entraînera l'application des pénalités suivantes qui seront acquises à AGUTTES et s'ajouteront aux montants prévus ci-dessous pour l'adjudicataire défaillant, à savoir :
- Si le délai de paiement est inférieur ou égal à 3 mois à compter de la vente : 3%^{HT} soit 3,6%^{TTC} du montant total du bordereau acheteur
- Si le délai de paiement est supérieur à 3 mois à compter de la vente : 5%^{HT} soit 6%^{TTC} du montant total du bordereau acheteur.

TVA : Le taux de TVA est de 20% (ou 5,5% pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais annexes seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux. Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE. Ces biens seront marqués par le signe ☉.

Cas de remboursements possibles de TVA à l'acquéreur : Le professionnel de l'Union Européenne, (i) sur communication de son numéro de TVA intra-communautaire et (ii) fournissant la preuve de l'export du lot depuis la France vers un autre État membre ;
Le non-résident de l'Union Européenne sur communication (i) du document douanier d'export hors Union Européenne sur lequel AGUTTES figure comme expéditeur (ii) dans un délai de 3 mois suivant la date de vente aux enchères ou la date d'obtention de la licence d'exportation.

Modalités de règlement : Les moyens de paiement légaux acceptés (les paiements par carte bancaire ou virement étant vivement recommandés) :
- **Virement bancaire** : provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de facture :

<p>IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 -BIC CMCIFRPP</p> <p>Titulaire du compte AGUTTES</p> <p>Domiciliation CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES</p> <p>178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS</p>

- **Espèces** : en vertu des articles L.112-6 et D.112-3 du Code monétaire et financier : (i) jusqu'à 1000 € pour les résidents fiscaux français ou les personnes agissant pour les besoins d'une activité professionnelle ; (ii) jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport et de justificatif de domicile) ;
- **Carte bancaire** sur le terminal ou à distance (sur <https://www.aguttes.com/paiement-en-ligne>). Les frais bancaires, qui oscillent habituellement entre 1 et 2,5%, ne sont pas à la charge de l'étude. Les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés ;

- **Chèque (en dernier recours)**: 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.

Conformément à ses obligations de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme en application de l’article L.561-2 du Code Monétaire et Financier, AGUTTES se réserve le droit d’obtenir un justificatif des fonds. En tout état de cause, en cas de paiement par un tiers, des justificatifs sur le lien avec le tiers payeur devront être fournis par l’adjudicataire. AGUTTES se réserve le droit de refuser le paiement en espèces effectué par un tiers.

Adjudicataire défaillant : À défaut de paiement comptant par l’adjudicataire, le bien pourra être remis en vente sur réitération des enchères à la demande du vendeur conformément à la procédure de l’article L.321-14 du Code de commerce. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l’adjudication, la vente sera résolue de plein droit. En tout état de cause, l’adjudicataire défaillant ne peut invoquer la résolution du contrat pour se soustraire aux obligations qui sont les siennes.

Responsabilité de l’adjudicataire défaillant : Dans tous les cas l’acquéreur défaillant sera tenu, du fait de son défaut ou retard de paiement, de payer à AGUTTES :

- En cas de revente sur procédure de réitération des enchères, (i) la moins-value subie par le vendeur du fait de la deuxième vente, (ii) la perte d’honoraires subies par AGUTTES, (iii) les frais engagés pour cette deuxième vente ;
- Tous les frais et accessoires engagés par AGUTTES relatifs au recouvrement des factures impayées (incluant les frais d’avocat, les frais administratifs et tous autres frais liés au recouvrement), ainsi que les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES ;
- Les pénalités de retard calculées en appliquant des taux d’intérêt au taux directeur (taux de refinancement ou Refi) semestriel de la Banque centrale européenne (BCE) en vigueur, majoré de cinq points sur la totalité des sommes dues ;
- Les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES (frais, honoraires et commissions d’achat, TVA, stockage, etc.).

AGUTTES se réserve la possibilité de :

- Communiquer le nom et les coordonnées de l’acquéreur défaillant au vendeur afin de permettre à ce dernier de faire valoir ses droits ;
- Conserver à titre de dommages et intérêts toutes les sommes qui auraient été versées par l’adjudicataire préalablement à l’annulation de la vente ;
- Procéder à l’encaissement de la caution versée par l’adjudicataire, à titre de compensation avec toutes les sommes dues par l’adjudicataire et / ou à titre de dommages et intérêts ;
- Exercer ou faire exercer tous les droits et recours, notamment le droit de rétention, sur tout bien de l’acquéreur défaillant dont AGUTTES aurait la garde jusqu’au règlement complet par ledit acquéreur, et saisir les tribunaux compétents pour recouvrer les sommes dues ;
- Procéder à la compensation de tout montant dû à l’adjudicataire avec tout montant impayé par l’adjudicataire concernant un lot ou tout dommage subi par AGUTTES à la suite d’une violation des présentes CGV par l’adjudicataire ;
- Interdire à l’adjudicataire défaillant d’enchérir dans les prochaines ventes organisées par AGUTTES ou bien de subordonner la possibilité d’y enchérir au versement d’une provision préalable ;
- Procéder à l’inscription de l’adjudicataire défaillant sur un fichier des mauvais payeurs partagé entre les différentes maisons de vente adhérentes. AGUTTES est en effet adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d’inscription. Les droits d’accès, de rectification et d’opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES est également adhérente du service Témis permettant la consultation et l’alimentation du fichier des restrictions d’accès aux ventes aux enchères. Aguttes se réserve le droit d’inscrire au fichier Témis l’adjudicataire défaillant ou son représentant, ayant pour conséquence de limiter la capacité d’enchérir de l’adjudicataire défaillant auprès des Opérateurs de vente volontaires adhérents et de lui interdire l’utilisation de la plateforme Interenchères. En outre, AGUTTES se réserve le droit de bloquer l’accès de l’adjudicataire défaillant à la plateforme Drouot et à d’autres plateformes de vente en ligne partenaires.

Retrait et stockage des lots : Un lot adjudgé ne pourra être délivré à l’acheteur qu’après paiement intégral du bordereau d’achat et de toutes les sommes / pénalités qui seraient dues par l’adjudicataire, encaissés sur le compte bancaire d’AGUTTES. En conséquence, dans le cas où le bordereau acheteur comporterait plusieurs lots et en cas de paiement partiel du bordereau acheteur *et/ou* à défaut de paiement total ou partiel des autres sommes/pénalités dues par l’adjudicataire, aucun des lots inclus dans le bordereau acheteur ne sera délivré par AGUTTES à l’adjudicataire.

Tous les lots seront délivrés à l’adjudicataire le jour du paiement total du bordereau acheteur et des sommes/pénalités dues par l’adjudicataire. Les lots seront délivrés à l’acquéreur en personne après présentation de tout document prouvant son identité ou au tiers qu’il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d’identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais et aux risques de l’adjudicataire uniquement.

Les lots qui n’auront pas été retirés le jour même après la fin de la vente seront à enlever sur rendez-vous par l’acheteur auprès de la personne mentionnée à cet effet sur la page de contacts qui se situe au début du catalogue. Le lieu de délivrance sera indiqué dans l’email accompagnant l’envoi de la facture.

Les frais de stockage applicables sont mentionnés ci-après (cf. article VI-CONDITIONS PARTICULIÈRES).

Revente des lots payés et non récupérés : Dans le cas où un ou des lot(s) adjudgé(s) et payé(s) en cours d’une vente aux enchères n’aurai(ent) toujours pas été enlevé(s) par l’acquéreur dans les délais convenus dans les « conditions particulières » ci-après et que les frais de stockage, de garde et de conservation applicables en viendraient à dépasser la valeur d’adjudication du ou des lot(s), AGUTTES se réserve la possibilité de les vendre afin de se rembourser l’intégralité des frais lui étant dus.

