

AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS

27 mars 2022



CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur de département

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



Spécialiste

Hugo Baldy
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com



Spécialiste

Paul-Emile Coignet
+33 (0)4 37 24 24 23
+33 (0)6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Consultant

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



Administratrice

Clothilde Duval
+33 (0)1 47 45 91 53
duval@aguttes.com
automobiles@aguttes.com



Administrateur

Augustin Delalande
+33 (0)1 47 45 91 53
delalande@aguttes.com
automobiles@aguttes.com

Directeur du Pôle Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations médias

Sébastien Fernandes
fernandes@aguttes.com

Relations acheteurs

+33 (0)4 37 24 24 22
buyer@aguttes.com

Relations Asie

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

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

SAS Claude Aguttes (SVV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Pierre-Alban Vinquant

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE 27.03.2022 DE PRINTEMPS

Vente aux enchères

Aguttes Neuilly
Dimanche 27 mars 2022, 15h

Exposition publique

Espace Champerret
6, rue Jean Oestreich - 75017 Paris
Vendredi 25 mars : 12h-20h
Samedi 26 mars : 10h-18h
Dimanche 27 mars : 9h-12h

Cliquez et enchérissez sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

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

Aguttes Neuilly

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine

ÉDITO



Au risque de plomber l'ambiance, ce qui serait une absurdité de ma part vu que vous tenez dans vos mains notre dernier catalogue de vente, la période n'est pas des plus réjouissantes. Sur fond de guerre, notre monde est mis à rude épreuve et l'ambiance générale est plutôt morose. Pourtant, je ressens autour de moi une certaine frénésie, comme si on murmurait derrière moi « vaille que vaille » et que l'attitude adoptée par ceux qui m'entourent était volontaire, décidée, j'ose le dire, presque enthousiaste. Nous sommes dos au mur alors vivons que diable mais ne brûlons pas tout, pas la mèche par les deux bouts, avançons sans œillère mais sans peur pour continuer de vivre les plus belles choses que nous réserve le monde. Car il y en a et nos chères anciennes nous en réservent à chaque fois que l'on se glisse derrière leur volant. L'écrivain et résistant français Claude Aveline disait en se faisant passer pour un ivrogne : « *De la naissance à la mort, la route est bien courte. Je la prolonge en zigzagant.* » J'avoue aimer sa vision des choses. Il faut de la folie dans une vie, mais qu'elle soit bénéfique. Il faut des rencontres informelles, formelles et celle qui changera tout pour toujours. J'aime à croire que rencontrer sa passion, c'est avoir une double vie...

Depuis le début de l'année, mon équipe et moi-même avons eu la chance de vendre une des vingt-cinq Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione construite en période, une Ferrari 288 GTO, une Ferrari F40, une Lamborghini Islero GTS, une Aston Martin DB5 et un prototype Porsche dotée d'une solide histoire aux 24 Heures du Mans. Avec l'annonce prochaine de la plus célèbre des Rolls-Royce, nul doute que la magie ne s'arrêtera pas là ! Le jeudi 17 février au soir, nous étions de sortie avec deux d'entre-elles dans les rues de Paris. Nous avons fait des rencontres, c'était un peu fou mais nous n'avons fait de mal à personne, bien au contraire, j'ai le sentiment d'avoir fait du bien à la foule immense qui s'est attroupée autour de nos deux parisiennes... à croire que le baromètre de la passion se trouve dans le rouge de l'Italie !

*D*ivergences! All the cars we present to you in these Despite the fact that you are holding in your hands our latest sales catalog, the mood is not very good. Against the backdrop of war, our world is being put to the test and the general atmosphere is rather gloomy. However, I feel around me a certain frenzy, as if someone was whispering behind me «no matter what» and that the attitude adopted by those around me was voluntary, determined, I dare say, almost enthusiastic. We have our backs to the wall, so let's live, but let's not burn everything, let's not burn the wick at both ends, let's move forward without a blinker but without fear so that we can continue to live the most beautiful things that the world has reserved for us. Because there are some and our dear old ones reserve some for us each time we slip behind their steering wheels. The French writer and resistance fighter Claude Aveline said, pretending to be a drunkard: «From birth to death, the road is very short. I extend it by zigzagging.» I admit to liking his vision of things. You need madness in your life, but it must be beneficial. It takes casual encounters, formal encounters and the one that will change everything forever. I like to believe that meeting your passion is to have a double life...

Since the beginning of the year, my team and I have been fortunate enough to sell one of the 25 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione built in the period, a Ferrari 288 GTO, a Ferrari F40, a Lamborghini Islero GTS, an Aston Martin DB5 and a Porsche prototype with a solid history at the 24 Hours of Le Mans. With the upcoming announcement of the most famous Rolls-Royce, there's no doubt that the magic won't stop there! On Thursday evening, February 17, we were out with two of them in the streets of Paris. We met people, it was a bit crazy but we didn't hurt anyone, on the contrary, I have the feeling to have done good to the huge crowd that gathered around our two Parisian girls... you'd think that the barometer of passion is in the red of Italy!

Gautier Rossignol

INDEX

ALFA ROMEO GIULIA SPIDER	20	JAGUAR XJS V12 6.0	40
ALPINE A310 V6 EX - JEAN VINATIER	28	JAGUAR 3.8 S-TYPE	42
AUDI QUATTRO	51	LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO	17
BENTLEY TURBO R	43	LANCIA AURELIA B22	18
BMW 1800	15	LANCIA FLAMINIA GT TOURING	19
BMW Z3 M COUPÉ	48	LORRAINE DIETRICH A4 TORPEDO	26
BMW 325 IX E30	49	LOTUS ELITE FIA	34
BMW M535I E28	50	MASERATI BITURBO	52
BUGATTI TYPE 35 C	32	MERCEDES-BENZ 300 CE 3.2 AMG	45
BUGGY SUNHILL DAKAR 1979	35	MERCEDES-BENZ 280 SE BA	55
CADILLAC ALLANTE	56	MERCEDES-BENZ 500 E W214	44
CITROËN 2 CV SAHARA	21	MERCEDES-BENZ 190 SL	54
CITROËN 2 CV 6 SPECIAL	22	MGB GT	14
CITROËN DS 20 BREAK	16	MORGAN PLUS 4 SUPER SPORT	30
DELAHAYE 135 MS PENNOCK	31	PEUGEOT 205 GTI 1.9	39
FERRARI 308 GTB QUATTROVALVOLE	36	PORSCHE 550 REPLIC BY MARTIN & WALKER	33
FERRARI F355 SPIDER	38	PORSCHE 964 TURBO 3.3	46
FERRARI 330 GT 2+2 EX - CHRIS AMON	37	PORSCHE 964 CARRERA RS	47
FIAT 1400 A	23	RILEY NINE MONACO	25
FIAT 501	24	ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW	41
FORD CAPRI 2600 GT	53	UNIC « ÉVOCATION BUGATTI »	27
JAGUAR TYPE E 4.2 FHC	29		

DUCATI 1199 PANIGALE SUPERLEGGERA	13
HARLEY-DAVIDSON 350 SS	11
HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER	10
HARLEY-DAVIDSON MODEL A 350	12
MONDIAL MONNERET 50 EX - CONSTANTIN	2
MOTO GUZZI FALCONE	3
OSSA 250 ENDURO	1
TRIUMPH T120 BONNEVILLE	6
TRIUMPH T120 BONNEVILLE	7
TRIUMPH T150 TRIDENT	8
TRIUMPH TR7V TIGER	9
YAMAHA 360 RT2	4
YAMAHA 650 XS	5

Merci de noter que les véhicules sont vendus en l'état.
Une exposition publique préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours permettra aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des véhicules mis en vente. Nous recommandons aux enchérisseurs de prendre contact avec la maison de ventes afin de recevoir un rapport de condition et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule.
Cf conditions générales de vente en fin de catalogue.

*Please note that the vehicles are sold as is.
A public viewing prior to the sale will take place over a number of days to allow bidders to view the condition of the vehicles for sale. We recommend that bidders contact the auction house in order to receive a condition report and to take note of the documents relating to each vehicle.
See general terms and conditions of sale at the end of the catalogue.*

La collection de motos de Monsieur B.



Bruno B., décédé en 2021, était une personnalité haute en couleurs, et hors du commun. Après avoir dédié sa vie au Kayak (il représenta la France aux Jeux Olympiques de Montréal en 1976, puis en Championnat du Monde jusqu'au début des années 1980 avant d'être Conseiller Technique, puis Entraîneur National), cet authentique titi parisien d'origine italienne, au verbe haut et à la bienveillance généreuse, s'était installé avec son épouse Françoise, elle aussi pilier de la Fédération de

Canoé-Kayak, dans les Hautes-Pyrénées. Et quand il ne parcourait pas la planète pour s'adonner à la pêche, il passait son temps à écumer les bourses d'échanges de France et d'Italie pour restaurer ses chères motos. Les onze motos qui suivent témoignent de sa rigueur, de son exigence, et de son goût pour la belle mécanique et les motos de sa jeunesse. Elles tournent toutes parfaitement et attendent leur nouveau propriétaire pour à nouveau avaler les kilomètres...

1

1 500 – 2 500 €

Marque emblématique des années 1970
Idéal pour rouler en Enduro vintage
Bon état de fonctionnement
Carte grise française
Cadre n° 420185
Moteur n° 420185

*Emblematic brand of the 1970s
Ideal for vintage Enduro riding
Good working condition
French registration title
Frame n° 420185
Engine n° 420185*



1975 OSSA 250 ENDURO

Ossa est un célèbre constructeur de motos espagnol, qui avait commencé son activité dans les années 1920 en fabriquant des projecteurs de cinéma. Impliquée dès le début des années 1960 dans toutes les disciplines moto, la firme a véritablement été traumatisée par le décès de son champion Santiago Herrero et ne s'est ensuite plus consacrée qu'au tout-terrain, notamment au trial, avec son pilote Mick Andrews, champion du monde de la discipline en 1971 et 1972. Ossa s'est aussi fait un nom en motocross et en enduro, principalement en petites et moyennes cylindrées : 125, 175 et 250 cm³. Avec la fin du franquisme et l'ouverture du marché espagnol, l'usine décline, et son association avec Bultaco

n'y peut rien, la marque s'arrête en 1982, avant de renaître de ses cendres en 2010. Le modèle enduro 250 de la collection de Monsieur B. se présente dans un beau jus d'origine, et en bon état de fonctionnement. Une moto idéale pour une maison de campagne, ou pour rouler en enduro vintage.

Ossa is a famous Spanish motorbike manufacturer, which started its activity in the 1920s by manufacturing cinema projectors. Involved in all motorbike disciplines since the early 1960s, the company was really traumatised by the death of its champion Santiago Herrero and then only

devoted itself to off-road, especially trials, with its rider Mick Andrews, world champion of the discipline in 1971 and 1972. Ossa also made a name for itself in motocross and enduro, mainly in small and medium-sized bikes: 125, 175 and 250 cc. With the end of Franco's regime and the opening of the Spanish market, the factory declined, and its association with Bultaco could do nothing about it, the brand stopped in 1982, before rising from its ashes in 2010. The 250 enduro model in Mr B's collection is presented in a beautiful original condition, and in good working order. An ideal bike for a country house, or for riding vintage enduro.

1 500 – 2 500 €

Cyclospor mythique
Bel historique
Émouvant état d'origine
Pas de titre de circulation
Cadre n° 1051
Moteur n° 1051

*Mythical Cyclospor
Nice historical
Touching original condition
No registration title
Frame n° 1051
Engine n° 1051*



4 000 – 6 500 €

Machine rustique et amusante
Look unique
Parfait état de marche
Carte grise française
Cadre n° 51GGDGM63570M
Moteur n° A 15616

*Rustic and fun machine
Unique look
Perfect running condition
French registration title
Frame n° 51GGDGM63570M
Engine n° A 15616*



Mondial ex Constantin Monneret 50 1966

Au milieu des années 1960, l'inénarrable pilote motocycliste Georges Monneret organise une formule de promotion pour détecter les jeunes pilotes. Baptisée Jeunes Tigres, l'opération est – comme son nom l'indique – financée par le pétrolier Esso. L'idée est de confier aux jeunes coureurs une moto et un équipement, identiques pour tous, pour un budget raisonnable. Les motos choisies sont des 50 cm³ Mondial rebaptisées pour l'occasion « Special Monneret », qui se distinguent notamment du modèle de série italien par un frein avant à disque... à câble de marque Campagnolo. Les courses de Jeunes Tigres se déroulaient sur différents circuits de France et ont vu de grands noms prendre le départ, parmi lesquels Jean-Claude Chemarin, Olivier Chevallier, René Guilli, Gérard Debrock... Le Mondial Monneret que nous présentons a une histoire singulière, puisqu'il fut donné au père de Monsieur B., mécanicien de course, par le

pilote automobile et concepteur du compresseur éponyme Alexis Constantin. Il aurait selon les dires de ce dernier participé à l'opération Jeunes Tigres. Ce cyclospor de légende se trouve dans un incroyable état d'origine, complet de tous ses accessoires (à l'exception de la boîte à outils, qui était retirée en course), et quelques gouttes de mélange versées dans son carburateur ont suffi à le faire démarrer... Deux pneus et une caisses de pièces seront vendus avec la moto.

In the middle of the 1960's, the famous motorbike racer Georges Monneret organises a promotion formula to detect young riders. Called Jeunes Tigres, the operation was - as its name suggests - financed by the oil company Esso. The idea is to give the young riders a motorbike and equipment, identical for all, for a reasonable budget. The bikes chosen were 50 cc

Mondial bikes, renamed «Special Monneret» for the occasion, which differed from the standard Italian model in that they had a Campagnolo front disc brake... with cable. The races of the Young Tigers took place on different circuits in France and saw some great names taking the start, among which Jean-Claude Chemarin, Olivier Chevallier, René Guilli, Gérard Debrock... The Mondial Monneret that we are presenting has a singular history, since it was given to Mr B.'s father, a racing mechanic, by the racing driver and designer of the eponymous compressor Alexis Constantin. According to the latter, it took part in the Jeunes Tigres operation. This legendary cyclospor is in incredible original condition, complete with all its accessories (except for the toolbox, which was removed during races), and a few drops of mixture poured into its carburettor were enough to start it... Two tyres and a box of parts will be sold with the bike.

1974 MOTO GUZZI Nuovo Falcone

La Moto Guzzi Falcone est une moto légendaire de la reconstruction italienne, notamment aux mains des *carabinieri*. C'est d'ailleurs les forces militaires et de police qui demandent en 1969 à Moto Guzzi de reprendre la production de cette moto rustique, dont la production s'est arrêtée en 1967. Cadre tubulaire en acier au lieu du cadre mixte et tubes en tôle, ensemble moteur/boîte monobloc, allumage par dynamo, suspensions plus modernes : malgré cette (r)évolution, la nouvelle Falcone n'a pas plu. Trop lourde et peu performante, elle n'a pas séduit un marché en quête de motos plus amusantes. Aujourd'hui, c'est presque l'effet inverse, et les rares exemplaires sur le marché sont

particulièrement prisés, surtout en version militaire, avec les fameuses sacoches en tôle, et la pare-brise enveloppant. Notre Falcone est l'une de ces rares et intéressante machine, complète de tous ses accessoires, et dans un excellent état mécanique et cosmétique. Une moto très intéressante pour la balade et les voyages au long cours.

The Moto Guzzi Falcon is a legendary motorbike of the Italian reconstruction, especially in the hands of the carabinieri. In 1969, the military and police forces asked Moto Guzzi to resume production of this rustic motorbike, which was discontinued in 1967. Steel

tubular frame instead of the mixed frame and sheet metal tubes, monobloc engine/gearbox unit, dynamo ignition, more modern suspensions: despite this (r)evolution, the new Falcone did not please. Too heavy and not very efficient, it did not seduce a market looking for more fun bikes. Today, it's almost the opposite effect, and the rare examples on the market are particularly popular, especially the military version, with the famous sheet metal saddlebags and the wrap-around windscreen. Our Falcone is one of these rare and interesting machines, complete with all its accessories, and in excellent mechanical and cosmetic condition. A very interesting bike for touring and long distance travel.

4

Trail emblématique des *seventies*
Robustesse et fiabilité Yamaha
Moto rare, surtout en état concours
Carte grise française
Cadre n° 112237
Moteur n° 112237

4 000 – 6 000 €

Emblematic trail bike of the 70s
Yamaha robustness and reliability
Rare bike, especially in competition condition
French registration title
Frame n° 112237
Engine n° 112237



1972 YAMAHA 360 RT2

Au tout début des années 1970, Yamaha inonde le marché des trails avec ses petites cylindrées, 125 AT1 et 250 DT1 en tête. En 1971, le constructeur japonais tente une nouvelle cylindrée en introduisant la 360 RT. Pourquoi 360 cm³ (en fait 351 cm³) ? Parce que pour s'aligner en 500 cm³, les motos doivent cuber plus de 350 cm³. La RT 360 séduit d'emblée avec son cadre double-berceau robuste, son moteur coupleux et sa maniabilité. Pour 1972, la 360 évolue en RT2 avec un moteur dont la puissance grimpe de 30 à 32 ch, notamment grâce à une admission désormais à clapets. La 360 RT2 a marqué toute une génération de motards adeptes du off road, et il est rare d'en

dénicher un exemplaire aujourd'hui, encore plus dans cet état proche de la sortie d'usine. Cette moto attachante et virile (gare aux retours de kick !) saura séduire un amateur averti.

At the very beginning of the 1970s, Yamaha flooded the trail bike market with its small displacements, 125 AT1 and 250 DT1 in the lead. In 1971, the Japanese manufacturer tried a new displacement by introducing the 360 RT. Why 360 cc (in fact 351 cc) ? Because to compete in the 500 cc class, motorbikes must only be larger than 350 cc. The RT 360 was immediately appealing with its robust double-cradle frame, torquey engine

and handling. For 1972, the 360 was upgraded to the RT2 with an engine whose power output increased from 30 to 32 hp, thanks in part to a new valve intake. The 360 RT2 marked a whole generation of off-roaders, and it is rare to find one today, especially in this near-factory condition. This endearing and virile motorbike (beware of kickbacks!) will seduce a well-informed amateur.

5

La « Bonneville » japonaise
Version 1H1 élégante et aboutie
Moto rare, surtout en état concours
Carte grise française
Cadre n° 1H1-300397
Moteur n° 1H1-300397

4 000 – 6 000 €

The "Japanese Bonneville"
Elegant and accomplished 1H1 version
Rare motorbike, especially in competition condition
French registration title
Frame n° 1H1-300397
Engine n° 1H1-300397



1979 YAMAHA 650 XS

En 1970, le constructeur japonais attaque Triumph sur son pré-carré, en présentant la 650 XS, surnommée « Bonneville japonaise ». Elle bénéficie d'un sublime réservoir qu'on dit créé par Toyota, qui vient de dessiner la 2000 GT. C'est aussi la première moto à moteur 4-temps fabriquée par Yamaha et sa plus grosse cylindrée du moment. La XS-1 paraît dès sa sortie dépassée avec son antique frein avant à tambour et une tenue de route hasardeuse, que la XS-2 ne corrigera pas. Il faudra attendre 1974 et la 447 pour enfin bénéficier d'une bonne tenue de route, grâce notamment à un cadre renforcé, et d'un freinage adapté à la puissance du moteur, grâce à un double-disque à l'avant. Comme les autres motos de la collection

de Monsieur B., cette XS a bénéficié d'une restauration dans les règles de l'art. Trouver une XS – a fortiori une aboutie 1H1 – dans cet état-là est une opportunité rare, que les nostalgiques du modèle ne laisseront pas passer.

In 1970, the Japanese manufacturer attacked Triumph on its home turf, presenting the 650 XS, nicknamed the «Japanese Bonneville». It had a beautiful tank, said to have been designed by Toyota, who had just designed the 2000 GT. It was also the first 4-stroke motorbike made by Yamaha and its largest displacement ever. The XS-1 seemed to be outdated from the start, with its old drum

front brake and poor handling, which the XS-2 did not correct. It was not until 1974 and the 447, and then the 1H1, that the bike finally had good handling, thanks to a reinforced frame, and braking adapted to the power of the engine, thanks to a double disc in front. Like the other motorbikes in Mr B.'s collection, this XS has been restored to its former glory. To find an XS - and even more so a 1H1 - in this condition is a rare opportunity, one that nostalgic enthusiasts of the model will not miss.

La meilleure Bonneville
Préparation exemplaire
Configuration rare
Carte grise française
Cadre n° ND30324
Moteur n° ND30324

8 000 – 12 000 €

*The best Bonneville
Exemplary preparation
Rare configuration
French registration title
Frame n° ND30324
Engine n° ND30324*

Bonneville idéale
Très beau remontage
Moteur moins de 500 km
Carte grise française
Cadre n° ED50779
Moteur n° ND30672

8 000 – 12 000 €

*Ideal Bonneville
Very nice rebuild
Engine less than 500 km
French registration title
Frame n° ED50779
Engine n° ND30672*



1970 TRIUMPH T120 R BONNEVILLE

À la fin des années 1930, la respectable maison Triumph présente une moto inédite, aussi belle qu'efficace, la 500 Speed Twin, qui se singularise par son moteur bicylindre face à la route, alors que les motos bicylindres de l'époque ont un moteur dans le sens longitudinal. C'est un tel succès que les autres constructeurs britanniques ne tardent pas à adopter cette architecture. Après-guerre, la moto évolue en 650 cm³ et la version Sport à deux carburateurs adopte le nom de Bonneville suite à un record de vitesse obtenu sur le fameux lac salé américain. Les plus belles – et fiables ! – Bonneville T120, dont la production cesse en 1973, sont celles de la période 1968-1970, avant que le réservoir d'huile ne soit incorporé au cadre. Cette Bonneville fut achetée par

Monsieur B. dans les années 1980, et bénéficia d'une restauration en règle vers 2010. La présentation est parfaite, et la moto a bénéficié de toutes les améliorations/préparations d'époque : transmission primaire par courroie, boîte 5-vitesses, kit Morgo 750 cm³... C'est la Bonneville parfaite !

At the end of the 1930s, the respectable Triumph company presented a new motorbike, as beautiful as it was efficient, the 500 Speed Twin, which stood out because of its twin-cylinder engine facing the road, whereas the twin-cylinder motorbikes of the time had a longitudinal engine. It was such a success that other British manufacturers soon

adopted this design. After the war, the bike evolved to 650cc and the twin-carburettor Sport version adopted the Bonneville name following a speed record on the famous American salt lake. The most beautiful - and reliable! - Bonneville T120s, which ceased production in 1973, were those of the 1968-1970 period, before the oil tank was incorporated into the frame. This Bonneville was bought by Mr B. in the 1980s, and underwent a thorough restoration around 2010. The presentation is perfect, and the bike has benefited from all the period improvements/preparations: primary belt drive, 5-speed gearbox, Morgo 750cc kit... This is the perfect Bonneville!

1971 TRIUMPH T120 R BONNEVILLE

À la fin des années 1930, la respectable maison Triumph présente une moto inédite, aussi belle qu'efficace, la 500 Speed Twin, qui se singularise par son moteur bicylindre face à la route, alors que les motos bicylindres de l'époque ont un moteur dans le sens longitudinal. C'est un tel succès que les autres constructeurs britanniques ne tardent pas à adopter cette architecture. Après-guerre, la moto évolue en 650 cm³ et la version Sport à deux carburateurs adopte le nom de Bonneville suite à un record de vitesse obtenu sur le fameux lac salé américain. Les plus belles – et fiables ! – Bonneville T120, dont la production cesse en 1973, sont celles de la période 1968-1970, avant que le réservoir d'huile ne soit incorporé au cadre. Cette Bonneville fut reconstruite par Monsieur B. entre 2017 et 2021, en partant d'un

tas de pièces éparses. La restauration concours bénéficia aussi au moteur (non matching) qui fut intégralement reconstruit, et l'on notera aussi le montage d'une boîte 5-vitesses. La moto, qui a parcouru moins de 500 km depuis sa reconstruction est à peine rodée, et il appartiendra à son heureux futur propriétaire d'effectuer les premiers vrais kilomètres de cette désirable moto.

At the end of the 1930s, the respectable Triumph company presents a new motorbike, as beautiful as effective, the 500 Speed Twin, which is singled out by its twin-cylinder engine facing the road, whereas the twin-cylinder motorbikes of the time have an engine in the longitudinal direction. It was

such a success that other British manufacturers soon adopted this design. After the war, the bike evolved to 650cc and the twin-carburettor Sport version adopted the Bonneville name following a speed record on the famous American salt lake. The most beautiful - and reliable! - Bonneville T120s, which ceased production in 1973, are those of the 1968-1970 period, before the oil tank was incorporated into the frame. This 1970 Bonneville was rebuilt by Mr B. between 2017 and 2021, from a pile of scattered parts. The competition restoration also benefited the single carburetor engine (not matching) which was completely rebuilt, and a 5-speed gearbox was fitted. The bike, which has covered less than 500 km since its rebuilding, will be up to its future owner to put the first real kilometers on this desirable bike.

« Super Bonneville »
Moteur mythique et performant
Restauration très récente
Carte grise française
Cadre n° HJ40395
Moteur n° HJ40395

Super Bonneville
Mythical and powerful engine
Very recent restoration
French registration title
Frame n° HJ40395
Engine n° HJ40395

8 000 – 12 000 €



Bonneville en 750 cm³
Moteur poussé
Restauration très soignée
Carte grise française
Cadre n° HP74450
Moteur n° HP74450

Bonneville in 750 cc
Engine pushed
Very careful restoration
French registration title
Frame n° HP74450
Engine n° HP74450

8 000 – 12 000 €



1974 TRIUMPH T150V TRIDENT

La Triumph Trident est la dernière « vraie » moto classique anglaise. Au début des années 1970, le Twin arrive en bout de développement, et les Américains, gros clients de la vénérable firme britannique, cherchent plus de puissance, et commencent à se tourner vers les japonaises. Il faut réagir ! Le 3-cylindres est à l'étude depuis le début des années 1960, à partir du bicylindre historique. De mémoire de mécano, on n'a jamais vu un moteur avec autant de plans de joints ! Si la première version souffre d'une boîte 4-vitesses un peu datée, la T150V, apparue en 1972, corrige le tir avec une boîte 5-vitesses bienvenue. La T150 est remplacée par la T160 en 1975.

La T150 promet, comme son nom l'indique, une vitesse de pointe de 150 miles/h, et nul doute que celle qui illustre ces pages pourra y amener son futur propriétaire. Comme les autres motos de la collection de Monsieur B., le moteur fut intégralement refait, comme la partie-cycle et l'accastillage.

The Triumph Trident is the last «true» classic British motorbike. At the beginning of the 1970's, the Twin is at the end of its development, and the Americans, big customers of the venerable British firm, are looking for more power, and start to turn to the

Japanese. They had to react! The 3-cylinder engine had been under study since the early 1960s, based on the historic twin. In the memory of a mechanic, we have never seen an engine with so many joint plans! If the first version suffered from a rather dated 4-speed gearbox, the T150V, which appeared in 1972, corrected the situation with a welcome 5-speed gearbox. The T150 was replaced by the T160 in 1975. The T150 promises, as its name suggests, a top speed of 150mph, and no doubt the bike on these pages will be able to take its future owner there. Like the other bikes in Mr B.'s collection, the engine has been completely rebuilt, as have the chassis and fittings.

1977 TRIUMPH TR7V TIGER 750

La TR7 Tiger, produite entre 1973 et 1980, est la version simple carburateur de la Bonneville 750 cm³ T140. Elle est aussi la version sage de la Bonneville avec des taux de compression plus faibles et, surtout, celle qui a la meilleure réputation au niveau de la fiabilité. Avec son moteur souple de 51 ch et sa boîte 5-vitesses, c'est aussi une excellente routière. Monsieur B. avait particulièrement soigné la restauration de cette intéressante Tiger à boîte 5-vitesses, avec des pistons et arbre à cames spéciaux. Freins, fourche, roulements, pneumatiques, jantes, etc.: comme sur les autres Triumph de la collection, tout est neuf ou restauré à neuf. La moto est également équipée d'amortisseurs neufs Hagon, et

présente l'avantage d'être *matching numbers*. Le compteur affiche 2 153 km, et il semble que ce soit le kilométrage de la moto depuis sa restauration intégrale. Voici une Bonneville « évoluée » particulièrement intéressante à utiliser.

The TR7 Tiger, produced between 1973 and 1980, is the single carburettor version of the Bonneville 750 cc T140. It is also the wise version of the Bonneville with lower compression ratios and, above all, the one with the best reputation for reliability. With its smooth 51 hp engine and 5-speed gearbox, it is also an excellent tourer.

Mr. B. had taken special care in restoring this interesting Tiger with 5-speed gearbox, with special pistons and camshaft. Brakes, forks, bearings, tyres, rims, etc.: as on the other Triumphs in the collection, everything is new or restored to new. The bike is also equipped with new Hagon shock absorbers, and has the advantage of being matching numbers. The odometer shows 2,153 km, and it seems that this is the mileage of the bike since its full restoration. This is a very interesting 'evolved' Bonneville to ride.

Moins de 13 000 km, deuxième main
Le mythe Harley
Moto facile et agréable

Carte grise française
Cadre n° 5HD1CZ3C4CC401941

7 000 – 10 000 €

*Less than 13,000 km, second hand
The Harley myth
Easy and fun bike*

*French registration title
Frame n° 5HD1CZ3C4CC401941*



2012 Harley Davidson **Sportster 1200 NIGHTSTER**

Après l'immense succès de la Sportster et un premier vrai remodelage en 2004, Harley-Davidson a enrichi la gamme d'une nouvelle Nightster en 2007. Cette Harley des temps modernes se singularise par son garde-boue arrière tronqué, sa selle monoplace, ses jantes à rayons, ses deux amortisseurs et son réservoir « goutte d'eau » d'inspiration très vintage. Maniable, élégante, sportive (avec son moteur développant 57 ch), cette moto ne souffre que d'un seul défaut : l'autonomie de son réservoir de 12,5 l ! Les Sportster ont tiré leur révérence en 2021, alors qu'elles étaient au catalogue depuis 1957, tandis que la Nightster n'est restée en production que cinq ans, jusqu'en 2012.

Cette Nightster de 2012 fut achetée en deuxième main par la compagne de Monsieur B. en 2014. Elle a bénéficié d'un entretien suivi, et a très peu roulé, puisqu'elle totalisait 10 000 km en 2016, et que son compteur affichait 12 800 km le jour de notre essai. L'occasion de s'offrir le mythe Harley avec une monture facile et fiable.

After the huge success of the affordable and easy-to-handle Sportster and a first real redesign in 2004 (not to mention the introduction of fuel injection the following year), Harley-Davidson added a new Sportster 1200 called the Nightster to the range. Introduced in 2007, this modern-day Harley stands out with its

truncated rear fender, single seat, spoked rims, twin shocks and vintage-inspired «drop tank». Handy, elegant, sporty (with its 57 hp engine), this bike suffers from only one flaw: the autonomy of its 12.5 l tank! The Sportsters bowed out in 2021, although they had been in the catalogue since 1957, while the Nightster remained in production for only five years, until 2012.

This 2012 Nightster was bought second hand by Mr B's wife in 2014. This beautiful Harley has benefited from regular maintenance, and has been ridden very little, since it had 10,000 km in 2016, and its odometer showed 12,800 km on the day of our test. This is a great opportunity to get into the Harley myth with an easy and reliable bike.