IV- DROIT DE PRÉEMPTION

L’État français peut exercer sur toute vente publique ou de gré à gré de biens culturels un droit de préemption. L’État dispose d’un délai de 15 jours à compter de la vente publique pour confirmer l’exercice de son droit de préemption et se subroger à l’acheteur. À défaut d’une confirmation écrite par l’État de son intention d’exercer ce droit dans le délai imparti, la vente sera considérée comme définitive et irrévocable.

V- EXPORTATION

Dans le cas d’un bordereau acheteur libellé à une adresse à l’étranger, il est précisé que certains lots sont assujettis à des formalités d’exportation (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d’exportation). Ces lots ne pourront être délivrés qu’à un transitaire dûment habilité. Les formalités sont du ressort de l’acquéreur et peuvent requérir un délai de 4 mois. AGUTTES est à la disposition de ses acheteurs pour les orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes à l’administration concernée. Cependant, AGUTTES ne pourra être tenu responsable des retards, refus ou autres décisions administratives défavorables, ni de tout manquement à la réglementation en matière d’exportation. Les délais d’exportation ou les refus de l’administration ne pourront en aucun cas justifier une absence ou un retard de paiement par l’acheteur, ni entraîner une annulation ou modification de la vente. L’acquéreur est seul responsable de l’ensemble des formalités et des délais administratifs applicables, qu’il s’engage à respecter.

VI- CONDITIONS PARTICULIÈRES

<p>1 - CALCUL DES HONORAIRES ACHETEURS</p> <p>L’adjudicataire devra s’acquitter, en sus du prix d’adjudication, par lot, des honoraires acheteurs suivants :</p> <p>- Pour les ventes des départements Bijoux (non cataloguées dites listées ou online), Montres, Art impressionniste & moderne, Tableaux & Dessins anciens, Design, Mobilier & Objet d’art, Haute époque, Collections, Cartes de collection, Sports, Bagagerie & Objets griffés (honoraires dégressifs) :</p> <ul style="list-style-type: none">25%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 30%^{TTC} sur les premiers 900 000 € ; 23%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 27,6%^{TTC} au-delà de 900 001 € ; <p>- Pour les ventes des départements Bijoux (cataloguées), Art contemporain, Peintres & Arts d’Asie, Automobilia (honoraires dégressifs) :</p> <ul style="list-style-type: none">26 %^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 31,2 %^{TTC} sur les premiers 900 000 € ; 23 %^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 27,6 %^{TTC} au-delà de 900 001 € ; <p>- Pour les ventes des départements Violons & Archets, Vins & Spiritueux :</p> <ul style="list-style-type: none">21%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 25,2%^{TTC} ; <p>- Pour les ventes de livres et manuscrits bénéficiant d’une TVA réduite :</p> <ul style="list-style-type: none">25%^{HT} soit 26,37%^{TTC} ; <p>- Pour les ventes du département Automobiles de collection (honoraires dégressifs) :</p> <ul style="list-style-type: none">16%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 19,2%^{TTC} sur les premiers 900 000 € inclus ; 12%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 14,4 %^{TTC} au-delà de 900 001 €.

2- FRAIS DE STOCKAGE

Le stockage des biens ayant fait l’objet d’une adjudication dans le cadre d’une vente aux enchères ou d’une vente de gré à gré qui ne seraient pas enlevés par l’acheteur à l’expiration d’un délai de 15 jours suivant la vente (jour de vente inclus), sera facturé comme suit (chaque journée ou semaine commencée étant due) :

- Bijoux et / ou articles d’horlogerie** : 30€^{HT} / jour de stockage ;
- Vin** : 1 €^{HT} / col et par jour, sans préjudice des frais éventuellement appliqués par iCave ;
- Véhicules** : frais de stockage et de transport forfaitaires de 350 €^{HT}, augmentés d’un montant de 40 €^{HT} / jour à partir du mercredi suivant la vente inclus ;
- Autres lots** : 3 €^{HT} / jour pour les lots de moins de 1 m³ et 5 €^{HT} / jour pour les lots de plus de 1 m³.

3- OBJETS MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES

Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratif. En tant que biens d’occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement et n’offre aucune garantie quant à leur performance. Nous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors des expositions publiques avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

4- MONTRES ET HORLOGES

Les articles d’horlogerie que nous vendons sont tous des biens d’occasion, ayant pour la plupart subi des réparations engendrant le remplacement de certaines pièces qui peuvent alors ne pas être d’origine. AGUTTES ne donne aucune garantie sur l’authenticité, la condition, ou le caractère original des composants d’un article d’horlogerie. Les horloges peuvent être vendues sans pendules, poids ou clés et sauf mention expresse contraire, leur présence n’est pas garantie. Les bracelets de montres peuvent ne pas être d’origine et ne pas être authentiques. Les montres de collection nécessitent un entretien général et régulier : des réparations ou révisions peuvent s’avérer nécessaires. Toutes ces réparations et révisions et tous les contrôles d’état de fonctionnement sont à la charge exclusive de l’acheteur, AGUTTES n’offrant aucune garantie sur leur bon état de marche. AGUTTES recommande aux acheteurs de faire vérifier les montres par un horloger qualifié avant toute utilisation.

5- BIJOUX, PIERRES, OR ET MÉTAUX PRÉCIEUX

Certains lots contenant de l’or, du platine ou de l’argent peuvent être soumis à un contrôle par le bureau de garantie territorialement compétent afin de les soumettre à des tests d’alliage et de les poinçonner préalablement à la vente. AGUTTES n’engage en aucun cas sa responsabilité sur les conclusions du bureau de garantie. Les pierres précieuses de couleur (comme les rubis, les saphirs et les émeraudes) peuvent avoir été traitées pour améliorer leur apparence, par des méthodes telles que la chauffe ou l’huilage. Ces méthodes sont admises par l’industrie mondiale de la bijouterie mais peuvent fragiliser les pierres précieuses et/ou rendre nécessaire une attention particulière au fil du temps.

AGUTTES ne peut savoir si un diamant a été formé naturellement ou synthétiquement s’il n’a pas été testé par un laboratoire de gemmologie. Si le diamant a été testé, un rapport gemmologie sera disponible. Tous les types de pierres précieuses peuvent avoir été traités pour en améliorer la qualité. L’acheteur peut solliciter l’élaboration d’un rapport de gemmologie pour tout lot, dès lors que la demande est adressée à AGUTTES au moins deux semaines avant la date de la vente, et que l’acheteur s’acquitte des frais afférents.

AGUTTES ne fait pas établir de rapport gemmologique pour chaque pierre précieuse mise à prix dans ses ventes aux enchères. L’absence de certificat ne garantit pas que les pierres n’ont pas été traitées. Lorsqu’AGUTTES fait établir de tels rapports auprès de laboratoires de gemmologie internationalement reconnus, lesdits rapports sont mentionnés et décrits au catalogue. En raison des différences d’approches et de technologies, les laboratoires peuvent ne pas être d’accord sur le traitement ou non d’une pierre précieuse particulière, sur l’ampleur du traitement ou sur son caractère permanent. Les laboratoires de gemmologie signalent uniquement les améliorations ou les traitements dont ils ont connaissance à la date du rapport qui reflète leur opinion. AGUTTES ne garantit pas et n’est aucunement responsable des rapports ou certificats établis par un laboratoire de gemmologie qui pourrait accompagner un lot.

6- MOBILIER

Sans mention expresse indiquée dans le descriptif du lot, la présence de clés n’est aucunement garantie. L’acheteur reconnaît que l’absence de clé ne peut en aucun cas justifier un refus de paiement ou une réclamation.

7- ESPÈCES VÉGÉTALES ET ANIMALES PROTÉGÉES

Les objets composés partiellement ou entièrement de matériaux provenant d’espèces de flore et de faune en voie d’extinction et/ou protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Le législateur impose de règles strictes pour l’utilisation commerciale de ces matériaux, en particulier en ce qui concerne le commerce de l’ivoire. Les acheteurs sont informés que l’importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d’exportation et d’importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l’exportation ou l’importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d’espèces en voie d’extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l’impossibilité d’exporter ou d’importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d’annulation de la vente. L’acheteur est seul responsable de l’obtention de toutes les autorisations nécessaires pour l’acquisition ou le transport de ces objets.

8- VIN

Les bouteilles anciennes peuvent naturellement être fragilisées avec le temps et les transports. AGUTTES ne pourra être considéré comme responsable de l’état du bouchon.

Les ventes de vins sont des ventes sur désignation, c’est-à-dire des ventes d’objets désignés au moment de la vente, mais non exposés. Le retrait des lots directement après la vente est donc exclu. Leur retrait est uniquement possible sur rendez-vous. L’acheteur doit envoyer un courriel accompagné de son bordereau acquitté à l’adresse électronique suivante : retraits.aguttes@icave.eu. Les lots seront disponibles dans les locaux de la société iCave, située au : 5, Chemin des Montquartiers – 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX – FRANCE.

9- AUTOMOBILES

Description des lots : Pour des raisons administratives et sauf indication contraire, les désignations des véhicules (modèle, type, année…) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

État des lots : Il est précisé que :

- L’état d’une automobile peut varier entre le moment de sa description au catalogue, celui de sa présentation à la vente et jusqu’au moment de la prise en main du lot par l’adjudicataire.
- Des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, leur état non roulant ou de leur caractère de compétition.
- Les véhicules provenant de l’étranger sont présentés sans contrôle technique français.

Les véhicules proposés sont d’une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieurs à celles d’aujourd’hui. Une grande prudence est recommandée aux acheteurs lors de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d’effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d’huile, pression des pneus, etc.).

Obligations supplémentaires de l’adjudicataire

- L’adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d’immatriculation du véhicule acquis.
- L’adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s’effectuera à ses risques et à ses frais.

Retrait et stockage des lots : Les véhicules sont stockés dès le lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à toute proximité de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous, à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégal du montant d’adjudication et des frais, du lundi au vendredi jusqu’à 16h30 au plus tard. Il est rappelé que le transfert de risques s’opère dès l’adjudication. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux dommages que le véhicule pourrait subir postérieurement à l’adjudication.

VII- DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu’AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel. Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements,

communication...). Ces données sont constituées d’informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires.

Les enchérisseurs sont informés qu’ils disposent d’un droit d’accès, de rectification, d’effacement, à la portabilité, d’opposition et de limitation à l’égard de ces données auprès d’AGUTTES. Les demandes doivent être exercées par écrit à l’adresse : communication@aguttes.com. Toute réclamation sur la législation applicable en matière de protection des données peut être portée devant la CNIL : www.cnil.fr.

VIII- PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

AGUTTES est propriétaire de tout droit de reproduction des biens vendus avant et après la vente. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon. La vente d’un lot n’implique en aucun cas cession des droits de propriété intellectuelle éventuellement applicables (représentation et/ou reproduction) sur l’œuvre.

IX- LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

Les présentes CGV et les droits et obligations en découlant seront régis par la loi française.

Toute action en justice relative aux activités de vente d’AGUTTES sera tranchée par le Tribunal Judiciaire compétent en France, conformément à l’article L.321-37 du Code de commerce. En particulier, toutes les actions en justice impliquant des adjudicataires et / ou enchérisseurs ayant la qualité de commerçant seront tranchés par le Tribunal judiciaire de Nanterre.

Les enchérisseurs, adjudicataires ainsi que leurs mandataires reconnaissent que Neuilly-sur-Seine est le lieu d’exécution des prestations exclusif d’AGUTTES.

Les actions en responsabilité civile engagées à l’occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l’adjudication ou de la prisée.

Pour toute difficulté, le Commissaire du Gouvernement près du Conseil des maisons de vente peut être saisi gratuitement en vue de parvenir à une solution amiable. Les réclamations se font par voie postale au 19 avenue de l’Opéra, 75001 Paris ou en ligne sur le lien suivant : <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. Il est également possible de déposer une demande de règlement à l’amiable sur une plateforme européenne de règlement de litiges en ligne entre consommateurs et professionnel, accessible sur le lien suivant : <https://ec.europa.eu/consumers/odj/main/index.cfm?event=main.home2.show&lng=FR>.

X- SATISFACTION CLIENT

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l’absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l’adresse serviceclients@aguttes.com, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR BUYERS

AGUTTES SAS (“**AGUTTES**”) is a voluntary public auction operator, registered with the French Auction Market Authority and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code. In this capacity, AGUTTES acts as the seller’s agent, who enters into a contract with the successful bidder.

These General Terms and Conditions of Sale (“**GTCS**”) govern the relationship between AGUTTES and the bidders for public auctions and private sales organised by AGUTTES. By taking part in an auction organised by AGUTTES, including via an online platform, the bidder agrees to be bound by these GTCS. By registering to participate in the auction and/or placing a bid during a sale, the bidder agrees to be bound by these GTCS. They are therefore advised to read them carefully.

The GTCS may be modified from time to time at the discretion of AGUTTES. The Special Terms and Conditions of Sale relating to a particular sale and contained in the sales catalogue may also be modified in writing and/or orally by AGUTTES prior to the sale. These modifications will be recorded in the official sale report. As a voluntary sales operator, AGUTTES is subject to the obligations listed in articles L.561-2 14° et seq. of the French Monetary and Financial Code relating to the fight against money laundering and the financing of terrorism, which it is obliged to enforce.

I- THE PROPERTY FOR SALE

SPECIFIC INFORMATION IN THE CATALOGUE

The special notes in the catalogue have the following meanings:

+ Lots forming part of a judicial sale following an order from the Court of First Instance, subject to a buyer’s fees of 14.40% incl. taxes;

° Lots in which AGUTTES or one of its partners has a financial interest;

* Lots under temporary import: subject to a fee of 5.5% incl. taxes of the hammer price for artworks, collectibles, and antiques (20% for wines and spirits, jewellery, and multiples), payable by the buyer in addition to the buyer’s premium and the hammer price. These fees may be waived upon presentation of customs documents proving that the lot has been re-exported outside the European Union within the legal time limits and in accordance with the new VAT regulations that came into effect on 1 January 2025;

♠ Goods sold under the standard VAT regime (on the full amount);

Lots visible by appointment only;

~ Lots manufactured from materials derived from animal species. Import restrictions are to be considered;

= Lots duly identified and subject to a security deposit.

Description of the lots: The information provided in the catalogue by AGUTTES and its expert is based on the details supplied and the knowledge available on the date the catalogue was prepared. Only information in French is binding on AGUTTES. It may be amended or corrected up to the time of sale, in writing or orally. These changes will be recorded in the sale report, which will have evidential value. The translations are free.

No other warranty is provided by AGUTTES, it being stated that only the seller will be liable for hidden defects and any potential legal warranty of conformity (excluded for second-hand goods). A certificate of authenticity for the lot will only be available if mentioned in the lot description.

The dimensions, weights and other information of the lots are given as an indication with a reasonable margin of error. Conversions to imperial units (inches) are provided for information only and are free.

Restorations carried out as a precautionary measure, which do not alter the original character of the lot, particularly with regard to age and style, and which do not modify the character of the lot in any way, will not be mentioned in the description.

The absence of any indication of restoration, accident, shortage or incident in the catalogue or condition reports in no way implies that the lot is free of any present, past or repaired defect. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of all other defects. Only the provisions of the catalogue may constitute a valid basis for engaging the liability of AGUTTES. Statements or promises made orally by a representative of AGUTTES but not included in the catalogue shall under no circumstances constitute a valid basis for engaging the liability of AGUTTES.

Condition of the lots: Lots are sold in the condition they are in at the time of sale, with all imperfections and defects. As the lots are second-hand goods, no guarantee can be offered by AGUTTES concerning their condition. It is up to potential buyers to check the condition of the item themselves.