Démarrateur électrique
Mythe italo-américain
Parfait état de présentation et mécanique

Carte grise française
Cadre n° 254216

3 500 – 5 000 €

*Electric starter
Italian-American myth
Perfect condition of presentation and mechanics
French registration title
Frame n° 254216*



1974 Harley Davidson **350 SS**

Si les finances permettent à Harley-Davidson de racheter la branche 2-roues du constructeur aéronautique italien Aermacchi en 1960, l'entité se fait à son tour racheter par American Machine & Foundry (AMF), le célèbre fabricant américain d'appareillage électronique et de Bowling en 1973. C'est à ce moment-là que les Aermacchi Harley-Davidson deviennent donc des AMF Harley-Davidson, et que la 350 Sprint, qui vient de recevoir un démarreur électrique, devient Super Sprint. Les versions civiles, malgré leur excellents moteur et partie-cycle, souffrent à l'époque d'un mal d'identité et se vendent mal, et la production des 350 SS cesse fin 1973 après 3 441 exemplaires fabriqués.

La SS qui illustre ces pages est l'une de ces rares motos. Elle est matching numbers et a bénéficié d'une restauration exemplaire, proche de son état sortie d'usine. Avec son démarreur électrique, c'est une moto facile à utiliser, qui symbolise toute une époque, et rare sur le marché actuel. Une occasion à ne pas louper.

Harley-Davidson bought the two-wheeler branch of the Italian aeronautical manufacturer Aermacchi in 1960. But then, the entity was in turn bought by American Machine & Foundry (AMF), the famous American manufacturer of electronic equipment and bowling in 1973. It was at this point that

the Harley-Davidson Aermacchi became AMF Harley-Davidson, and the 350 Sprint, which had just been fitted with an electric starter, became Super Sprint. The road versions of Aermacchi, despite their excellent engine and chassis, suffered from a lack of identity at the time and sold poorly, and production of the 350 SS ceased at the end of 1973 after 3,441 units were built. The SS shown here is one of these rare bikes. It is matching numbers and has benefited from an exemplary restoration, close to factory condition. With its electric starter, it is an easy to use motorbike that symbolises an entire era and is rare on the market today. An opportunity not to be missed.

Magnifique patine
Dossier exceptionnel
Dans la même famille depuis l'origine

Carte grise française
Moteur n° A2834

*Beautiful patina
Exceptional file
In the same family since the beginning*

*French registration title
Engine n° A2834*

8 000 – 15 000 €



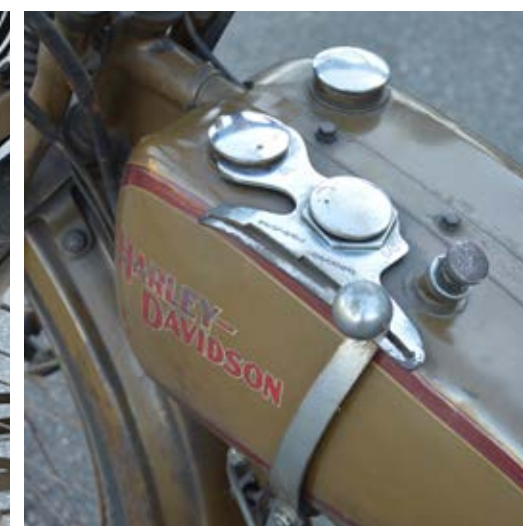
1926 Harley Davidson Model A 350

Influencé par son concurrent Indian qui lance en 1925 la Prince équipée d'un monocylindre de 350 cm³, Harley-Davidson décide de revenir sur ce segment dès 1926. La marque de Milwaukee cible ainsi le marché européen où les motos de petites cylindrées se vendent plus facilement. La 350 cm³ constitue alors un modèle d'entrée de gamme intéressant. Deux versions équipées de moteurs 350 cm³ seront proposées, l'une avec des soupapes latérales et l'autre avec des soupapes en tête. La désignation des modèles à soupapes latérales se faisait de la manière suivante : « A » pour une moto équipée d'une magnéto et « B » pour une moto équipée d'une batterie. Par opposition, les motos à soupapes en tête se dénommaient « AA » et « BA ». La gamme sera

complétée en 1930 par la modèle C doté d'un monocylindre de 500cc.

La moto que nous présentons est une Harley-Davidson de 1926. Il s'agit d'un modèle A de 350 cm³ à soupapes latérales. Elle a été achetée le 26 mars 1926 par M. Ménétrier, un marchand de cycles et de motos de la rue Mercière à Lyon pour la somme de 5320 francs. Commandée directement auprès des établissements Goode & Cie, agent général exclusif de la marque pour la France, elle ne sera finalement revendue que 10 ans plus tard à l'oncle de l'actuelle propriétaire. Il s'est porté acquéreur de cette moto le 30 juin 1936. Le document d'époque en notre possession dit que la moto a été vendue en état neuf mais sans garantie

pour la somme de 2000 francs. Depuis cette date la moto est restée dans la même famille et n'a jamais quitté la région lyonnaise. Fait extrêmement rare, elle est accompagnée d'un dossier émouvant retraçant tout son historique. De nombreux documents d'époque témoignent des différentes démarches administratives effectuées pour son immatriculation 10 ans après son arrivée en France. Cette superbe moto se trouve aujourd'hui en très bel état, elle possède une magnifique patine qui lui confère un charme fou. On notera que sa mécanique a été redémarrée il y a quelques mois par un spécialiste de la marque. Avec son bel historique et sa patine inimitable, cette moto mérite l'attention des collectionneurs les plus avertis !



Influenced by its competitor Indian, who launched the Prince with a 350cc single-cylinder engine in 1925, Harley-Davidson decided to return to this segment in 1926. The Milwaukee-based brand thus targeted the European market where small-displacement motorbikes were more easily sold. The 350cc was an interesting entry-level model. Two versions with 350cc engines will be offered, one with side valves and one with overhead valves. The designation of the side-valve models was 'A' for a bike with a magneto and 'B' for a bike with a battery. In contrast, overhead valve motorbikes were called 'AA' and 'BA'. The range

was completed in 1930 with the C model with a 500cc single cylinder. The motorbike we present is a Harley-Davidson from 1926. It is a 350cc Model A with side valves. It was bought on 26 March 1926 by Mr Ménétrier, a cycle and motorbike dealer in the rue Mercière in Lyon for the sum of 5,320 Francs. Ordered directly from Goode & Cie, the brand's exclusive general agent for France, it was not sold until 10 years later to the current owner's uncle. He bought the bike on 30 June 1936. The document of the time in our possession says that the motorbike was sold in new condition but without warranty for the sum of 2,000 francs.

Since that date the motorbike has remained in the same family and has never left the Lyon region. Extremely rare, it is accompanied by a touching file retracing its entire history. Numerous documents from the period testify to the various administrative steps taken to register it 10 years after its arrival in France. This superb motorbike is today in very good condition, it has a magnificent patina which gives it a great charm. It is worth noting that the mechanics have been restarted a few months ago by a specialist of the brand. With its beautiful history and inimitable patina, this bike deserves the attention of the most discerning collectors!

Seulement 500 exemplaires
Etat neuf, 5 km au compteur
Plus de 200 ch pour 155 kg

Carte grise française
Châssis n° ZDMH807FAEB020830

Only 500 units
Brand new, 5 km on the odometer
More than 200 hp for 155 kg

French registration title
Chassis n° ZDMH807FAEB020830

45 000 – 65 000 €



DUCATI 1199 Panigale Superleggera

2014

La moto que nous vous présentons se range dans la catégorie des hypersports, elle repousse toutes les limites en alliant à la fois légèreté et performances exceptionnelles. Son Twin Superquadro peut franchir la barre des 200 ch. Pour atteindre ce niveau d'efficacité et favoriser des montées en régime supersoniques, ses soupapes sont en titane et le bloc est doté de pistons spéciaux issus du Superbike. Mais ce qui justifie pleinement le nom de cette Ducati, c'est la frénésie des ingénieurs à alléger le maximum de pièces pour atteindre un poids record de 155 kg à sec ! Un travail d'acharné qui permet à cette diva d'être plus légère qu'un proto de MotoGP. Le cadre par exemple tout comme les jantes ne sont pas en aluminium mais en

magnésium. Le carénage ainsi que la boucle arrière, qui soutient une selle autoporteuse, sont réalisés en carbone. Une technique inédite sur une moto de série qui se voit généralement en compétition de haut niveau. En plus des soupapes, le titane est utilisé pour toute la ligne d'échappement ainsi que pour le ressort d'amortisseur Öhlins. Indissociable d'une moto haut de gamme, le manufacturier suédois s'occupe aussi de la fourche qui possède des fourreaux entièrement usinés. Le système de freinage, est quant à lui confié au spécialiste italien Brembo. L'instrumentation entièrement digitale est un festival d'informations, tandis que l'on pourra opter pour différents modes de conduite, modes de puissance, et régler toutes les assistances nécessaires pour contrôler la

bête. En 2014, Ducati dépasse le fantasme en commercialisant la 1199 Superleggera, une édition limitée à 500 exemplaires destinée à de riches esthètes. Plus légère que sa MotoGP, plus puissante et plus cher que sa Desmosedici RR, plus exceptionnelle que n'importe quelle autre machine de la production, cette hypersport est une véritable pièce d'orfèvrerie et une superbe vitrine technologique.

Notre exemplaire porte le numéro 198/500, il a été acheté en 2014 auprès de la concession Ducati de Montpellier pour la somme de 65 000 €. Il se trouve aujourd'hui dans un état neuf et son compteur n'affiche de 5km. Il est accompagné de toute sa documentation ainsi que de son kit course d'origine.



The motorbike we present is in the hypersports category, it pushes all the limits by combining both lightness and exceptional performance. Its Twin Superquadro engine can exceed 200 hp. To achieve this level of efficiency and supersonic revs, the valves are made of titanium and the block is fitted with special pistons from the Superbike. But what fully justifies the name of this Ducati is the frenzy of the engineers to lighten the maximum of parts to reach a record weight of 155 kg dry! A hard work that allows this diva to be lighter than a Moto GP prototype. The frame for example, as well as the rims, are not made of aluminium

but of magnesium. The fairing and the rear loop, which supports a self-supporting seat, are made of carbon. This is a new technique for a production bike, which is usually seen in top-level competition. In addition to the valves, titanium is used for the entire exhaust system and the Öhlins shock spring. Integral to a high-end bike, the Swedish manufacturer also takes care of the fork, which has fully machined forks. The braking system, meanwhile, is entrusted to Italian specialist Brembo. The fully digital instrument panel is a feast of information, while the rider can choose between different riding modes, power modes and set all the necessary

assistances to control the beast. In 2014, Ducati went beyond the fantasy by releasing the 1199 Superleggera, a limited edition of 500 bikes for wealthy enthusiasts. Lighter than its MotoGP, more powerful and more expensive than its Desmosedici RR, more exceptional than any other machine in production, this hypersport is a true piece of silverware and a superb technological showcase. Our example is number 198/500 and was purchased in 2014 from the Ducati dealership in Montpellier for €65,000. It is now in new condition and has only 5 km on the clock. It comes with all its documentation and its original race kit.

Modèle iconique
Configuration originale
Bon état général

Carte grise française
Châssis n° GHD5233638G

Iconic car
Original configuration
Good overall condition

French registration title
Chassis n° GHD5233638G

12 000 – 18 000 €



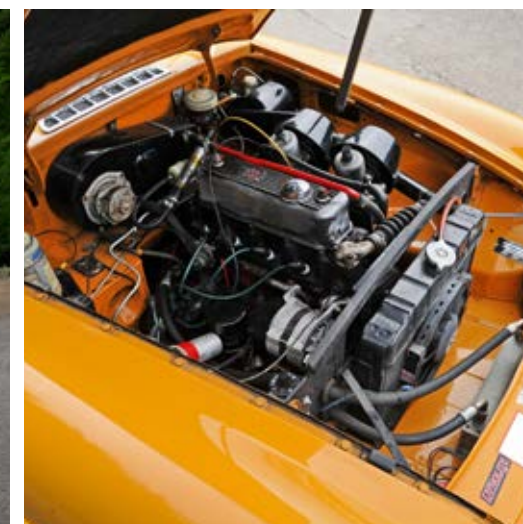
1973

 MGB GT

Certains disent qu'elle ressemble à une petite Aston Martin et ils n'ont pas tout à fait tort! Très élégante, la MGB GT est la version coupé produite à partir de 1965 du célèbre roadster britannique présenté en 1962. Confortable, fiable et peu coûteuse en entretien, elle fut un véritable succès commercial à travers le monde pour atteindre pas moins de 143 000 exemplaires. Si la ligne moderne de son pavillon arrière est initiée par le célèbre designer italien Pininfarina, la British Motor Corporation utilise des procédés simples qui ont déjà fait

leurs preuves par le passé: caisse autoporteuse, 4 cylindres de 1 800 cm³ développant 95 ch et boîte 4 vitesses avec overdrive optionnel. La MGB ici présentée est une version GT à carrosserie donc coupé équipé d'un coffre à hayon. Celle-ci fut mise en circulation en juin 1972 en Belgique, pays où elle séjourne jusqu'en 2008. Ensuite elle est importée en France et servira pendant de nombreuses années à un couple de passionné d'auto qui s'en sert très régulièrement pour divers rallyes. Elle sera alors toujours entretenue et fiabilisée au fur et

à mesure des années. Aujourd'hui celle-ci se présente à nous dans un bon état d'origine, avec une carrosserie dans un beau jus et surtout une structure très saine. La couleur Bronze Yellow est encore d'un bel éclat bien que présumée d'origine et la sellerie est en bel état hormis un accroc au siège conducteur. C'est ici une occasion d'acquérir une sympathique anglaise encore abordable dans une configuration originale et en conduite à gauche !



Some say it looks like a little Aston Martin and they are not entirely wrong! Very elegant, the MG B GT is the coupé version produced from 1965 onwards of the famous British roadster presented in 1962. Comfortable, reliable and inexpensive to maintain, it was a real commercial success throughout the world, selling no less than 143,000 units. While the modern rear roof design was initiated by the famous Italian designer Pininfarina, the British Motor Corporation used simple procedures that had already proved their worth in the past:

a self-supporting body, a 4-cylinder engine of 1800 cm³ developing 95 hp and a 4-speed gearbox with an optional overdrive. The MG B presented here is a GT version with a coupé body and a hatchback. It was launched in June 1972 in Belgium, where it remained until 2008. It was then imported into France and was used for many years by a couple of car enthusiasts who regularly used it for various rallies. It was always maintained and made more reliable over the years. Today, this car is in a good original condition, with a nice bodywork

and a very sound structure. The Bronze Yellow colour is still in good shape, even though it is presumed to be original, and the upholstery is in good condition, except for a tear on the driver's seat. This is an opportunity to acquire a nice and affordable English car in an original configuration and in left hand drive.

Mécanique irréprochable
15 000 € de factures
Historique connu

Perfect mechanics
€ 15,000 of invoices
Known history

Carte grise française
Châssis n° 1271866

French registration title
Chassis n° 1271866

15 000 – 20 000 €



1966 BMW 1800

Devancières de la BMW Série 5 les berlines de la gamme 1800 ont été produites du début des années 1960 au milieu des années 1970. Face au succès rencontré, la marque a décliné sa berline en différentes versions. C'est ainsi que la 1600, la 1800 et la 2000 virent le jour. Sur cette base il y eut même des versions coupés dont l'iconique 2002 et sa déclinaison sportive Tii. La BMW 1800 a été produite de 1963 à 1971. Son moteur de 4-cylindres à carburateur est porté à une cylindrée de 1 773cm³, développant 90 ch, il est accouplé de série à une boîte manuelle 4-rapports ou automatique en option. Bien finie, avec de la moquette épaisse, des contreportes en vinyle et des inserts décoratifs sur tout le tableau de bord, la 1800 était assurément un

véhicule haut de gamme. Cette voiture bien motorisée fait honneur à son blason et s'inscrit parfaitement dans la tradition de la firme bavaroise.