References to the condition of a lot in a catalogue, image, description, or condition report (provided for informational purposes) should not be considered an exhaustive description of the condition of the lot. Descriptions, condition reports and photographs of the condition of the lots are provided for information purposes only and may under no circumstances replace the personal examination of the lot by the bidder prior to the sale in accordance with the conditions set out below. Condition reports and photos will be sent on request and for information only.

Presentation of the lots: Potential bidders are expressly invited to personally examine the lots and the documentation available prior to the sale during a private appointment or the public viewing prior to the sale in order to verify the condition of the lots. It is advisable to enlist the help of an expert in the sector concerned to assess the condition of the property in detail.

Reproduction of the lots: All the defects and imperfections of the lots are not visible on the photographs of the lots reproduced in the catalogues, online or on any communication medium. Photographs may not give an entirely faithful image of the actual condition of a lot and may differ from what would be perceived by a direct observer (size, colour, etc.).

Estimates: Estimates are based on the state of technical knowledge, the quality of the lot, its origin, its condition and the market price on the day of the estimate. They are provided for information purposes only and cannot be considered as a guarantee that the lot will be sold at the estimated price. Bidders are informed that estimates may fluctuate according to market trends and the particular characteristics of the lot.

Condition reports: Condition reports, additional photographs and documents relating to the lots are available on request up to 24 hours before the sale. They must be consulted before bidding.

II- THE SALE

REGISTRATION FOR THE SALE

Important: the standard and preferred method of bidding is to be present in the auction room.

As an additional service, AGUTTES offers prospective buyers alternative ways to bid, subject to prior registration no later than 6 pm on the last working day before the sale: - **By telephone:** Anyone may register at bid@aguttes.com to place live verbal bids by telephone during the sale. The order must be communicated in writing, using the duly completed form, bank details, a copy of the bidder’s identity document and the bidder’s company registration certificate. AGUTTES accepts telephone bids free of charge. The potential bidder must have received a prior confirmation email from AGUTTES in order to be called.

- **On a buy order:** Any person will be able to send purchase orders to AGUTTES. The order must be communicated in writing, using the duly completed form, together with bank details and a copy of their identity document. AGUTTES graciously agrees to handle these orders. If you would like to send a request by e-mail to bid@aguttes.com, the bidder must have received a confirmation email from AGUTTES. No unlimited orders will be accepted. If AGUTTES receives several purchase orders for identical bid amounts on the same lot, the oldest order will be preferred.

- **Online via the Live platforms:** Anyone may register on various Live platforms to participate remotely in the auctions via electronic means. Live bidders are hereby informed that the costs invoiced by these platforms shall be borne exclusively by them and shall be added to the purchase commission. Platform fees are usually as follows*:

- 1.80% incl. taxes for Drouot Digital,
- 3% incl. taxes for Invaluable,
- 3% incl. taxes for 51Bidlive,
- 3.60% incl. taxes for Interenchères on all lots (with the exception of cars, which are charged €48 incl. taxes per vehicle).

Procedure for identifying bidders: In view of its obligations regarding anti-money laundering and counter-terrorism financing (AML-CTF), prospective buyers are requested to identify themselves to AGUTTES in order to allow the registration of their personal data. AGUTTES reserves the right, at its sole discretion, to ask any potential bidder:

- in case of natural persons, to provide proof of their identity and legal entities, to provide a company registration certificate less than 3 months old (it being specified that only the legal representative of the company or any duly authorised person may bid),
- and, in any case, to make a deposit and provide banking references as well as the origin of the funds received, in light of obligations relating to anti-money laundering and counter-terrorism financing (AML-CTF).

All lots sold will be invoiced in the name and address of the purchaser and no subsequent changes may be made after the auction. The bidder is deemed to be acting in their own name and undertakes to pay for the lot personally and immediately. They will be solely responsible for the bid placed, unless they have previously informed AGUTTES of their status as an authorised representative under the conditions set out below. Any false indication will engage the liability of the successful bidder. In the event of non-compliance with identification procedures and AML-CTF obligations, AGUTTES reserves the right to prohibit the bidder from placing bids, or to cancel or terminate the sale of the lot.

Security deposit: For certain sales or duly identified lots, AGUTTES reserves the right to require prospective bidders to pay a security deposit of a specified amount before the sale, as well as any other guarantees and/or banking references deemed necessary. Bidders are asked to contact AGUTTES at least three working days before the sale in order to verify the guarantees given. Security deposits must be paid in euros by bank transfer or credit/debit card to: <https://www.aguttes.com/depot-caution>. If the bidder is not successful at the sale, AGUTTES will reimburse the security deposit received within 5 working days after the sale, without interest and without prejudice to any right of set-off. The bidder acknowledges and accepts that any losses caused by variations in exchange rates or bank charges relating to this transfer will be borne exclusively by the bidder.

Mandate by a third party: All bidders are deemed to be bidding on their own behalf and are held solely responsible for their bid. A bidder with a power of attorney must inform AGUTTES of its existence during the identification and registration procedure and produce a copy of the power of attorney and any other documents requested by AGUTTES. In such a case, the bidder and the principal shall be jointly and severally liable.

Management of the sale: The auctioneer conducts the sale, ensuring the freedom and equality of bidders, while adhering to the established practices of the profession. The auctioneer maintains order during the sale and reserves the right to deny access to the auction room to any prospective bidder for just cause. The auctioneer reserves the right to refuse any bid, to organise the auction in the most appropriate way, to move, withdraw, combine or separate any lot from the sale.

Auction sale: The highest and final bidder will be the successful bidder, regardless of the method used (order, internet, phone, in person, etc.). The auction sale is confirmed by the pronouncement of the word “Auctioned”, which forms the sales contract between the seller and the successful bidder. Each lot is identified with a number corresponding to the number allocated to it in the sale catalogue.

Sellers are prohibited from bidding directly on lots belonging to them.

In the event of a simultaneous “double-bid” recognised by the auctioneer, the lot will be reoffered for sale, with all bidders present being able to bid for this second auction.

Withdrawal: Each bid placed and each auction sale are final. All bids are binding on the bidder, who may not withdraw their bid whether in the auction room, on the telephone, online or upon execution of their purchase order.

Transfer of risk and ownership: The transfer of ownership and risks between the seller and the successful bidder takes place when the auctioneer pronounces the word “auctioned”. AGUTTES declines all responsibility for any loss or damage that may occur to the lots from the time of the auction. The successful bidder must insure the lots purchased from the time of the auction.

III- PERFORMANCE OF THE SALE

Purchase commission: In addition to the hammer price, the successful bidder must pay the buyer’s fees applicable to each lot. The method for calculating the buyer’s fees for the different categories of lots is specified below (see article VI- SPECIAL TERMS AND CONDITIONS). In addition to the hammer price and the buyer’s fees, the successful bidder must pay all taxes, including VAT, as well as any administration, handling and storage fees, and any other sums that may be due in the event of late payment, as mentioned below. Buyers via the Live platforms will pay, in addition to the bids and buyer’s fees, an additional commission which will be paid in full to the platforms (see article II- THE SALE: Registration for the sale).

Payment terms: Payment of the sums due must be made “immediately” by the successful bidder as soon as the sale is completed. The payment is made in euros.

Any bank charges are payable by the successful bidder and are not deducted from the sums due. If the successful bidder is not physically present at the sale, they will receive their invoice by email.

Late Payment and Penalties: The buyer will not be granted any payment extension unless expressly agreed by the seller. Any payment delay granted by the seller will result in the application of the following penalties, which will be due to AGUTTES and added to the amounts specified below for the defaulting successful bidder, namely: If the payment delay is 3 months or less from the sale: 3% excl. taxes, i.e., 3.6% incl. taxes of the total buyer's invoice amount
If the payment delay is more than 3 months from the sale: 5% excl. taxes, i.e., 6% incl. taxes of the total buyer's invoice amount.

VAT: The VAT rate is 20% (or 5.5% for books). As a matter of principle, unmarked lots will be sold subject to VAT on the margin. The purchase commission and ancillary costs will be supplemented by an amount representing VAT, which will not be separately listed in our invoices.