L'exemplaire que nous proposons a été mis en circulation le 13 mai 1966 en région parisienne. A son décès en 2003, son premier propriétaire qui en avait pris grand soin légua la voiture à son voisin qui a toujours été en admiration devant cette auto et ce depuis son enfance. Carrossier de métier, il repeindra la voiture dans sa teinte d'origine crème. Manquant de place, il cède à son tour la voiture à son actuel propriétaire en 2012. Ce modèle était cher à son cœur et il souhaitait renouer avec les souvenirs de sa jeunesse. Très méticuleux, il a très bien entretenu la voiture, une importante révision

a d'ailleurs été réalisée fin 2018 auprès des établissements Techni Tacot pour un montant supérieur à 12 000 €. Ainsi, le moteur a été déposé pour une révision externe, le système de freinage a été entièrement revu, l'embrayage remplacé, le système de chauffage réparé et la voiture est passée en 12 V. Aujourd'hui cette auto fonctionne à merveille, nous avons pris beaucoup de plaisir à son volant. D'un point de vue esthétique, l'habitacle dans son jus est très bien conservé, seules quelques traces de corrosion sont à signaler au niveau de la carrosserie. Avec ses 64 500 km qui sont certainement d'origine, son historique connu et sa mécanique irréprochable, notre intéressante berline bavaroise ne manque pas d'arguments pour vous convaincre.



The BMW 5 series' predecessors, the 1800 range saloons, were produced from the early 1960s to the mid 1970s.

Due to the success of this car, the brand developed different versions of the saloon. This is how the 1600, 1800 and 2000 came into being. On this basis, there were even coupe versions, including the iconic 2002 and its sporty Tii version. The BMW 1800 was produced from 1963 to 1971. Its 4-cylinder carburettor engine was increased to a displacement of 1, 773cc, developing 90hp, and was coupled as standard to a 4-speed manual gearbox or an optional automatic. Well finished, with thick carpeting, vinyl door panels and decorative inserts all over the dashboard, the 1800 was certainly a top of the range vehicle. This well-motorized car is a

credit to its coat of arms and a perfect fit with the Bavarian firm's tradition.

The example we offer was put on the road on 13 May 1966 in the Paris region. When it died in 2003, its first owner, who had taken great care of it, bequeathed the car to his neighbour who had always been in admiration of this car since his childhood. A professional bodyworker, he repainted the car in its original cream colour. Lacking space, he in turn sold the car to its current owner in 2012. This model was dear to his heart and he wanted to reconnect with the memories of his youth. Very meticulous, he has maintained the car very well, a major overhaul was in fact carried out at the end of 2018 at Techni Tacot establishments for an amount

of over €12,000. The engine was removed for an external overhaul, the braking system was completely overhauled, the clutch was replaced, the heating system was repaired and the car was switched to 12V. Today this car is running perfectly and we had a lot of fun driving it. From an aesthetical point of view, the interior is very well preserved, only a few traces of corrosion can be noticed on the bodywork.

With its 64,500 km which are certainly original, its known history and its irreproachable mechanics, our interesting Bavarian sedan does not lack arguments to convince you.

3^e main
 Nombreux frais récents
 Prête à prendre la route

3rd hand
 Many recent expenses
 Ready to hit the road

20 000 – 30 000 €

Carte grise française
 Châssis n° 8406449

French registration title
 Chassis n° 8406449



Citroën DS 20 1973 **BREAK**

Citroën s'inspire beaucoup de la mode des breaks ou « 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 en 1957, très en vogue aux USA, 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

fort 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. Les modèles DS 20 break sont bien équipés de la boîte manuelle de l'ID 20 mais possède bien la désignation DS pour les derniers millésimes.

La DS break ici présentée est un modèle mis en circulation le 19 avril 1973. D'après son historique, celle-ci commence sa vie comme taxi parisien jusqu'à la fin des années 1970 puis

est gardée par son propriétaire jusqu'en 1990. Le deuxième propriétaire qui la gardera près de trente ans sera celui qui entreprendra une grande remise en état au début des années 2000. Le châssis sera traité, la peinture refaite et la mécanique intégralement remise en état avec l'installation d'un bloc moteur de DS 23 et d'une boîte 5-vitesses. Le troisième propriétaire achète la voiture en 2019 et continuera sa remise en état : récemment les quatre jantes ont été repeintes à l'époxy et des pneus Michelin XVS neufs montés. L'allumage a été révisé, le carburateur



ainsi que l'hydraulique et les phares directionnels. Seule la sellerie d'origine aura besoin de soins ; celle-ci accuse une certaine usure surtout au niveau du siège conducteur. Notre essai nous donnera entière satisfaction. La DS roule parfaitement et se joue des irrégularités de la route. Le contrôle technique de moins de six mois est favorable et le break se tient prêt à prendre la route vers les beaux jours !



Citroën draws much of its inspiration from the station wagon trend in the USA to develop 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 families, while retaining the elegance and technical features of the saloon. This concept in '57, which was very popular in the USA, was only represented in France by the Simca Marly V8 estate. Pierre Franchiset, the man who designed the type H, designed a

very elegant, practical and fast station wagon for the time. The car was presented at the 1958 Paris Motor Show, but was only released one year later. Produced from 1959 to 1975, it was a considerable worldwide success. The DS 20 station wagon models are equipped with the manual gearbox of the ID 20 but have the DS designation for the last years. The DS station wagon presented here is a model that was put on the road on 19 April 1973. According to its history, it started its life as a Parisian taxi until the end of the 70's and

was kept by its owner until 1990. The second owner who kept it for almost 30 years was the one who undertook a major restoration in the early 2000s. The chassis was treated, the paintwork redone and the mechanics completely overhauled with the installation of a DS 23 engine block and a 5 speed gearbox. The third owner is buying the car in 2019 and will continue the job: recently the four rims have been epoxied and new Michelin XVS tyres fitted.

The ignition has been overhauled, the carburetor as well as the hydraulics and the directional lights. Only the original upholstery will need some attention; it shows some wear especially on the driver's seat. Our test drive will give us complete satisfaction. The DS drives perfectly and plays with the irregularities of the road. The technical inspection is less than six months old and the wagon is ready to take the road for the summer!



Bel état de présentation et de fonctionnement
 Combinaison de couleur attrayante
 Superbe dessin Zagato

*Nice condition and working order
 Attractive colour combination
 Superb Zagato design*

30 000 – 40 000 €

Carte grise française de collection
 Châssis n° 818362*001860

*French historic registration title
 Chassis n° 818362*001860*



1969 LANCIA FULVIA SPORT

Présentée en 1963, la Lancia Fulvia est une auto ambitieuse et innovante, dans la plus pure tradition de la marque de Turin. Deux ans plus tard, un très élégant coupé est annoncé, peut-être au dessin un peu trop sage, puisque suivi à la fin de l'année 1965 par une version assez incisive signée Zagato, une stricte 2-places à hayon et grand coffre, baptisée Sport. L'aérodynamisme est très étudié, et la ligne presque conventionnelle pour une auto qui porte la fameuse griffe Z !

Si les premières versions sont entièrement carrossées en aluminium (915 kg sur la balance), les suivantes ne conservent que les ouvrants alu, mais la caisse légère permet au fougueux V4 de 1 200 cm³ (80 ch) puis 1 300 cm³ (87 ch) de pleinement s'exprimer. En novembre 1968, le moteur 1.3S prend le relais, faisant grimper la puissance à 90 ch, un seuil à peine suffisant pour compenser la caisse toute acier apparue avec la série 2 en septembre 1970 (qui se distingue aussi par l'ajout d'une petite banquette

arrière, transformant la Sport en 2+2). En 1971, et pour sa dernière année de production, la Fulvia Sport reçoit le 1 600 cm³ du coupé HF, disposant enfin de 115 ch. A l'issue de sa production, on comptabilisait un peu plus de 7 000 Fulvia Sport, dont 3 618 Série 1. Celle qui illustre ces pages est une Sport de première série, bénéficiant encore des ouvrants alu, et – surtout – du moteur 1.3 S de 90 ch. Elle dispose également d'une petite banquette arrière, préfigurant la version 2+2.



Achetée en 2017 par son actuel propriétaire auprès d'un négociant belge, la voiture présente bien, d'autant qu'elle a depuis bénéficié d'un voile de peinture dans sa si caractéristique teinte orange d'origine, même si les soubassements et les planchers ne sont pas exempts de traces de corrosion. Nous noterons par ailleurs que les freins ont été révisés, que l'embrayage fut changé et que le dernier contrôle technique est quasiment vierge. Attachante par sa ligne et ses performances, mais aussi par sa superbe tenue

de route, la Fulvia Sport est une auto très prisée des amateurs du genre, et l'une des Zagato de caractère les plus abordables. Celle-ci saura ravir un amateur désireux d'avaler les kilomètres au volant d'une auto fiable relativement rare sur nos routes.



Presented in 1963, the Lancia Fulvia is an ambitious and innovative car, in the purest tradition of the Turin-based brand. Two years later, a very elegant coupé was announced, perhaps with a slightly too wise design, followed at the end of 1965 by a rather incisive version signed by Zagato, a strict 2-seater with a hatchback and a large boot, called Sport. The aerodynamics were very well thought out and the lines almost conventional for a car bearing the famous Z label! While the first versions were entirely made of aluminium

(915 kg on the scales), the following ones only kept the aluminium doors, but the light body allowed the fiery 1,200 cc (80 bhp) and then 1,300 cc (87 bhp) V4 to express itself fully. In November 1968, the 1.3S engine took over, increasing power to 90 bhp, a threshold barely sufficient to compensate for the all-steel body that appeared with the Series 2 in September 1970 (which was also distinguished by the addition of a small rear bench seat, transforming the Sport into a 2+2). In 1971, and for its last year of production, the Fulvia Sport received

the 1,600 cc of the HF coupe, finally having 115 hp. At the end of its production run, there were just over 7,000 Fulvia Sport models, of which 3,618 were Series 1.

The one shown on these pages is a first series Sport, still benefiting from the aluminium doors, and - above all - the 1.3 S engine with 90 hp. It also has a small rear seat, foreshadowing the 2+2 version. Purchased in 2017 by its current owner from a Belgian dealer, the car looks good, especially as it has since been painted in its characteristic orange colour, even

if the underpinnings and floors are not free of corrosion. The brakes have been overhauled, the clutch has been changed and the last technical inspection is almost blank. The Fulvia Sport is a very attractive car in terms of its design and performance, as well as its superb handling. It is a very popular car for enthusiasts and one of the most affordable Zagato cars with character. This car is sure to please the enthusiast who wants to put the miles on the road in a reliable car that is relatively rare on our roads.



Éligible aux Mille Miglia
Produite à seulement 877 unités
Première voiture de série motorisée par un V6

*Eligible for the Mille Miglia
Only 877 units produced
First production car powered by a V6 engine*

40 000 – 60 000 €

Sans réserve - *Without reserve*

Carte grise française
Châssis n° B22 - 1278

*French registration title
Chassis n° B22 - 1278*



1953

LANCIA AURELIA B22

Depuis sa création en 1906, Lancia a toujours démontré une grande indépendance d'esprit et un défi aux conventions qui allaient définir la marque pendant des décennies. Présentée au salon de Turin en 1950 et produite jusqu'en 1958, l'Aurelia en est la parfaite illustration. Établissant une tradition Lancia de l'après-guerre, la voiture porte le nom d'une voie romaine : la Via Aurelia, reliant Rome à Pise. Ce modèle incarne le haut de gamme de la prestigieuse marque italienne à une époque où elle rivalise avec les meilleurs standards européens par la qualité de ses productions et l'avant-gardisme des solutions

techniques retenues. Dans l'Aurelia, les qualités de confort, de luxe et de souplesse de conduite sont privilégiées. Conçue sous la direction de l'ingénieur Vittorio Jano, l'Aurelia occupe une place importante dans l'histoire puisqu'elle fut la toute première voiture de série à être motorisée d'un V6. Il s'agit d'un moteur à arbre à came central, unique en son genre à l'époque. Le type B10 ne dispose que de 1 754 cm³, tandis que le B22 qui nous intéresse, apparu en 1952, affiche une cylindrée de 1 991 cm³ grâce à une augmentation de l'alésage et de la course, portés respectivement à 72 mm et à 81,5 mm. La puissance obtenue est de 90 ch à 5 000 tr/min

pour une vitesse maximum de 160 km/h. Des performances pleinement satisfaisantes pour une berline de tourisme. En plus de son V6, elle a été dotée d'une boîte de vitesses innovante et de freins à tambour montés à l'intérieur du véhicule.

La Lancia Aurelia sera également la première voiture à être équipée en série de pneus radiaux. D'abord des 165SR400 Michelin X. Puis, les modèles sport seront chaussés de 165HR400 Pirelli Cinturato.

La Lancia Aurelia fut déclinée en plusieurs versions : une version berline (B10, B12, B15, B21, B22), une version sportive, la B20 GT, qui



obtiendra de nombreuses succès en compétition, les glamour et très prisés B24 Spider et Convertible, ainsi que des châssis particuliers (B50 à B60). Pour les passionnés de Lancia, l'Aurelia est considérée comme l'un des trois plus grands modèles de la marque. Les deux autres étant la Lambda et l'Aprilia.

Notre Aurelia avec son V6 de 90 ch à 5 000 tr/min, son arbre à cames spécial et son carburateur Weber double corps, appartient à la première

série, dont seulement 877 exemplaires seront produits de 1952 et 1953. La documentation dont nous disposons fait état de sa couleur extérieure noire d'origine et d'une première immatriculation le 19 juin 1953 au nom d'un certain Ghezzi. Cette Aurelia est acquise deux ans plus tard par Leopoldo Ciglia qui la conservera jusqu'en 1961, année où elle est vendue à Lida Tinghi. Elle connaîtra encore deux propriétaires avant d'intégrer la collection Anna Lisa. Cette très intéressante berline sans

montants permettra notamment à son futur propriétaire de s'aligner au départ des Mille Miglia, où le modèle fut engagé à l'époque. Il faut dire que son magnifique V6 est un modèle de technicité et de performances...



Since its creation in 1906, Lancia has always demonstrated a great independence of spirit and a challenge to the conventions that would define the brand for decades. Presented at the Turin Motor Show in 1950 and produced until 1958, the Aurelia is the perfect illustration of the qualities mentioned above. Establishing a post-war Lancia tradition, the car was named after a Roman road: the Via Aurelia, linking Rome to Pisa. This model embodies the top of the range of the prestigious Italian brand at a time when it competed with the highest European standards for production quality and avant-

gardism of the technical solutions retained. In the Aurelia, comfort, luxury and driving flexibility are privileged qualities. Designed under the direction of engineer Vittorio Jano, the Aurelia occupies an important place in history as it was the very first production car to be powered by a V6. It is a central camshaft engine, unique in its kind at that time. The B10 type only has an engine displacement of 1754cc, while the B22, which interests us, appeared in 1952, has a displacement of 1991cc thanks to an increase in the bore and stroke, to 72 mm and 81.5 mm respectively. The power obtained is 90 hp at 5,000 rpm for a maximum speed of

160 km/h: fully satisfactory performance for a touring sedan. In addition to its V6, it has been equipped with an innovative gearbox and drum brakes mounted inside the vehicle. The Lancia Aurelia will also be the first car to be equipped with radial tires as standard. First, Michelin X 165SR400. Then, the sport models will be equipped with 165HR400 Pirelli Cinturato. The Lancia Aurelia was available in several versions: a sedan version (B10, B12, B15, B21, B22), a sporty version, the B20 GT, which will obtain many racing successes, the glamorous and very popular B24 Spider and Convertible, as well as special chassis (B50 to B60).

For Lancia enthusiasts, the Aurelia is considered one of the three greatest models of the brand. The other two are the Lambda and the Aprilia. Our Aurelia, with its 90 hp V6 at 5,000 rpm, its special camshaft and its Weber double-body carburetor, belongs to the first series, of which only 877 were produced between 1952 and 1953. The documentation we have at our disposal mentions its original black exterior color and a first registration on the 19th of June 1953 in the name of a certain Ghezzi. This Aurelia was acquired two years later by Leopoldo Ciglia who kept it until 1961, when it was sold to Lida Tinghi. It will know two more owners before joining the Anna Lisa collection. This very interesting sedan without pillars will allow its future owner to compete in the Mille Miglia, where the model was entered at the time. It must be said that its magnificent V6 exemplary in terms of technicality and performance...



25 000 – 35 000 €

Carrosserie Touring Superleggera
Intéressante base de restauration
Moteur non bloqué, *matching numbers*
Pas de carte grise
Certificat Lancia Classiche
Certificat de conformité Stellantis
Châssis n° 82400*1190*
Moteur n° 82300*1832*

Touring Superleggera bodywork
Interesting restoration base
Engine not blocked, matching numbers
No registration title
Lancia Classiche certificate
Certificate of conformity Stellantis
*Chassis n° 82400*1190**
*Engine n° 82300*1832**



1960

LANCIA FLAMINIA GT TOURING

Dessinée par Pininfarina, la berline Lancia Flaminia fait ses débuts au Salon de Turin en 1956 et incarne l'automobile italienne de luxe. Succédant à l'Aurelia, la Flaminia en reprenait l'architecture, mais la construction monocoque était différente et les traditionnelles suspensions avant télescopiques laissaient place à une double triangulation avec ressorts hélicoïdaux plus modernes. Deux ans plus tard, toujours au Salon de Turin, est présentée par Lancia et Touring une version GT de la Flaminia. Construite sur un empattement réduit de 2 870 à 2 520 cm, elle est une réalisation Superleggera de Touring avec une ossature

de fins tubes d'acier habillée d'aluminium. La ligne est élégante et l'habitacle lumineux grâce à une vaste lunette arrière. L'instrumentation est identique à celle de la berline, mais le volant est à trois branches et jante en bois. L'élégante sellerie en cuir se distingue par le dessin des dossiers à trois larges côtes dits « en trèfle ». Sous le capot, on retrouve un moteur V6 de 2,5 l disponible en simple puis triple carburateurs développant ainsi 119 puis 140 ch. Réputée pour son comportement moderne, ses quatre freins à disque, son essieu arrière de Dion et sa boîte 4-vitesses placée à l'arrière font de la Flaminia

GT une voiture équilibrée et extrêmement agréable à conduire. La GT connaîtra quelques évolutions : en 1962, une version GTL avec deux places d'appoint supplémentaires sera proposée et, en 1963, elle se verra équipée du nouveau V6 de 2,8 l. Au final 2 016 coupés toutes versions confondues auront été fabriqués par Touring.

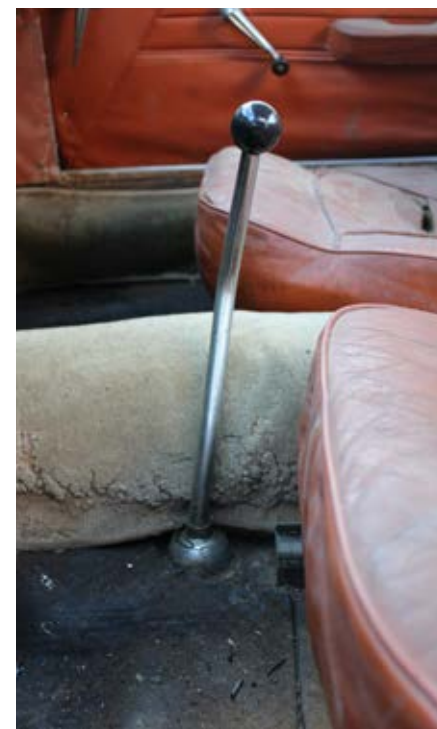
Notre Flaminia est sortie des chaînes le 1^{er} février 1960, ce qui en fait l'un des tous premiers exemplaires fabriqués. Il présentait une carrosserie *Grigio Newmarket* associée à un intérieur *Pelle Rosa* (cuir rouge).

Sous le capot, on retrouve le V6 de 2,5 l équipé d'un simple carburateur ; on notera qu'il s'agit bien de son moteur d'origine, et qu'il tourne librement. Cette auto de provenance italienne constitue une intéressante base de restauration. Certaines pièces (feux arrière et accastillage) sont démontés, posés dans le coffre.

La voiture ne dispose pas de ses pare-chocs (on en trouve des refabriqués), ni de son volant d'origine. Elle est accompagnée de ses certificats Lancia Classiche et de conformité qui permettront de l'immatriculer après restauration. Il s'agit là d'une auto rare en état sortie de grange, presque

complète, qui permettra à son nouvel acquéreur d'engager une restauration lui permettant d'avoir une auto réellement restaurée, ce qui est rare pour ce modèle, la majorité des autos sur le marché ayant seulement bénéficié d'une peinture, mais rarement d'une restauration de la carrosserie.

interesting basis for restoration. Some parts (rear lights and fittings) are disassembled and placed in the boot. The car does not have its bumpers (remanufactured ones are available on the market), nor its original steering wheel. It is accompanied by its Lancia Classiche and conformity certificates which will allow it to be registered after restoration. This is a rare car in almost complete «out of the barn» condition, which will allow its new owner to undertake a restoration that will allow him to have a truly restored car, which is rare for this model, as the majority of cars on the market have only benefited from a paint job, but rarely from a bodywork restoration.



Designed by Pininfarina, the Lancia Flaminia saloon made its debut at the Turin Motor Show in 1956 and embodied the Italian luxury car. The successor to the Aurelia, the Flaminia was based on the Aurelia's architecture, but the monocoque construction was different and the traditional telescopic front suspension was replaced by a double wishbone with more modern coil springs. Two years later, still at the Turin Motor Show, Lancia and Touring presented a GT version of the Flaminia. Built on a wheelbase reduced from 2,870 to 2,520 cm, it was a Touring Superleggera with a thin steel tube

frame clad in aluminium. The lines are elegant and the interior is bright thanks to a large rear window. The instrumentation is identical to that of the saloon, but the steering wheel is three-spoke with a wooden rim. The elegant leather upholstery is distinguished by the design of the backrests with their three wide «cloverleaf» ribs. Under the bonnet is a 2.5 litre V6 engine available with single and triple carburettors, producing 119 and 140 bhp. Renowned for its modern handling, its four disc brakes, de Dion rear axle and rear-mounted 4-speed gearbox make the Flaminia GT a well-balanced and

extremely enjoyable car to drive. In 1962 a GTL version with two extra seats was offered and in 1963 the new 2.8 litre V6 was introduced. In the end, Touring produced 2,016 Coupes in all versions.

Our Flaminia rolled off the assembly line on February 1, 1960, making it one of the first cars ever built. It had a Grigio Newmarket body and a Pelle Rosa (red leather) interior. Under the bonnet is the 2.5 litre V6 engine with a single carburettor; note that this is the original engine and that it runs freely. This Italian car is an



Française d'origine
Authentique sortie de grange
Intéressante base de restauration

*Delivered new in France
Genuine barnfind
Interesting restoration project*

30 000 – 40 000 €

Carte grise française
Châssis n° 378140

*French registration title
Chassis n° 378140*



1964 ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER

À u début des années 1950, la marque au biscione entame une nouvelle ère avec la production de la Giulietta, qui incarne une relative démocratisation de ses modèles. Dans son genre, l'Alfa Romeo Giulietta est un chef d'œuvre esthétique et mécanique. D'abord présentée dans sa version Coupé en 1954, la Giulietta apparaît en version Spider un an plus tard à l'occasion du Salon de Paris. Dotée d'une carrosserie très élégante signée Pininfarina et d'une face avant mythique, le Spider se fera remarquer également par ses nombreux atouts mécaniques. À l'instar de son brillant et mélodieux moteur 1290 cm³ double-arbre en

aluminium délivrant 65 ch, puis 90 ch en 1959 dans sa version Veloce. Mais également par son train avant à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis. En 1962 apparaît le Spider Giulia 1600. Esthétiquement et techniquement proche de son prédécesseur, il se différencie par son capot intégrant une prise d'air surlignée d'un jonc chromé qui abrite désormais le moteur de la nouvelle Giulia Ti. À savoir un quatre cylindres de 1570 cc alimenté par un carburateur double corps de type Solex 32 PAIA 5. Il développe 92 ch à 6 200 tr/min ce qui permet davantage de souplesse et

de fiabilité, ainsi qu'une vitesse de pointe de 172 km/h. Autre nouveauté, sa boîte de vitesse à cinq rapports dotés de synchrones Porsche lui confèrent un agrément rare à l'époque. Enfin, les freins à tambours seront remplacés par des disques en série à partir de 1964. L'habitacle conserve quant à lui son charme avec une planche de bord en tôle peinte de la couleur de la carrosserie, trois cadrans ronds, un levier de vitesse au plancher et des sièges en cuir de qualité. La Giulia Spider 1600 sera produite à 9 250 exemplaires et remplacée en 1966 par le Spider Duetto.



Le modèle que nous présentons a été mis en circulation le 21 janvier 1964 dans le Cantal. Son actuel propriétaire en prend possession dans le courant des années 1970. Cette auto était stockée dans le garage de son père où il avait l'habitude de travailler à la période estivale. Un été, un élément se décrocha du toit et tomba sur la voiture en l'endommageant légèrement. Embêté, le garagiste proposa à son client de lui racheter la voiture et il l'offrit à son fils en récompense pour le travail effectué au cours

de l'été. Il utilisa la voiture pendant quelques années et repeignit sa carrosserie en 1979 dans sa teinte actuelle bleue marine. Ce spider fut ensuite remis au sec et n'a plus été utilisé depuis de nombreuses années. Notre Giulia se présente aujourd'hui comme une intéressante base de restauration. Elle est équipée d'un rare hard top en tôle et ne possède pas de capote. On notera que son moteur n'est pas bloqué. L'Alfa Romeo Giulia Spider 1600 s'inscrit comme l'une des plus séduisantes sportives

de la marque italienne, cet exemplaire sorti de grange constitue un intéressant projet pour un passionné souhaitant revivre la *dolce vita* des années 1960.



At the beginning of the 1950s, the Biscione brand entered a new era with the production of the Giulietta, which embodied the relative democratisation of its models. The Alfa Romeo Giulietta was an aesthetic and mechanical masterpiece of its kind. First presented in its coupé version in 1954, the Giulietta appeared in a Spider version a year later at the Paris Motor Show. With its elegant Pininfarina bodywork and mythical front end, the

Spider also stood out for its numerous mechanical features. Like its brilliant and melodious 1,290 cc twin-cam aluminium engine delivering 65 bhp, then 90 bhp in 1959 in its Veloce version. But also by its independent front axle with superimposed triangles, coil springs, telescopic dampers and anti-roll bar. In 1962 the Spider Giulia 1600 appeared. Aesthetically and technically close to its predecessor, it differed in that its bonnet incorporated an air intake

highlighted by a chrome trim, which now housed the engine of the new Giulia Ti. This is a 1,570 cc 4-cylinder engine fed by a Solex 32 PAIA 5-type twin-barrel carburettor. It develops 92 bhp at 6,200 rpm, which makes it more flexible and reliable, and gives it a top speed of 172 km/h. Another new feature was the 5-speed gearbox with Porsche synchros, which made it a rare pleasure to drive at the time. Finally, the drum brakes were replaced by discs

as standard from 1964. The interior retained its charm with a sheet metal dashboard painted in the same colour as the body, three round dials, a floor-mounted gear lever and quality leather seats. The Giulia Spider 1600 was produced in 9,250 units and was replaced in 1966 by the Spider Duetto.

The model we are presenting was put into circulation on 21 January 1964 in the Cantal department - France. Its current owner took possession of it in the 1970s. The car was stored in his father's garage where he used to work during the summer months. One summer, a part of the roof came off and fell on the car, damaging it slightly. Embarrassed, the garage owner offered to buy the car back from his client and gave it to his son as a reward for the work he had done during the summer.

He used the car for a few years and in 1979 repainted the bodywork to its current navy blue colour. The spider was then dry stored and has not been used for many years. Today, our Giulia presents itself as an interesting basis for restoration. It is equipped with a rare sheet metal hard top and does not have a soft top.

It is worth noting that the engine is not blocked. The Alfa Romeo Giulia Spider 1600 is one of the most seductive sports cars of the Italian brand, and this barn-raised example constitutes an interesting project for an enthusiast wishing to relive the *dolce vita* of the 1960s.



60 000 – 100 000 €

Seulement 28 000 km
Emouvante sortie de grange
Deuxième main, immatriculation d'origine

Carte grise française
Châssis n° 728

*Only 28,000 km
Genuine barnfind
Second hand, original registration*

*French registration title
Chassis n° 728*

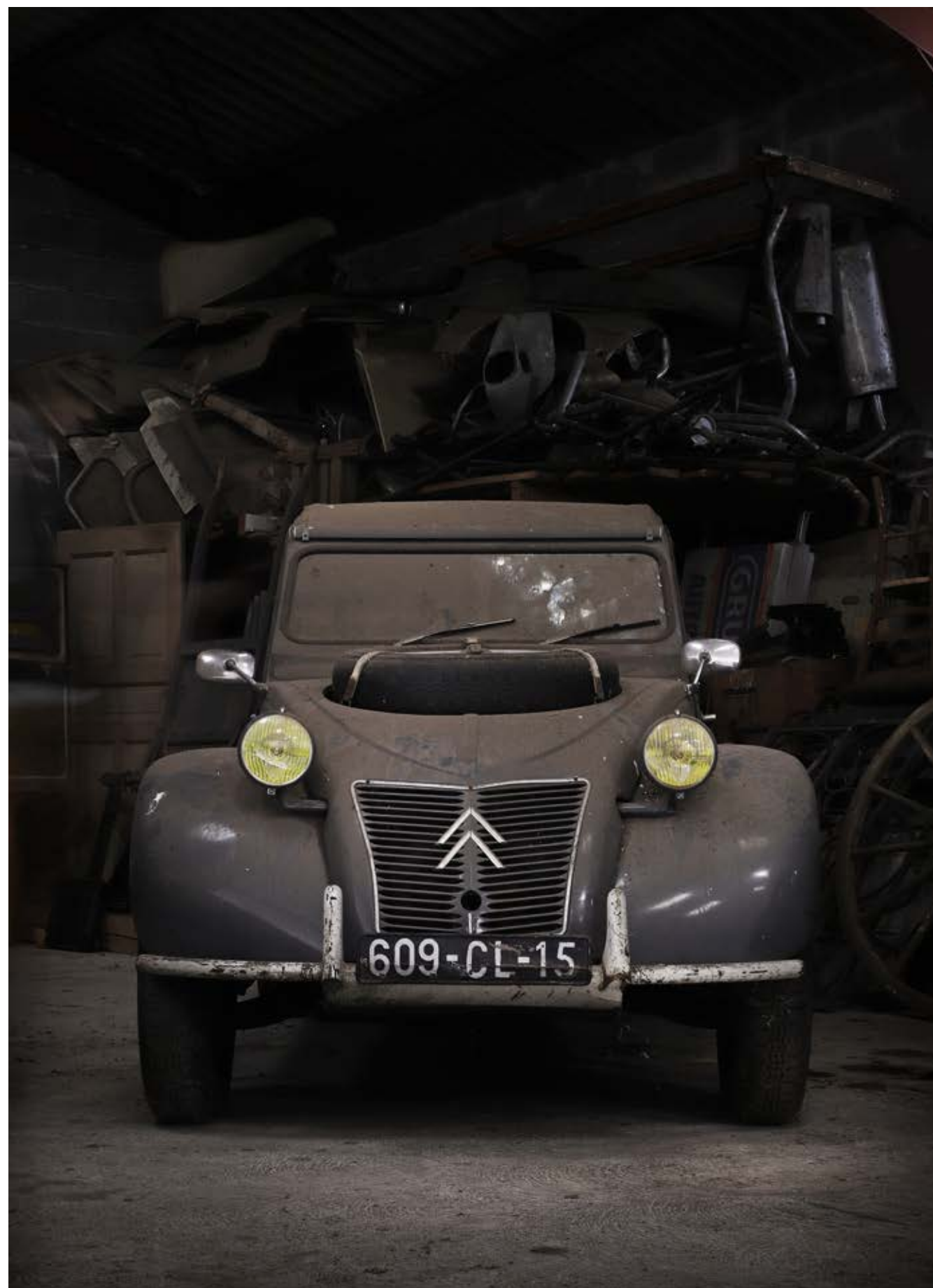


Citroën 2 CV 1965 SAHARA

Selon une légende bien ancrée, Pierre-Jules Boulanger, président de Citroën, aurait lancé le programme de la 2 CV avec cette formule « quatre roues sous un parapluie ». Étudiée dès 1937, la TPV (Très petite voiture) ne sera présentée qu'en 1948, après une longue gestation causée par les années de guerre. Animées par un moteur de 375 cm³, les premières 2 CV sont faiblardes mais recèlent d'idées pratiques à l'origine de leur polyvalence exceptionnelle. Née rustique, elle s'embourgeoise vite. Grâce à ses attraits,