By way of exception, and at the seller's request, the general VAT system may be applied to goods offered for sale by an EU professional. These goods will be marked with the sign α .

Possible cases for VAT refunds to the buyer: The professional from the European Union, (i) upon providing their intra-community VAT number and (ii) supplying proof of export of the lot from France to another Member State;
The non-EU resident, upon providing (i) the customs export document outside the European Union showing AGUTTES as the sender and (ii) within 3 months following the auction date or the date of obtaining the export license.

Payment terms: Legal means of payment accepted (payment by credit/debit card or bank transfer is strongly recommended):
- Bank transfer: from the buyer's account, quoting the invoice number:

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 - BIC CMCIFRPP Account holder AGUTTES Direct debit CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES 178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS

- Cash: pursuant to Articles L.112-6 and D.112-3 of the French Monetary and Financial Code: (i) up to €1,000 for French tax residents or individuals acting for professional purposes; (ii) up to €15,000 for individuals whose tax residence is outside France (upon presentation of passport and proof of address);
- Credit/debit card at the terminal or remotely (at <https://www.aguttes.com/paiement-en-ligne>). The bank fees, which typically range between 1% and 2.5%, are not the responsibility of the auction house. Partial payments in multiple installments for the same lot with the same card are not permitted;
- Cheque (as a last resort): On presentation of two identity documents. No payment processing time is accepted in the case of payment by cheque. Delivery will only be possible twenty days after payment. Foreign cheques are not accepted.

In accordance with its obligations to combat money laundering and the financing of terrorism under Article L.561-2 of the French Monetary and Financial Code, AGUTTES reserves the right to request proof of the funds. In any event, in the event of payment by a third party, proof of the link with the third party payer must be provided by the successful bidder. AGUTTES reserves the right to refuse payment in cash by a third party.

Defaulting bidder: In the event of non-payment by the successful bidder, the item may be re-auctioned at the seller's request in accordance with the procedure set out in Article L.321-14 of the French Commercial Code. If the seller does not make this request within three months of the auction sale, the sale will be cancelled by operation of law. In any event, the successful bidder may not invoke the termination of the contract to avoid its obligations.

Liability of the defaulting bidder: In all cases, the defaulting buyer will be obliged to pay AGUTTES:
In the event of resale through the procedure of re-auction, (i) the loss incurred by the seller due to the second sale, (ii) the loss of fees suffered by AGUTTES, (iii) the costs incurred for this second sale;
All fees and costs incurred by AGUTTES related to the recovery of unpaid invoices (including legal fees, administrative fees, and any other recovery-related expenses), as well as damages to compensate for the harm suffered by AGUTTES;

Late payment penalties calculated by applying interest rates based on the European Central Bank (ECB) semi-annual refinancing rate (Refi), plus five percentage points on the total amount due;
Damages to compensate for the loss suffered by AGUTTES (fees, charges, and purchase commissions, VAT, storage, etc.).

AGUTTES reserves the right to:

- Communicate the name and contact details of the defaulting buyer to the seller so that the latter can assert its rights;
- Retain as damages all sums paid by the successful bidder prior to the cancellation of the sale;
- Collect the security deposit paid by the successful bidder, by way of set-off against all sums owed by the successful bidder and/or by way of damages;
- Exercise or have exercised all rights and remedies, notably the right of retention, over any property of the defaulting buyer held by AGUTTES until full payment is made by said buyer, and to bring legal proceedings before the competent courts to recover the amounts due;
- Offset any amount owed to the buyer against any unpaid amount relating to a lot or any damage suffered by AGUTTES as a result of a breach of these GTCS by the buyer;
- Prohibit the defaulting buyer from bidding in future sales organised by AGUTTES or make bidding subject to the payment of a prior deposit;
- Register the defaulting buyer in a shared defaulters list used by various affiliated auction houses. AGUTTES is a member of the Central Register for the Prevention of Non-Payments maintained by Auctioneers, where payment incidents may be recorded. Rights of access, rectification and opposition on legitimate grounds may be exercised by the debtor concerned at Symev 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES is also a member of the Témis service, which enables both the consultation and contribution to the database of restrictions on access to public auctions. Aguttes reserves the right to register the defaulting bidder or their representative in the Témis database, which may result in restricting the bidder's ability to participate in auctions held by member Voluntary Sales Operators and in prohibiting them from using the Interenchères platform. In addition, AGUTTES reserves the right to block the access of the defaulting bidder to the Drouot platform and other partner online sales platforms.

Collection and storage of lots: An auctioned lot will only be released to the buyer after full payment of the purchase invoice and any amounts/penalties owed by the successful bidder have been received in AGUTTES' bank account.
Consequently, if the purchase invoice includes several lots and only partial payment of the invoice and/or full or partial non-payment of other amounts/penalties owed by the successful bidder are received, none of the lots listed on the purchase invoice will be released by AGUTTES to the successful bidder. All lots will be delivered to the successful bidder on the day of full payment of the buyer's invoice and the sums/penalties due by the successful bidder.
The lots will be delivered to the buyer in person upon presentation of any document proving their identity or to a third party designated by them and entrusted with an original power of attorney and a copy of their identity document. The lots are collected at the sole expense and risk of the successful bidder.
Lots that have not been collected by the end of the sale on the same day will be collected by appointment by the buyer from the person mentioned for this purpose on the contact page at the beginning of the catalogue. The place of delivery will be indicated in the e-mail sent with the invoice.
The applicable storage charges are set out below (see Article VI-SPECIAL TERMS AND CONDITIONS).

Resale of lots paid for but not collected: In the event that one or more lots awarded and paid for in the course of an auction sale have still not been collected by the buyer within the deadlines agreed in the "special terms and conditions" below and that the applicable storage, custody and preservation costs exceed the auction value of the lot(s), AGUTTES reserves the right to sell them in order to be reimbursed for all costs due.

IV- RIGHT OF PRE-EMPTION

The French State may exercise a right of pre-emption on any public or private sale of cultural property. The State has 15 days from the date of the public sale to confirm that it has exercised its right of pre-emption and to substitute itself for the buyer. In the absence of written confirmation from the State of its intention to exercise this right within the time limit set, the sale will be considered final and irrevocable.

V- EXPORT

In the case of a buyer's invoice addressed to a foreign address, it is specified that certain lots are subject to export formalities (requests for certificates for cultural property, export license). These lots may only be delivered to a duly authorised forwarding agent. The formalities are the responsibility of the buyer and may take up to 4 months. AGUTTES is at the disposal of its buyers to guide them through these procedures or to forward requests to the relevant authority. However, AGUTTES cannot be held liable for delays, refusals or other unfavourable administrative decisions, nor for any failure to comply with export regulations. Under no circumstances may export delays or administrative refusals justify a failure or delay in payment by the buyer, nor lead to a cancellation or modification of the sale. The buyer is solely responsible for all applicable administrative formalities and deadlines, which they undertake to comply with.

VI- SPECIAL CONDITIONS

<p>1 - CALCULATION OF THE BUYERS' FEES In addition to the hammer price, the successful bidder must pay the following buyers' fees per lot:</p> <ul style="list-style-type: none">- For sales in the following departments: Jewellery (non-catalogued, so-called listed or online), Watches, Impressionist & Modern Art, Old Paintings and Drawings, Design, Furniture and Decorative Arts, Early Period, Collections, Collectible Maps, Sports, Luggage (tiered fees):<ul style="list-style-type: none">• 25% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 30% incl. taxes on the first €900,000;• 23% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 27.6% incl. taxes above €900,001;- For sales in the following departments: Jewellery (catalogued), Contemporary Art, Painters & Arts of Asia, Automobilia (tiered fees):<ul style="list-style-type: none">• 26% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 31.2% incl. taxes on the first €900,000;• 23% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 27.6% incl. taxes above €900,001;- For sales in the following departments: Violins & Bows, Wines & Spirits:<ul style="list-style-type: none">• 21% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 25.2% incl. taxes;- For sales of books and manuscripts benefiting from a reduced VAT rate:<ul style="list-style-type: none">• 25% excl. taxes, i.e. 26.37% incl. taxes;- For sales in the department of Collectible Cars (tiered fees):<ul style="list-style-type: none">• 16% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 19.2% incl. taxes on the first €900,000;• 12% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 14.4% incl. taxes above €900,001.