elle gagne une nouvelle clientèle plus urbaine et devient surtout la favorite de la jeunesse. Au milieu des années 1950, elle se voit dotée d'un 425 cm³ qui lui permet de rouler à un rythme décent. Citroën soigne alors son allure et l'enrichit d'un capot plus moderne ainsi que d'une sellerie écossaise et de nouvelles couleurs. Ce n'est que le début d'une évolution, qui s'étendra jusqu'en 1990, consacrée par 5 millions d'exemplaires produits. En 1957, un industriel normand cherchant un véhicule tout terrain léger, porte son dévolu sur

la 2 CV qu'il équipe d'un deuxième moteur à l'arrière obtenant ainsi une quatre roues motrices. Citroën s'intéresse alors à ce prototype et en améliorera la conception afin de produire en petite série. Cette création sera envisagée comme un engin capable de se déplacer dans le désert du Sahara où la recherche et l'exploitation des gisements pétroliers sont en pleine expansion. Sa transmission 4x4 ajoute aux qualités initiales de la voiture des capacités de franchissement inattendues.





Cette 2 CV Sahara est ainsi dotée de deux moteurs de 425 cm³ développant une puissance globale de 26 ch. On la reconnaît à ses grilles d'aération sur la custode, ses ailes arrière échancrées, sa malle arrière emboutie, ou encore grâce à sa roue de secours sur le capot et ses goulottes d'essence dans les portières. Au final, seulement 694 exemplaires de la petite baroudeuse seront fabriqués entre 1960 et 1967.

À l'origine de la voiture que nous présentons ici, il y a d'abord une histoire d'amitié entre deux hommes passionnés de pêche. M. Ribier qui était l'un des fondateurs de la Compagnie Française des Ferrailles et M. Mouret garagiste établi à Mauriac dans le Cantal.

Dès que M. Ribier en avait l'occasion, il rejoignait son Cantal natal pour participer à de joyeuses parties de pêche entouré de ses amis. Les rivières pleines de poissons n'étant pas facilement accessibles, la voiture tractant sa barque s'enlisait régulièrement. Agacé par ces péripéties intempestives, M. Ribier demande à son ami M. Mouret de trouver une voiture lui permettant d'approcher les rivières sans encombre.

Son choix se porta sur une 2 CV Sahara qui grâce à ses capacités de franchissement lui permettra d'affronter tout type de terrain. Cette auto fut enregistrée le 8 avril 1965 dans le Cantal. Pour l'occasion M. Ribier acheta également une nouvelle barque Rocca, avec son attelage dernier cri, il pouvait ainsi s'approcher au plus près des poissons qui n'avaient qu'à bien se tenir. Au décès de M. Ribier en 1976, sa veuve cède la 2 CV à M. Mouret qui continuera de l'utiliser encore quelques années avant de la remettre au sec jusqu'à aujourd'hui. Lors de notre visite, nous avons découvert sous une épaisse couche de poussière une auto dans son jus, qui n'a jamais été restaurée. Elle porte quelques stigmates de son utilisation hors des sentiers battus qui font aujourd'hui partie de son histoire. Son compteur affiche 28 137 km ce qui correspond à son kilométrage d'origine. Les moteurs n'étant pas bloqués sa remise en route ne devrait pas poser de problème. Cette auto est exceptionnelle de par son histoire et son état de conservation, ce qui en fait certainement l'une des 2 CV Sahara les plus désirables parmi les rares survivantes.

According to a well established legend, Pierre-Jules Boulanger, Citroën's president, launched the 2CV programme with the formula «four wheels under an umbrella». The TPV ("Très petite voiture" as tiny car) was studied as early as 1937 but was not presented until 1948, after a long gestation period caused by the war years. Powered by a 375 cc engine, the first 2CVs were weak but full of practical ideas that gave them their exceptional versatility. Born rustic, it quickly became gentrified. Thanks to its attractions, it gained a new, more urban clientele and became a favourite with young people. In the mid-1950s, it was equipped with a 425 cc engine that allowed it to run at a decent pace. Citroën then improved its appearance by adding a more modern bonnet, tartan upholstery and new colours. This was only the beginning of an evolution that lasted until 1990, with 5 million cars produced. In 1957, a manufacturer from Normandy looking for a light all-terrain vehicle chose the 2CV, which he fitted with a second engine at the rear, thus obtaining a four-wheel drive. Citroën

then became interested in this prototype and improved the design in order to produce it in small series. This creation was envisaged as a vehicle capable of travelling in the Sahara desert where oil exploration and exploitation was in full swing. Its 4-wheel drive system added unexpected crossing capabilities to the car's initial qualities. This 2 CV Sahara is equipped with two 425 cc engines developing a total power of 26 hp. It is recognisable by the air vents on the rear quarter panel, the notched rear wings, the stamped rear trunk, the spare wheel on the bonnet and the fuel filler in the doors. In the end, only 694 examples of the little adventurer were produced between 1960 and 1967. At the origin of the car we present here, there is first of all a story of friendship between two men passionate about fishing. Mr Ribier, who was one of the founders of the Compagnie Française des Ferrailles, and Mr Mouret, a garage owner based in Mauriac in the Cantal. As soon as Mr Ribier had the opportunity, he returned to his native Cantal to participate in joyful fishing parties surrounded by his friends. As the rivers





full of fish were not easily accessible, the car towing his boat regularly got stuck. Annoyed by these untimely events, Mr Ribier asked his friend Mr Mouret to find a car that would allow him to approach the rivers without hindrance. His choice was a 2 CV Sahara which, thanks to its crossing capacities, would enable him to tackle any type of terrain. This car was registered on 8 April 1965 in the Cantal. For the occasion, M. Ribier also bought a new Rocca boat, with its state of the art coupling, which allowed him to get as close as possible to the fish, which had only to behave well. When Mr Ribier died

in 1976, his widow gave the 2CV to Mr Mouret who continued to use it for a few more years before storing it in the dry until today. When we visited the car, we discovered it under a thick layer of dust. It bears some of the scars of its off-road use that are now part of its history. The odometer shows 28,137 km which is the original mileage. As the engines are not blocked, restarting it should not be a problem. This car is exceptional due to its history and its state of preservation, which makes it certainly one of the most desirable 2CV Sahara among the rare survivors.

Faible kilométrage d'origine
Estimation attractive
L'une des dernières construites

*Original low mileage
Attractive estimate
One of the very last 2CV built*

12 000 – 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° VF7AZKA00KA372238

*French registration title
Chassis n° VF7AZKA00KA372238*



1990 CITROËN 2 CV 6

Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant que peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 lorsque Pierre Jules Boulanger, ingénieur de la marque, lance un projet de TPV : Toute Petite Voiture. Il est aidé par le dessinateur de génie Flaminio Bertoni et d'André Lefèvre. Avec plus de 42 ans de carrière, c'est une des voitures les plus connues au monde, il se vendra plus de 5 millions d'exemplaires.

La 2 CV présentée dans ces pages fut mise en circulation pour la première fois le 13 août 1990 ce qui en fait théoriquement l'une des dernières construites au Portugal. La couleur bleu céleste ref EMB s'accorde ici avec un intérieur à motif écossais. Celle-ci possède un peu plus de 33 170 km d'origine au compteur et se présente à nous dans un excellent état, jamais restaurée et d'une grande fraîcheur.

Le propriétaire actuel achète la voiture en 2015 et ne roulera que très occasionnellement avec

mais effectuera à son achat un entretien courant. Le pot d'échappement fut changé ainsi que l'allumage et le moteur vidangé. Les pneus d'origine ont été volontairement laissés sur la 2 CV, ceux-ci témoignent du faible usage de la voiture. La peinture est du plus bel éclat, la sellerie ne présente pas d'usure notable et le moteur tourne à merveille, notre essai nous confirmera d'ailleurs que celle-ci n'attend que son nouveau propriétaire pour prendre le chemin de la balade !

A brilliant concept, the Citroën 2CV is a simple and robust car requiring little maintenance. Its origins date back to the 1930s when Pierre Jules Boulanger, an engineer with the brand, launched a project for a TPV (Toute Petite Voiture). He was helped by the brilliant designer Flaminio Bertoni and André Lefèvre. With a career spanning more than 42 years, it is one of the most famous cars in the world, selling more than 5 million units. The 2CV presented in these pages was first

put into circulation on 13 August 1990, which theoretically makes it one of the last cars built in Portugal. The celeste blue colour ref EMB is matched here with a tartan interior. This one has just over 33170 original kilometres on the clock and comes to us in excellent condition, never restored and very fresh. The current owner bought the car in 2015 and will only drive it very occasionally but will carry out routine maintenance on its purchase. The exhaust was changed as well as the ignition

and the engine oil changed. The original tyres have been deliberately left on the 2CV, as they show how little the car has been used. The paintwork is in excellent condition, the upholstery shows no noticeable wear and the engine runs perfectly. Our test drive will confirm that this car is just waiting for its new owner to take it for a spin! The technical check is less than 6 months old and is valid.

Modèle emblématique de la marque
Performances remarquables pour la catégorie
Etat de présentation émouvant

Pas de carte grise
Châssis n° 101A*088588*

*Emblematic model of the brand
Remarkable performances for its category
Moving condition of presentation*

*No registration title
Chassis n° 101A*088588**

8 000 – 14 000 €

Sans réserve - Without reserve



FIAT 1400A 1955

Au Salon de Genève 1950, Fiat présente une voiture entièrement nouvelle : la 1400, elle est la première Fiat à carrosserie autoporteuse (au lieu du traditionnel châssis) et à ligne ponton moderne avec ailes intégrées. On peut aussi affirmer qu'elle fut la première auto à avoir été conçue entièrement après la Seconde Guerre mondiale et qui put bénéficier des nouvelles technologies. Elle donnait un véritable coup de jeune à la gamme Fiat, jusque-là composée des vieillissantes 500 Topolino vaguement remaniées ou des 1100. La nouvelle voiture put être produite rapidement dans l'usine de Mirafiori, réaménagée grâce aux fonds du plan Marshall. Les presses américaines Budd donnent ainsi forme à la

nouvelle 1400 ! Cette gamme moyenne supérieure (4,31 m de long) fut proposée en berline 4-portes et cabriolet 2-portes jusqu'en 1954. Vient ensuite la version modifiée : la 1400 A. Avec son moteur supercarré, la puissance est portée de 45 à 50 ch. Elle était capable de transporter six personnes et leurs bagages à une vitesse de 125 km/h en ne consommant qu'une dizaine de litres aux cent kilomètres. Le pont arrière, techniquement original, associe ressorts à lames et hélicoïdaux. Le pare-brise et la lunette arrière se dotent d'une glace de sécurité incurvée et on retrouve un système de chauffage et de ventilation des plus modernes monté en série. Fiat vantait aussi des groupes mécaniques nettement distincts entre eux et

facilement démontables. En dévissant dix-huit boulons sans toucher à aucun élément de carrosserie, on détache l'ensemble des parties mécaniques. Elle est remplacée dès 1956 par la 1400 B.

La Fiat 1400 A qui illustre ces pages se présente dans un bel état de conservation. La peinture a semble-t-il été refaite, dans sa teinte d'origine, mais l'intérieur, en tissus, présentant quelques défauts dus au temps qui passe, est authentique. L'ambiance respire l'Italie austère et travailleuse des années 1950. La voiture, saine, est la candidate idéale pour une remise en route facile.



At the 1950 Geneva Motor Show, Fiat presented an entirely new car: the 1400, first Fiat with a self-supporting body (instead of a traditional chassis) and a modern pontoon line with integrated wings. It was also the first car to be designed entirely after the Second World War and to benefit from such new technologies. It gave a real facelift to the Fiat range, which until then had consisted of the ageing 500 Topolino and the 1100. The new car could be produced quickly in the Mirafiori plant, which had been refurbished with Marshall Plan funds: American Budd presses gave shape to the new 1400. This upper-middle range (4.31 m long) was offered as a 4-door sedan and a

2-door convertible until 1954. Then came the modified version: the 1400 A. With its super-square engine, power was increased from 45 to 50 hp. It was able to transport six people and their luggage at a speed of 125 km/h while consuming only about ten liters per hundred kilometers. The rear axle, technically original, combines leaf and coil springs. The windshield and rear window are equipped with a curved safety glass and a modern heating and ventilation system is fitted as standard. Fiat also boasted of mechanical units that were clearly distinct from each other and easily removable. By unscrewing eighteen bolts without touching any part of the bodywork,

all the mechanical parts could be detached. It was replaced in 1956 by the 1400 B.

The Fiat 1400 A that illustrates these pages is in a beautiful state of preservation. The paint seems to have been redone, in its original color, but the interior, made of fabrics, presents some defects due to the passing of time, is authentic. The atmosphere breathes the austere and hard-working Italy of the 1950s. The car is sound and is the ideal candidate for an easy restart.

Maillon important dans l'histoire automobile européenne
 Première Fiat de l'après-Première Guerre
 Carrosserie très intéressante
 Titre de circulation britannique
 Véhicule dédouané
 Châssis n° 1258462

Important motorcar in European automotive history
First Fiat of the post- World War I period
Very interesting bodywork
British registration title
Customs cleared
Chassis n° 1258462

10 000 – 15 000 €

Sans réserve - Without reserve



FIAT 501

Coupé Transformable 1926

La Fiat 501 revêt une importance particulière dans l'histoire automobile européenne. Nous sommes au lendemain de la Première Guerre mondiale. Pour toutes les nations européennes, l'heure est à la reconstruction. Dans un contexte économique difficile, la reconversion d'après-guerre est délicate et les industries éprouvent d'énormes difficultés à reprendre un niveau de production stable et compatible avec leur potentiel. Profitant de la situation, le constructeur américain Ford va tenter de conquérir les marchés européens avec son modèle T. Les constructeurs du vieux continent s'efforcent alors de faire face.

Le premier à réagir sera Fiat avec son modèle 501 lancé en 1919. Il s'agit d'une automobile de petite cylindrée, 1 460 cm³, développant 23 ch à 2600 tr/min. Imaginée par Carlo Cavalli, la 501 est robuste, spacieuse, performante et – surtout – abordable et économe en carburant dans le contexte de l'époque. Ce modèle va connaître un large succès et affronter avantageusement la concurrence des Ford T et Citroën Type A, des modèles conçus et fabriqués pour être très bon marché, tandis que les autres productions françaises, Peugeot et Renault, sont à la peine. Tout comme l'industrie automobile britannique.

La Fiat 501 sera ainsi produite à 45 000 unités jusqu'en 1926. Elle sera également disponible en de nombreuses versions et définira de facto le créneau de la marque : la voiture populaire. Le constructeur italien en profita également pour adopter une nouvelle appellation sur ses productions automobiles qui porteront dorénavant le numéro 5 et dont la 501 sera la première représentante. En 1921 apparaîtra la 501S (Sport) et la 501SS (Spider Sport). Une version de compétition, qui recevra la dénomination 802, verra aussi le jour, reprenant le moteur de 1 486 cm³ poussé à 55 ch, et remportera la Targa Florio en 1922.



Suivra en 1923, la 501C (coloniale) destinée aux armées du roi d'Italie dans les colonies en Afrique. Elle sera ensuite secondée à partir de 1923 par la 502. Puis, toutes deux seront remplacées en 1926 par la 503. Suivront plus tard les 505, 507, 508, 509, 512 et autres 520. L'exemplaire de la collection Anna Lisa appartient donc à la dernière série de 501 produites dans les usines Fiat. La voiture fut vraisemblablement expédiée en châssis en Angleterre ou elle reçut une très intéressante

carrosserie de coupé docteur transformable. Grâce à un astucieux système de vitres et de montants escamotables, cette jolie Fiat se transforme en quelques manœuvres en un joli cabriolet typique du milieu des années 1920. Le moteur n'est pas bloqué, et l'ensemble de l'accastillage (d'origine anglaise) est présent. Voici une Fiat 501 à ne pas laisser passer pour celui qui chercherait une avant-guerre authentique, et particulièrement originale avec sa caisse transformable.



The Fiat 501 has a particular importance in European automotive history. In the aftermath of the First World War, for all European nations, it was time for reconstruction. In a difficult economic context, the post-war period is delicate and industries are experiencing enormous difficulties in resuming a stable level of production, compatible with their potential. Taking advantage of the situation, American manufacturer Ford tried to conquer European markets with its Model T, an invasion to which European manufacturers had to respond to. The first to react was Fiat with

its 501, launched in 1919. It was a small-displacement car, featuring a 1460cc, developing 23 hp at 2,600 rpm. Designed by Carlo Cavalli, the 501 is robust, spacious, efficient and - above all - affordable and fuel-efficient, an advantage of the upmost importance. This model will be a great success and will compete favorably with the Ford T and Citroën Type A, models designed and manufactured to be very cheap, while the other French productions, Peugeot and Renault struggle, similar to the British car industry.

The Fiat 501 was produced in 45,000 units until 1926. It will also be available in many versions and will de facto define the niche of the brand: the people's car. The Italian manufacturer also took the opportunity to adopt a new name for its cars, which would henceforth bear the number 5, of which the 501 would be the first representative. In 1921, the 501S (Sport) and the 501SS (Spider Sport) will appear. A competition version, which will be called 802, will also see the light of day. With the 1486cc engine increased to 55 hp, it will win the Targa Florio in 1922. It will be followed in

1923 with the 501C (colonial) intended for the armies of the king of Italy in the colonies in Africa. It will be then seconded from 1923 by the 502. Then, both will be replaced in 1926 by the 503. Later will follow the 505, 507, 508, 509, 512 and other 520.

The car in the Anna Lisa collection belongs to the last series of 501 produced in the Fiat factories. The car was probably shipped as a chassis to England where it received a very interesting body, corresponding to a convertible Coupé Docteur. Thanks to a clever system of retractable windows and pillars, this delightful Fiat can be transformed in a few maneuvers into a nice convertible, typical of the mid-1920s. The engine is not blocked, and all the fittings (of English origin) are present. This is a Fiat 501 not to be missed by anyone looking for an authentic, and particularly original pre-war car with its convertible body.



Rare version Monaco, identique aux voitures d'usine inscrites en 1932
Historique suivi depuis l'origine
Etat de conservation époustouflant

Carte grise française de collection
Châssis n° 6013505

Rare Monaco version, identique to the works cars entered in 1932
History known since the origin
Stunning state of preservation

French historic registration title
Chassis n° 6013505

20 000 – 30 000 €



RILEY NINE MONACO 1931

Les frères Riley présentent en 1926 la Nine, qui sera leur premier succès commercial. La conception du châssis, des suspensions et de la carrosserie est faite par Stanley Riley, tandis que son frère Percy s'occupe du moteur. Cette base sera déclinée en deux carrosseries, un Tourer 4-places et la Monaco Saloon, comme la voiture qui illustre ces pages.

La Riley que nous présentons fut livrée neuve au garage Leverett de Londres, le 11 mai 1932. La facture d'achat originale, encore présente dans le dossier, stipule que la voiture était équipée dès sa sortie d'usine du très rare kit Rallye. Cette préparation, destinée aux potentielles participantes du Rallye Monte-Carlo, comprenait une culasse moteur préparée, un double carburateur

SU, un réservoir d'essence de plus grande capacité et... une roue de secours ! Son premier propriétaire gardera cette auto près de quarante ans avant de la céder à un collectionneur qui la revendra lui-même à Gerry Dick, pilote Riley et président du Riley Register Club. Il utilisera la voiture de façon régulière, en partant une fois par an à son volant pour des voyages en Europe. Il prendra soin de sauvegarder son état cosmétique et de l'entretenir méticuleusement. C'est à lui que l'on doit l'incroyable état dans lequel nous la découvrons aujourd'hui. Toutes les factures d'entretien sont encore dans le dossier avec des photographies d'époque prises lors de ses voyages. C'est auprès de la famille de Gerry Dick que son propriétaire actuel s'en porte acquéreur. Toujours grâce à

un entretien pointu, notre exemplaire est dans un très bon état de fonctionnement. Le moteur et la boîte de vitesses ont été refaits en 2019 par un spécialiste allemand et le faisceau électrique a été restauré ainsi que la dynamo. La patine de cette auto est exceptionnelle : l'intérieur en cuir bordeaux est très propre, le ciel de toit et le toit ouvrant sont très beaux et la peinture est en grande partie d'origine, puisque seul le capot a dû être repeint dans les années 1980 (facture à l'appui). Son propriétaire actuel a utilisé cette auto de manière régulière, tant pour des balades dominicales que pour des rallyes plus importants. Avis aux amateurs et passionnés d'avant-guerre, cette Riley à la patine époustouflante et à la préparation rallye est une compagne idéale pour vos futures balades !



In 1926, the Riley brothers presented the Nine, which was their first commercial success.

The chassis, suspension and bodywork were designed by Stanley Riley, while his brother Percy designed the engine. This base car would be produced in two body styles, a 4-seater Tourer and the Monaco Saloon, like the car shown here.

The Riley we present was delivered new to Leverett's London garage on 11 May 1932. The original purchase invoice, which is still on file, states that the car was fitted with the rare Rally Kit from the factory. This preparation, intended for potential participants in the Monte Carlo Rally, included a prepared cylinder head, a twin SU carburettor, a larger fuel tank and... a spare wheel! Its first owner kept the car for nearly forty

years before selling it to a collector who in turn sold it to Gerry Dick, Riley driver and President of the Riley Register Club. He used the car on a regular basis, taking it on trips to Europe once a year. He will take care to keep it in cosmetic condition and maintain it meticulously. It is to him that we owe the incredible condition in which we discover it today. All the maintenance invoices are still on file along with photographs taken during his travels. The current owner purchased the car from the family of Gerry Dick. Thanks to the careful maintenance of the car, it is still in very good condition. The engine and gearbox were rebuilt in 2019 by a German specialist and the wiring harness was restored as well as the dynamo. The patina of this car is exceptional: the burgundy leather interior

is very clean, the headliner and sunroof are very nice and the paintwork is largely original, as only the bonnet had to be repainted in the 1980's (invoice attached). The current owner has used this car on a regular basis, both for Sunday drives and for larger rallies. For pre-war enthusiasts, this Riley with its stunning patina and rally preparation is an ideal companion for your future drives!

Superbe restauration
Mécanique irréprochable
Plus de 25 000 € de factures

*Superb restoration
Perfect mechanics
€ 25,000 of invoices*

Carte grise française de collection
Châssis n° 150743

*French historic registration title
Chassis n° 150743*

35 000 – 55 000 €



LORRAINE ¹⁹²⁶ DIETRICH A4 TORPÉDO SPORT

En 1897 le baron Eugène de Dietrich fonde la « Société de Dietrich et compagnie de Lunéville » pour la fabrication de wagons à destination des chemins de fer français. La même année il fait l'acquisition du brevet d'Amédée Bollée fils, héritier de l'un des pionniers de l'automobile en France et commence à fabriquer des voitures.

Au tournant du 20^e siècle l'entreprise recrute des ingénieurs automobiles, dont un certain Ettore Bugatti qui fondera plus tard la marque qui porte son nom. En 1905 De Dietrich se retire de l'affaire et la société évolue en SA dont le nom complet est la « Société Lorraine des anciens

établissements de Dietrich et Cie de Lunéville », appelée couramment Lorraine-Dietrich. Les modèles se succèdent jusqu'à la Première Guerre Mondiale. Les Lorraine-Dietrich ont acquis une réputation très forte en compétition. Le palmarès de la marque compte ainsi des victoires au Paris-Madrid en 1903 et aux 24 Heures du Mans en 1925 et un triplé en 1926.

La Lorraine-Dietrich A4 constitue le modèle d'entrée de gamme de la marque. Elle est animée par un moteur 4-cylindres de 2 296 cm³ à soupapes en tête développant 10/12 HP. Sa mécanique est plus modeste que les

6-cylindres de ses grandes sœurs mais elle bénéficie de la même qualité de fabrication.

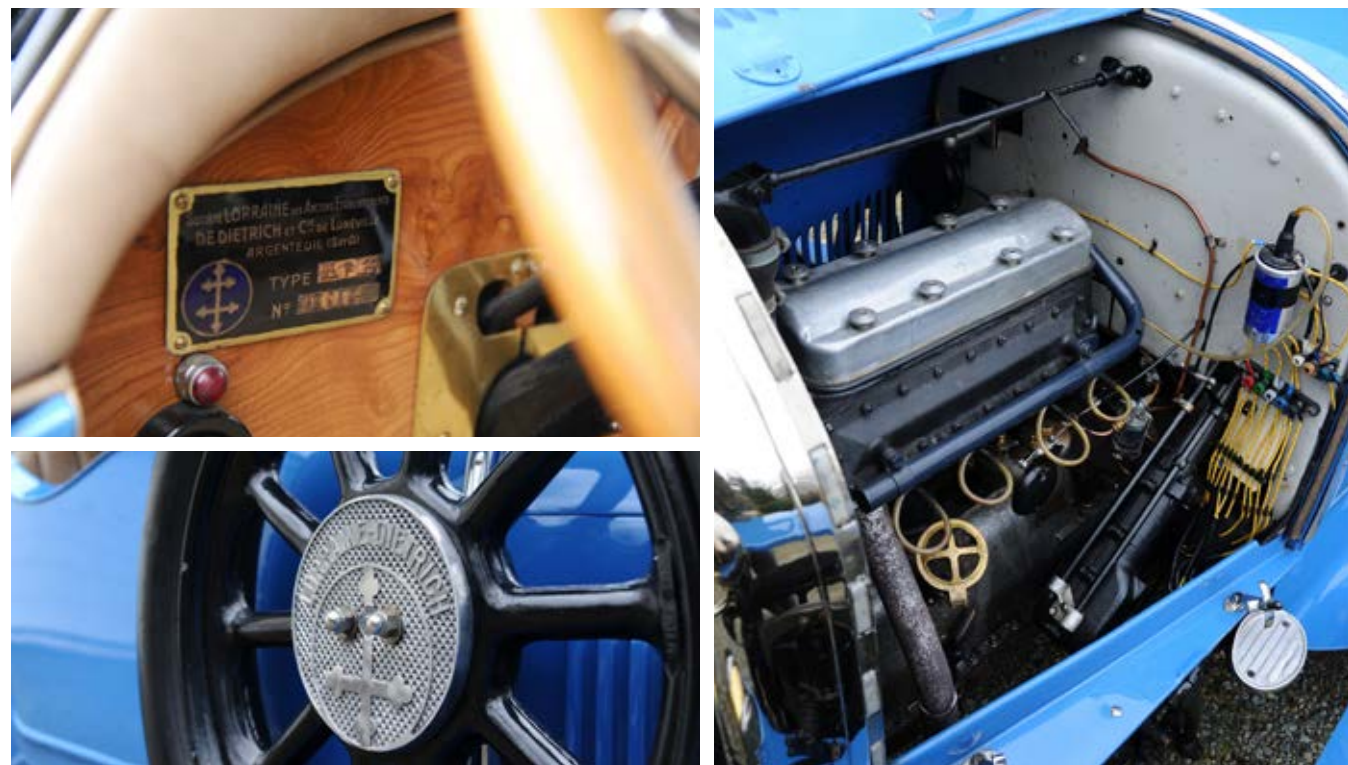
La Lorraine-Dietrich que nous présentons a été achetée par son actuel propriétaire il y a une dizaine d'années dans la région de Nancy.

A l'époque le châssis était nu, seulement équipé de sa mécanique et accompagné de quelques éléments de carrosserie dont les quatre ailes, le capot, le pare-brise, les marches pieds ainsi que des phares. Le projet de restauration débuta en 2012 avec la fabrication d'une ossature bois en frêne qui nécessita 200 heures de travail. L'année suivante la voiture passe entre les mains



du tôlier-formeur qui habillera la structure bois. Une fois terminée la nouvelle carrosserie reçoit sa peinture bleue actuelle. L'habitacle sera entièrement aménagé par le sellier avec un revêtement en cuir marron. On notera que cette auto est équipée d'un superbe tableau de bord en bois agrémenté de divers instruments O.S. Sous le capot, on retrouve un 4-cylindres de type 27 portant le numéro 160777. Cette voiture fonctionne à merveille, nous avons d'ailleurs été

agréablement surpris par son comportement lors de notre essai routier. Son moteur atteint facilement les 80 km/h et son freinage est efficace. Pratiquement 10 ans après sa restauration, cette superbe auto se trouve toujours dans un état magnifique, son propriétaire en a pris grand soin et s'en sépare aujourd'hui à contrecœur. Notre élégant torpédo au blason prestigieux vous procurera à coup sûr beaucoup de plaisir lors de vos balades ensoleillées.



In 1897 Baron Eugene de Dietrich founded the «Société de Dietrich et compagnie de Lunéville» to manufacture wagons for the French railroads. The same year he acquired the patent of Amédée Bollée son, heir to one of the pioneers of the automobile in France, and began to manufacture cars. At the turn of the 20th century, the company recruited automotive engineers, including Ettore Bugatti, who later founded the brand that bears his name. In 1905 De Dietrich withdrew from the business and the company evolved into a public limited company whose full name was «Société Lorraine

des anciens établissements de Dietrich et Cie de Lunéville», commonly called Lorraine-Dietrich. The models follow one another until the First World War. Lorraine-Dietrich acquired a very strong reputation in competition. The brand's record of achievements includes victories in the Paris-Madrid race in 1903 and in the 24 Hours of Le Mans in 1925, as well as a triple win in 1926. The Lorraine-Dietrich A4 is the entry-level model of the brand. It is powered by a 4-cylinder 2,296 cc engine with overhead valves developing 10/12 HP. Its mechanics is more modest than the six cylinders of its big sisters but it benefits

from the same quality of manufacture.

The Lorraine-Dietrich we present was bought by its current owner about ten years ago in the Nancy area. At that time, the chassis was bare, only equipped with its mechanics and accompanied by some body parts including the 4 fenders, the hood, the windshield, the running boards and the headlights.

The restoration project began in 2012 with the fabrication of a wooden frame in ash which required 200 hours of work. The following year the car passed through the hands of the sheet metal worker who dressed the wooden structure.