2 - STORAGE COSTS

The storage of items sold at auction or through private sale that have not been collected by the buyer within 15 days following the sale (the day of the sale included) will be charged as follows: (each day or week started will be due):
- Jewellery and/or watches: €30 excl. taxes per day of storage;
- Wine: €1 excl. taxes per bottle per day, without prejudice to any fees that may be applied by iCave;
- Vehicles: flat storage and transport fees of €350 excl. taxes, plus an additional €40 excl. taxes per day starting from the Wednesday following the sale, including that day;
- Other lots: €3 excl. taxes per day for lots smaller than 1 m³ and €5 excl. taxes per day for lots larger than 1 m³.

3 - MECHANICAL AND ELECTRICAL ITEMS

The mechanical or electrical items offered for sale by AGUTTES are exclusively for decorative purposes. As second-hand goods, AGUTTES in no way certifies their working order and offers no guarantee as to their performance. We recommend that buyers attend the public exhibitions with an expert in the field and have the electrical or mechanical mechanism checked by a professional before any operation.

4 - WATCHES AND CLOCKS

The timepieces we sell are all second-hand items, most of which have undergone repairs resulting in the replacement of certain parts, which may therefore not be original. AGUTTES gives no guarantee as to the authenticity, condition or original character of the components of a timepiece.
Clocks may be sold without pendulums, weights, or keys, and unless expressly stated otherwise, their presence is not guaranteed. Watch straps may not be original and may not be genuine.
Collector's watches require general and regular maintenance: repairs or overhauls may be necessary. All these repairs and overhauls and all checks on the state of operation are the sole responsibility of the buyer, as AGUTTES offers no guarantee as to their proper working order. AGUTTES recommends that purchasers have their watches checked by a qualified watchmaker before use.

5 - JEWELRY, STONES, GOLD AND PRECIOUS METALS

Some lots containing gold, platinum, or silver may be subject to control by the territorially competent assay office in order to undergo alloy tests and be stamped prior to the sale. AGUTTES accepts no responsibility for the conclusions of the assay office. Coloured gemstones (such as rubies, sapphires, and emeralds) may have been treated to enhance their appearance, through methods such as heating or oiling. These methods are accepted by the jewellery industry worldwide, but can make precious stones fragile and/or require special attention over time.

AGUTTES cannot know whether a diamond has been formed naturally or synthetically unless it has been tested by a gemmology laboratory. If the diamond has been tested, a gemmology report will be available. All types of gemstone may have been treated to improve their quality. The buyer may request the preparation of a gemmology report for any lot, provided the request is made to AGUTTES at least two weeks before the sale date, and the buyer covers the associated costs.

AGUTTES does not draw up a gemmology report for each precious stone offered at its auctions. The absence of a certificate does not guarantee that the stones have not been treated. When AGUTTES arranges for such reports to be drawn up by internationally recognised gemmology laboratories, these reports are mentioned and described in the catalogue. Due to differences in approach and technology, laboratories may not agree on whether or not a particular gemstone should be treated, the extent of the treatment or whether it should be permanent. Gemmology laboratories only report improvements or treatments of which they are aware on the date of the report, which reflects their opinion. AGUTTES does not guarantee and is in no way responsible for any reports or certificates drawn up by a gemmology laboratory which may accompany a lot.

6 - FURNITURE

Unless expressly stated in the lot description, the presence of keys is not guaranteed. The buyer acknowledges that the absence of a key can under no circumstances justify a refusal of payment or a complaint.

7 - PROTECTED PLANT AND ANIMAL SPECIES

Items partially or entirely made from materials derived from endangered and/or protected species of flora and fauna are marked with the symbol ~ in the catalogue. The legislator imposes strict rules on the commercial use of these materials, particularly with regard to trading ivory.
Buyers are informed that the import of any item made using these materials is prohibited by many countries, or requires a permit or certificate issued by the relevant authorities of the exporting and importing countries. Buyers are entirely responsible for ensuring compliance with the regulatory and legislative standards applicable to the export or import of goods made up in whole or in part of materials from endangered and/or protected species. AGUTTES will in no case be responsible for the impossibility of exporting or importing such an item, and this cannot be used as grounds for requesting the cancellation or termination of the sale. The buyer is solely responsible for obtaining all necessary authorisations for the acquisition or transport of these items.

8 - WINE

Old bottles can naturally become fragile over time and during transport. AGUTTES cannot be held responsible for the condition of the cork.
The wine sales are sales by designation, meaning they are sales of items identified at the time of the sale, but not on display. The wines sales are sales on. Lots may therefore not be collected directly after the sale. The collection of the items is only possible by appointment: the buyer must send an email along with their paid invoice to the following email address: retraits.aguttes@icave.eu. The lots will be available at iCave's offices at: 5 Chemin des Montquartiers – 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX – FRANCE.

9 - CARS

Description of lots: For administrative reasons, and unless otherwise indicated, vehicle designations (model, type, year, etc.) are based on the information given on the vehicle registration documents.

Condition of lots: It is specified that:

The condition of a car may vary between the time it is described in the catalogue, the time it is presented at the sale and the time the buyer takes possession of the lot. Vehicles may be sold without a roadworthiness test because of their age, their non-running condition or their competitive status.
Vehicles from abroad are presented without French roadworthiness tests.

The vehicles on offer are from an era when safety conditions and performance were inferior to those of today. Buyers are strongly advised to exercise great caution when handling the item for the first time. It is advisable, before any use, to restart the vehicle and perform all necessary checks to ensure the proper functioning of the vehicle (oil level, tyre pressure, etc.).

Additional obligations of the successful bidder: The successful bidder must complete, under its own responsibility and at its own expense, all the necessary formalities within the legal deadlines for changing the registration number of the vehicle purchased.

The successful bidder must organise the transport of the lot purchased, which will be at its own risk and expense.

Collection and storage of lots: The vehicles are stored the day after the sale in closed, secure premises very close to Paris. They may be collected by appointment, from the Tuesday following the sale date and after full payment of the hammer price and costs, from Monday to Friday until 4:30 pm at the latest. It should be noted that the transfer of risks takes place as soon as the goods are auctioned. AGUTTES declines all responsibility for any damage to the vehicle after the auction sale.

VII- PERSONAL DATA

Bidders are informed that AGUTTES may collect and process their data in accordance with the General Data Protection Regulation (EU) 2016/679 of 27 April 2016 (GDPR) and the French Data Protection law No. 78-17 of 6 January 1978, as amended by law No. 2018-493 of 20 June 2018 regarding the protection of personal data.

Data is collected for the purposes of managing their contractual or pre-contractual relations (sales registration, invoicing, accounting, settlements, communication, etc.). This data includes information such as surnames, first names, postal address, email address, telephone number and bank details.

Bidders are informed that they have a right of access, rectification, erasure, portability, opposition and limitation with regard to this data which they may exercise by contacting AGUTTES. Requests should be made in writing to: communication@aguttes.com. Any complaints concerning applicable data protection legislation may be made to the CNIL (French National Data Protection Authority): www.cnil.fr.

VIII- INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES owns all rights to reproduce the goods sold before and after the sale. Any reproduction is prohibited and constitutes an infringement. The sale of a lot in no way implies the transfer of any applicable intellectual property rights (representation and/or reproduction) on the work.

IX- APPLICABLE LAW AND JURISDICTION

These GTCS and the rights and obligations arising therefrom shall be governed by French law.

Any legal action relating to the sales activities of AGUTTES will be decided by the competent Court of First Instance in France, in accordance with article L.321-37 of the French Commercial Code. In particular, any legal actions involving bidders and/or buyers who are commercial entities will be settled by the Court of First Instance of Nanterre.

Bidders, successful bidders and their representatives acknowledge that Neuilly-sur-Seine is the exclusive place for AGUTTES to perform its services.

Civil liability claims arising from auctions and voluntary and judicial sales of furniture by public auction are subject to a limitation period of five years from the date of the auction.

In case of any difficulty, the Government Commissioner attached to the Council of Auction Houses can be contacted free of charge in order to reach an amicable solution. Complaints can be made by post to 19 avenue de l'Opéra, 75001 Paris or online at the following link: <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. It is also possible to submit a request for amicable settlement on a European platform for settling online disputes between consumers and professionals, accessible at the following link: https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main_home2.show&lng=FR.

X- CUSTOMER SATISFACTION

If a customer feels that they have not received a satisfactory response, they are advised to contact the head of the relevant department at AGUTTES directly, as a matter of priority. If no response is received within the specified time, the customer may contact the customer service department at serviceclients@aguttes.com. This department is part of the AGUTTES Quality Department.



COMMENT VENDRE ?

HOW TO SELL?

1 RASSEMBLER VOS INFORMATIONS

GATHERING YOUR INFORMATION

Afin de réaliser une estimation précise de vos biens, n'hésitez pas à nous fournir toutes les informations en votre possession (photos, dimensions, date, signature, caractéristiques techniques, provenance, état de conservation, etc.).

In order to make an accurate estimate of your property, please provide us with all the information you have (photos, dimensions, date, signature, technical characteristics, provenance, state of preservation, etc.).

2 NOUS CONTACTER

CONTACT US

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés basés à Neuilly-sur-Seine. Vous pouvez également vous rapprocher de nos représentants locaux, à Aix-en-Provence, Lyon, Lille, Bruxelles ou Genève afin de bénéficier d'un service de proximité.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Inventaires & Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet. Nos estimations sont gracieuses et confidentielles.

To include your property in our next sales or to ask for advice, please do not hesitate to contact our specialist departments based in Neuilly-sur-Seine. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Lille, Brussels or Geneva to benefit from a local service. If you are willing to offer for sale an important ensemble comprising several specialities, the Inventories & Private Collections department is at your disposal to coordinate your project. Our valuations are free and confidential.

3 ORGANISEZ UN RENDEZ-VOUS D'EXPERTISE

ORGANISE AN APPRAISAL MEETING

Pour donner suite aux éléments reçus et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous le type de vente le plus adapté. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services. Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

Based on the information we receive and an initial analysis of your requirements, we will work with you to determine the most suitable type of sale. We will then arrange a meeting with you to go through the details of the appraisal and give you more information about our services. We can be contacted by e-mail or telephone.

4 CONTRACTUALISER

CONTRACTING

Les conditions financières (estimation, prix de réserve, honoraires) et les moyens alloués à la mise en vente (promotion, transport, assurance...) sont formalisés dans un contrat. Celui-ci peut être signé lors d'un rendez-vous ou à distance de manière électronique.

The financial conditions (valuation, reserve price, fees) and the resources allocated to the sale (promotion, transport, insurance, etc.) are formalised in a contract. This can be signed during an appointment or electronically from a distance.

5 VENDRE

SELL

Chacun de nos départements organise 4 ventes aux enchères par an ainsi que des ventes online. Après la clôture des enchères, le département vous informe du résultat et vous recevrez le produit de celles-ci sous 4 à 6 semaines.

Each of our departments organises 4 auctions a year, as well as online sales. Once the auction has closed, the department will inform you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.

COMMENT ACHETER ?

HOW TO BID?

1 S'ABONNER À NOTRE NEWSLETTER ET NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

SUBSCRIBE TO OUR NEWSLETTER AND FOLLOW US ON SOCIAL NETWORKS

- S'inscrire à la newsletter pour être informé des Temps forts chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues.
- Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

Subscribe to our newsletter to keep up to date with the highlights at Aguttes, follow our specialists' discoveries and receive e-catalogues.

Keep up to date with our news on social networks.

2 AVANT LA VENTE, DEMANDER DES INFORMATIONS AU DÉPARTEMENT

BEFORE THE SALE, REQUEST INFORMATION FROM THE DEPARTMENT

Nous vous envoyons, sur demande, des informations complémentaires par e-mail : rapports de condition, certificats, provenance, photos... Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat. Chaque lot présenté a été préalablement examiné puis décrit en application du décret Marcus (3 mars 1981). La responsabilité d'Aguttes, selon la législation en vigueur, quant à l'authenticité du bien présenté est engagée.

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous. Nous vous invitons systématiquement aux expositions publiques quelques jours avant la vente. Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger avec vous.

On request, we can send you additional information by e-mail: condition reports, certificates, provenance, photos, etc. We can send you additional photos and videos by MMS, WhatsApp or WeChat. Each lot presented has been examined and described in accordance with the Marcus Decree (3 March 1981). Aguttes is responsible for the authenticity of the items presented, in accordance with current legislation.

We systematically invite you to public exhibitions a few days before the sale. If you are unable to attend, we can arrange an audio or video chat with you.

3 ENCHÉRIR

BID

- Venir et enchérir en salle.
- S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com.
- S'enregistrer pour enchérir sur le Live (solution recommandée pour les lots à moins de 5 000€).
- Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com.

Come and bid in the auction room.

Register to bid by telephone at bid@aguttes.com.

Register to bid on Live (recommended for lots under €5,000).

Leave a maximum bid at bid@aguttes.com.

4 PAYER ET RÉCUPÉRER SON LOT

PAY AND RECEIVE YOUR PROPERTY

- Régler son achat (virement ou paiement en ligne par carte bancaire recommandés).
- Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur.

Pay for your purchase (bank transfer or online payment by credit card recommended).

Then collect your order or arrange for a courier to collect it.

LA MAISON



Vente *Tour Auto*. La Vente officielle en avril 2024

50 ANS DE PASSION DES ENCHÈRES

Restée indépendante, sans actionnaire extérieur, la maison Aguttes s'est hissée au fil des années, au rang d'acteur majeur du marché de l'art. Cette croissance s'articule autour des valeurs primordiales de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace. Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, et restée familiale avec trois enfants actifs au sein de la maison, elle se compose d'une équipe de 60 personnes aujourd'hui qui constitue sa qualité première. Avec une salle des ventes internationale située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation à Lyon, Clermont-Ferrand, Aix-en-Provence, Lille, Bruxelles et Genève, la maison se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Les experts internalisés dans 17 départements permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, d'objets, de bijoux et d'automobiles exceptionnels. Avec sa force de frappe en communication et ses acheteurs à 50 % internationaux, la maison atteint régulièrement des records mondiaux. Consciente de la confiance que lui accordent ses vendeurs, elle reste au service de ces derniers avant tout.

NOTRE MISSION : L'ART ET LA PASSION DE LA TRANSMISSION

L'ensemble des collaborateurs de la maison est au service du beau, de la transmission émotionnelle et intellectuelle entre les collectionneurs. Chaque œuvre d'art doit être défendue au mieux sur le marché avec passion. L'obtention du meilleur prix d'adjudication est l'objectif intrinsèque de la vente aux enchères. Nos responsables de départements s'engagent personnellement à honorer la confiance de leurs clients en garantissant leurs intérêts et en les conseillant. C'est l'ADN de notre maison familiale.

POURQUOI AGUTTES ?

Expertise

Plus de 17 départements spécialisés

Accompagnement personnalisé

Agilité pour la vente de lots à fort potentiel

Records à l'international

Plus de 50 % d'acheteurs étrangers

Culture de l'excellence

Pour des lots allant de 10 000 à 2 millions d'euros

Fréquence des ventes

4 ventes aux enchères annuelles par spécialité

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS & SERVICES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !

Estimations gratuites et confidentielles sur rendez-vous

Art impressionniste & moderne

Pierre-Alban Viquant
+33 1 47 45 08 20 • +33 7 64 41 09 04
viquant@aguttes.com

Arts d'Asie

Clémentine Guyot
+33 1 47 45 00 90 • +33 7 83 19 05 89
guyot@aguttes.com

Arts décoratifs du XX^e & Design

Jessica Remy-Catanese
+33 1 47 45 08 22 • +33 7 61 72 43 19
remy@aguttes.com

Automobiles de collection

Automobilia

Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • +33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Bagagerie & Objets griffés

Éléonore des Beauvais
+33 1 41 92 06 47
desbeauvais@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • +33 6 17 50 75 44
duprelatour@aguttes.com

Cartes de collection

Sports

François Thierry
+33 1 41 92 06 69
thierry@aguttes.com

Collections particulières

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Grands vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • +33 7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com

Instruments de musique & Archets

Hector Chemelle
+33 1 41 92 06 68 • +33 7 69 02 70 85
chemelle@aguttes.com

Livres anciens & modernes

Affiches, Manuscrits & Autographes

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'art

Haute époque

Grégoire de Thoury
+33 1 41 92 06 46 • +33 7 62 02 04 72
thoury@aguttes.com

Montres de collection

Claire Hofmann
+33 1 47 45 93 08 • +33 7 49 97 32 28
hofmann@aguttes.com

Peintres d'Asie : Chine & Vietnam

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 1 41 92 06 49 • +33 6 63 58 21 82
reynier@aguttes.com

Post-war & Art contemporain

Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • +33 7 60 78 10 07
guillerot@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens

Victoria Damidot
+33 1 47 45 91 57
damidot@aguttes.com

Inventaires & Partages

Claude Aguttes et Sophie Perrine,
commissaires-priseurs
+33 1 41 92 06 44 • perrine@aguttes.com

SIÈGE SOCIAL

Salle des ventes

Aguttes Neuilly

+33 1 47 45 55 55

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine

BUREAUX

DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lille

Pauline Boddaert
+33 3 74 09 44 45 • boddaert@aguttes.com

Lyon

Dorothee Lécrivain
+33 4 37 24 24 24 • lecrivain@aguttes.com

Régions Ouest

Marie de Calbiac
+33 7 60 78 08 77 • calbiac@aguttes.com

Bruxelles

Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13 • vanzuylen@aguttes.com

Genève

Côme Bizouard de Montille
+41 225 196 884
montille.consultant@aguttes.com

VENTES À VENIR

2025 DE JUIN
À OCTOBRE

29 JUIN
À 15H

Automobiles de collection
La Vente d'Été
PARIS EXPO, PORTE DE VERSAILLES
(PAVILLON 3)

JUSQU'AU
01 JUILLET
À PARTIR DE 12H

Motos de collection
Collection de M. L. [Partie I]
ONLINE ONLY

01 JUILLET
À 17H

Montres de collection
AGUTTES NEUILLY

02 JUILLET
À 14H30

Bijoux
AGUTTES NEUILLY

03 JUILLET
À 14H30

Haute époque
AGUTTES NEUILLY

09 JUILLET
À 17H

Maîtres anciens
AGUTTES NEUILLY

JUSQU'AU
09 JUILLET
À PARTIR DE 17H

Numismatique
ONLINE ONLY

JUSQU'AU
09 JUILLET
À PARTIR DE 17H

Cartes de collection
Yu-Gi-Oh! en vedette
ONLINE ONLY

09 & 10 JUILLET
À 11H

Autographes & Manuscrits
AGUTTES NEUILLY

04 SEPTEMBRE
À 14H30

Bijoux
AGUTTES NEUILLY

09 SEPTEMBRE
À 14H30

Peintres d'Asie
Chine & Vietnam
AGUTTES NEUILLY

10 SEPTEMBRE
À 14H30

Arts d'Asie
AGUTTES NEUILLY

16 SEPTEMBRE
À 14H30

**Art impressionniste
& moderne**
AGUTTES NEUILLY

17 SEPTEMBRE
À 14H30

Grands vins & Spiritueux
AGUTTES NEUILLY

30 SEPTEMBRE
À 14H30

Tapis
AGUTTES NEUILLY

07 OCTOBRE
À 14H30

Montres de collection
AGUTTES NEUILLY

11 OCTOBRE
À 14H30

Automobiles de collection
Autoworld. Auction & Motion
BRUXELLES, BELGIQUE

15 OCTOBRE
À 14H30

Arts de la table
AGUTTES NEUILLY

Post-war & Art contemporain

PROCHAINES VENTES
L'ART À FLEUR DE PEAU, UNE VIE
DE COLLECTIONNEUSE • 18 JUIN 2025
POST-WAR & ART CONTEMPORAIN • 25 JUIN
& OCTOBRE 2025

Jean Degottex (1918 - 1988)
La naissance de Vénus, juin 1954 (détail)
En vente le 25 juin

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

AGUTTES

Ce calendrier est sujet à modifications.
Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

Grands vins & Spiritueux

PROCHAINES VENTES
26 JUIN, 17 & 18 SEPTEMBRE 2025



Single Highland Malt Scotch Whisky
42 ans d'âge 75 cl (coffre bois d'origine)
(distillé en 1938; mise en bouteille
à la distillerie en 1980)
Macallan Glenlivet
Vendue 7 000€ en avril 2025

Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • nourry@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

PROCHAINES VENTES
2 JUILLET, 4 SEPTEMBRE & 29 OCTOBRE 2025

Bague « Saphir », signée Chaumet
et bague « Rubis »
En vente le 2 juillet

Montres de collection

PROCHAINES VENTES
1^{er} JUILLET & 7 OCTOBRE 2025



Cartier
Modèle « Tank Normale »
Montre bracelet Art Déco en platine

Cartier
Modèle « Crash Watch », réf. 2462
Montre bracelet de dame en or blanc,
pavée de diamants

En vente le 1^{er} juillet

Contact : Claire Hofmann
+33 1 47 45 93 08 • hofmann@aguttes.com

AGUTTES



Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • duprelatour@aguttes.com

AGUTTES

Automobiles de collection Automobilia

PROCHAINES VENTES

200 MOTOS AUX ENCHÈRES. LE MUSÉE PERSONNEL
DE MR M. • ONLINE ONLY JUSQU'AU 10 JUILLET 2025
AUTOWORLD. AUCTION & MOTION • 11 OCTOBRE 2025, BRUXELLES
LA VENTE D'AUTOMNE • 30 NOVEMBRE 2025, PARIS

MAGN
DEBON

ROSCU

CYCLES
IC-SPORT
Agence

BERGOUHAN
LE GAULOIS
VELO



Fulmen



200 motos aux enchères
Le musée personnel de Mr M.,
en vente exclusivement en ligne
jusqu'au 10 juillet

Contact: Paul-Emile Coignet
+33 6 68 36 26 22 • automobiles@aguttes.com

AGUTTES

AGUTTES

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

Vente privée

LA SUNBEAM GRAND PRIX USINE 1924

Certainement la plus authentique et performante
voiture de course des années 1920



Dotée d'un incroyable palmarès en période dont les Grand Prix de l'ACF en 1924 et 1925, le GP de Montlhéry, le GP de San Sebastian mais aussi le Mont Ventoux, Brooklands...

Pilotée par Lee Guinness, Segrave, le comte Masetti, le comte Conelli, Kaye Don, etc... jusque dans les années 1950, elle sera ensuite exposée dès 1962 au National Motor Museum de Beaulieu (GB) jusqu'en 2018.

N'ayant jamais été modifiée, elle conserve son châssis, sa carrosserie et son moteur d'origine, son 6-cylindres double

ACT à compresseur développant près de 180 ch pour plus de 200 km/h.

Provenant de l'une des plus belles collections d'Europe, elle sera reçue sur les plus grandes courses historiques (GP de Monaco, Goodwood Revival) et concours du monde entier.

Toujours en possession de son immatriculation d'origine DA 8667.

Contact: Gautier Rossignol
+33 7 45 13 75 78 • automobiles@aguttes.com





AGUTTES