Once finished, the new body receives its current blue paint.

The interior will be entirely fitted out by the saddler with a brown leather covering. We will note that this car is equipped with a superb dashboard in wood decorated with various instruments O.S. Under the hood, we find a 4-cylinder type 27 bearing the number #160777. This car works wonderfully, we were pleasantly surprised by its behavior during our road test. Its engine easily reaches 80 km/h and its braking is efficient.

Almost 10 years after its restoration, this superb car is still in a magnificent condition, its owner has taken great care of it and is now reluctantly parting with it. Our elegant torpedo with its prestigious name will certainly give you a lot of pleasure during your sunny rides.



Œuvre unique
Dossier de construction disponible
Un rêve accessible

Carte grise française de collection
Châssis n° 48611

*One off
Important file of documented construction
An accessible dream*

*French historic registration title
Chassis n° 48611*

45 000 – 60 000 €



1931

UNIC

« EVOCATION BUGATTI »

La Bugatti Atlantic est devenue une icône du design et fut développée à partir du prototype Aérolithe. En termes d'élégance, de qualité et de performances, le coupé Atlantic était unique à son époque et le reste aujourd'hui encore. Quatre voitures seulement ont été produites entre 1936 et 1938. Trois de ces extraordinaires coupés existent encore, chacun avec une carrosserie différente, chaque automobile étant un modèle unique. La partie arrière de sa carrosserie descend

jusqu'au sol et la particularité la plus remarquable de la voiture est certainement la nervure centrale de tôles qui s'étire longitudinalement depuis le sommet du radiateur à l'avant jusqu'à l'extrême pointe de la poupe. Comme la crête dorsale d'un animal. Des centaines de rivets maintiennent les tôles en place. Jean Bugatti a utilisé l'Elektron développé en 1908 par une société allemande, qui était réputée pour sa légèreté et sa robustesse, mais également pour la difficulté

à le travailler et ne pouvait, à l'époque, être soudé. C'est pour cette raison qu'il fera riveter les pièces de carrosserie.

L'Unic ici présentée est à la base un châssis de L11T à moteur 4-cylindres de 1931. L'histoire de cette voiture change du tout au tout lorsqu'en 2014 un amoureux de belle carrosserie se lance dans une réalisation tout à fait remarquable. Le rêve de son propriétaire était de reconstruire, avec ses moyens, le style de la mythique Bugatti 57 Atlantic qui on le sait est une des



plus belles voitures du monde. C'est un travail de titan qui est entrepris sur cette auto, l'ossature en bois est réalisée grâce à des plans originaux alors que la carrosserie en métal est l'œuvre d'un tôlier formeur. Le mélange subtil des trois Atlantic connue est remarquable, le dessin de l'arrière avec sa crête centrale rivetée est une signature originale. En plus d'être une œuvre d'art, cette réalisation est

parfaitement fonctionnelle : le moteur tourne bien, la boîte se manie avec facilité et le faisceau électrique est sans défaut. Un dossier photos de la création de cette Unic spéciale témoigne de toutes les étapes de sa construction. Cette voiture se destine à l'amateur d'originalité qui souhaite se distinguer lors de rassemblement d'anciennes !



The Bugatti Atlantic became a design icon and was developed from the Aerolithe prototype. In terms of elegance, quality and performance, the Atlantic coupe was unique in its time and remains so today. Only four cars were produced between 1936 and 1938. Three of these extraordinary coupes are still in existence, each with a different body, each car being a unique model. The rear part of the bodywork slopes down to the ground and the most remarkable feature of the car is certainly the central rib of sheet metal that runs

longitudinally from the top of the radiator at the front to the very tip of the stern. Like an animal's dorsal crest. Hundreds of rivets hold the sheets in place. Jean Bugatti used Elektron, developed in 1908 by a German company, which was known for its lightness and strength, but also for the fact that it was difficult to work with and could not be welded at the time. For this reason, he had the body parts riveted.

The Unic presented here is basically a 4 cylinder L11T chassis from 1931. The history of this car changes dramatically when in 2014

a lover of beautiful bodywork embarks on a quite remarkable achievement.

The dream of the owner was to recreate, with his own means, the style of the mythical Bugatti 57 Atlantic, which is known to be one of the most beautiful cars in the world.

The wooden frame is made from original plans, while the metal body is the work of a sheet metal worker. The subtle blend of the three Atlantic materials is remarkable, the design of the rear with its riveted central ridge is an original signature. In addition to being a work of art, this car is perfectly functional: the engine runs smoothly,

the gearbox is easy to handle and the wiring is flawless. A photo file of the creation of this special Unic shows all the stages of its construction. This car is for the original enthusiast who wants to stand out at vintage events!



Voiture personnelle du pilote Jean Vinatier depuis près de 40 ans
Premier modèle équipé du V6 accouplé à la boîte 5-vitesses
Strict état d'origine à préserver !
Carte grise française
Châssis n° TA310270

*Personal car of the driver Jean Vinatier for nearly 40 years
First model with V6 engine and 5 speed gearbox
Strict original condition to be preserved!
French registration title
Chassis n° TA310270*

22 000 € – 28 000 €



1979 ex Jean VINATIER
ALPINE A310
V6 BM5

Digne héritière de l'A110, l'Alpine A310 est la dernière voiture conçue par Jean Rédélé avec un design travaillé par Marcel Beligond qui lui donnera une ligne très originale, à la fois compacte et fluide. Le fondateur de la marque avait dans l'idée de proposer autre chose que sa Berlinette, très typée course, avec une GT capable de conquérir une nouvelle clientèle cherchant une 2+2 plus confortable. L'A310 1600 est présentée au salon de Genève en 1971, et son style très anguleux est en rupture avec sa devancière. Rupture de style et de standing avec l'arrivée en 1976 du fameux moteur PRV développant jusqu'à 150 ch à 6 000 tr/mn pour 2,7 l de cylindrée. Ainsi,

l'A310 atteignait enfin le standing qui devait être le sien et pouvait se targuer de rouler à 220 km/h avec un comportement ayant bâti le fondement de la marque française.

La voiture que nous présentons n'est autre que celle du très célèbre pilote français Jean Vinatier. Riche d'une longue carrière en compétition, son palmarès compte une victoire sur le Tour de Corse en 1964, alors qu'il avait été le pilote-essayeur de la Renault 8 Gordini. Son talent derrière le volant lui permettra de remporter la Coupe d'Argent (1969) puis la Coupe d'Or (1971) à la Coupe des Alpes, ainsi que trois Critériums des Cévennes en quatre ans ! Sans

s'arrêter là, son histoire avec Alpine s'écrira également sur les circuits notamment lors des 24 Heures du Mans avec quatorze participations entre 1958 et 1973 dont six avec la marque de Jean Rédélé. En 1972, il deviendra pilote et chef du service compétition de Ford-France, sa dernière course régulière ayant lieu lors du Tour Auto 1973. Sa carrière ne s'arrêtera pas là et aujourd'hui encore, il œuvre pour la FFSA et la FIA au sein de la commission technique.

Immatriculée pour la première fois en région parisienne le 23 février 1979, cette voiture était alors entretenue dans le garage du père de Jean Vinatier avant que ce dernier s'en





porte acquéreur. À la recherche d'une voiture capable de le conduire sur tous les circuits d'Europe dans le cadre de ses fonctions à la FIA, il mènera son Alpine A310 V6 à Silverstone, Spa-Francorchamps, Monza, au Nürburgring et bien d'autres encore à des vitesses aujourd'hui inavouables. Nous lui laissons la parole : « *Attaché à Alpine, j'ai parcouru des milliers de kilomètres à son volant dans un confort que peu de voiture de sport de l'époque pouvaient égaler. Si son moteur était un peu paresseux, son châssis, ses trains roulant et sa légèreté faisait d'elle une des voitures les plus performantes de sa catégorie. Je roulais souvent de nuit pour*

mieux profiter de ses performances mais son énorme avantage était qu'il n'était pas nécessaire de la cravacher pour obtenir le meilleur d'elle. Une vraie GT en somme ! »

Toujours entretenue dans le garage familial jusqu'à ce que celui-ci ne ferme ses portes, elle est certainement l'une des plus authentiques Alpine A310 V6. Bien sûr, les collectionneurs à la recherche d'une Alpine plus neuve qu'à la sortie d'usine devront passer leur chemin, nous sommes en présence d'une voiture comme nous les aimons, dans son strict état d'origine, n'ayant jamais connu le moindre accident ni la moindre

modification. Lors de notre essai, nous avons apprécié la souplesse du moteur, mais aussi sa vigueur. Parfaitement installé dans les sièges pétales, la position de conduite est optimale. Tout tombe sous la main, sans superflue. Plus GT que sportive à proprement parlé, son freinage et sa légèreté lui prodigue une agilité et une tenue de route rendant sa prise en main facile et rassurante. Au final, il nous paraît important d'insister sur l'histoire et l'originalité de cette voiture car c'est au fond ce qui la différencie des autres. Conduite et choyée près de 40 ans par Jean Vinatier, voilà son palmarès !

In search of a car capable to drive to all the circuits of Europe as part of his duties at the FIA, he took his Alpine A310 V6 to Silverstone, Spa-Francorchamps, Monza, the Nürburgring and many others at speeds that are still unmentionable today. We let him speak: «Attached to Alpine, I covered thousands of kilometres at the wheel in a comfort that few sports cars of the time could match. If its engine was a bit lazy, its chassis, its running gear and its lightness made it one of the best performing cars in its category. I often drove it at night to get the most out of its performance, but its huge advantage was that you didn't have to work hard to get the best out of it. A real GT car!»

Still maintained in the family garage until it closed its doors, it is certainly one of the most authentic Alpine A310 V6. Of course, collectors looking for an Alpine that is newer than when it left the factory will have to pass, we are in the presence of a car as we like them, in its strict original condition, never having seen the slightest accident or modification. During our test drive, we appreciated the flexibility of the engine, but also its power. The driving position is

optimal, as the petal seats are perfectly installed. Everything falls to hand, without any superfluity. More GT than sporty, its braking and lightness give it an agility and road holding that make it easy to handle and reassuring.

In the end, we think it is important to insist on the history and originality of this car because this is what makes it different from the others. Driven and pampered for nearly 40 years by Jean Vinatier, this is its record of achievement!



Worthy heir of the A110, the Alpine A310 is the last car built by Jean Rédélé with a design worked on by Marcel Beligond who gave it a very original line, both compact and fluid. The founder of the brand had the idea of proposing something different from his Berlinette, very typical of racing, by proposing a GT capable of conquering a new clientele by offering a more comfortable 2+2. The A310 1600 was presented at the Geneva Motor Show in 1971, and its very angular style was a break with its predecessor. A break in style and standing with the arrival in 1976 of the famous PRV engine developing up to 150 bhp at 6,000

rpm for 2.7l. Thus, the A310 finally reached the status that should be its own and could boast of reaching 220 km/h with a handling that built the foundation of the French brand. Formel car of the very famous French driver Jean Vinatier, he had a long career in competition, including a victory in the Tour de Corse in 1964, when he was the test driver for the Renault 8 Gordini. His talent behind the wheel enabled him to win the Silver Cup (1969) and then the Gold Cup (1971) at the Coupe des Alpes, as well as three Critériums des Cévennes in four years! Without stopping there, his history with Alpine will also be written on track, notably during

the 24 Hours of Le Mans with 14 participations between 1958 and 1973, including six with Jean Rédélé's brand. In 1972, he became a driver and head of the Ford-France competition department, his last regular race taking place during the 1973 Tour Auto. His career did not end there and today he still works for the FFSA and the FIA within the technical commission. Registered for the first time in the Paris on the 23 of February 1979, this car was then maintained in Jean Vinatier's father's garage before he bought it.

Matching Numbers
 Restauration de qualité
 État de fonctionnement optimal
 Carte grise française de collection
 Châssis n° 1E33817
 Moteur n° 7E 11061-9

Matching Numbers
 High quality restoration
 Optimal running condition
 French historic registration title
 Chassis n° 1E33817
 Engine n° 7E 11061-9

90 000 – 120 000 €



1967


JAGUAR TYPE E 4.2 FHC

La Jaguar Type E, tout comme la XK qu'elle remplace, va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Hormis son moteur qui est une évolution du bloc existant, tout le reste de la voiture est issu d'un développement nouveau. Son design époustouflant tout d'abord est une évolution de la Type D de compétition qui favorise une bonne stabilité et un taux de pénétration dans l'air exceptionnel pour une voiture de série à l'époque. Mais ce qui va faire le succès de la Type E au-delà de son design, ce sont ses performances exceptionnelles pour l'époque lui permettant de rivaliser avec des concurrentes

beaucoup plus chères. La première série de Type E débutera sa carrière dotée d'un moteur 3,8 l jusqu'en 1964 puis fin 1965 elle recevra un moteur de 4,2 l développant 265 ch. Disponible d'abord en coupé et en cabriolet, une alternative en 2+2 sera proposée à partir de 1966. La Type E évoluera au fil du temps pour répondre aux exigences commerciales et légales des Etats Unis notamment. Si les premières Jaguar Type E restent aujourd'hui les plus recherchées, c'est qu'elles parviennent à réunir ce qu'il faut d'élégance, de sportivité et de confort dans un segment ou ses concurrentes atteignent des prix largement supérieurs. Parmi celles-ci, la

Série 1 4,2 l est de loin la plus performante et facile à prendre en main. Notre exemplaire est un coupé série 1 4,2 l de 1966, dans une très belle combinaison de *Gunmetal Grey* sur un intérieur bordeaux. Cette configuration fait sans aucun doute partie des plus belles possibles sur ce modèle. Le propriétaire actuel achètera son auto en 2018 chez un professionnel de la région parisienne. Déjà à cette époque, une restauration complète et intensive avait été effectuée. L'état de la voiture était parfait et a donc su convaincre ce passionné. La voiture n'a été que peu utilisée depuis. Une facture d'entretien datant de 2020

et s'élevant à plus de 7 000 € témoigne des quelques ajustements ayant été nécessaires après une restauration de ce calibre, avec par exemple la réparation d'une fuite d'essence au réservoir, ou le réglage de l'alignement de la malle arrière.

Aujourd'hui, la voiture nous est présentée dans un très bel état de présentation. La peinture est bien tendue, et les alignements sont bons. L'habitacle tout étendu de cuir flatte l'œil au premier regard et l'on remarque immédiatement la présence des magnifiques petits baquets normalement réservés aux Série 1 3.8. Les moquettes, les contre-portes tout comme le ciel de toit ont été changés lors de la restauration de

l'ensemble et une radio cachée a été rajoutée avec de discrets hauts parleurs. Du point de vue mécanique, la voiture ne souffre pas la critique. Le six cylindres en ligne sonne bien et les montées en régime se font franches et linéaires, sans à-coups. Quant à elle, la boîte de vitesses synchronisée est plus facile que les boîtes Moss équipant les premiers modèles 3.8. Les rapports s'enclenchent avec fermeté mais la commande de boîte est précise tout comme la course de l'embrayage qui permet d'utiliser pleinement toute la souplesse et la fougue de ce moteur. Le système de suspension est impeccable, apportant un parfait équilibre à l'ensemble sur routes bosselées comme à

vitesses élevées, bien aidée par les quatre freins à disques permettant de ne pas trop se soucier du prochain virage. Cette Jaguar Type E devient une véritable arme lorsque les routes s'ouvrent, le six cylindres profite d'une allonge qui laisserait bon nombre de nos berlines modernes derrière. Au final, c'est un véritable coup de coup de la part de notre équipe tant sur le plan mécanique qu'esthétique. Le coût de la restauration ayant largement dépassé la valeur de l'auto sur le marché, nous ne pouvons qu'alerter les amateurs et intéressés... Cette Type E fait probablement partie des plus beaux exemplaires aujourd'hui disponible.

as the repair of a fuel leak in the tank or the adjustment of the rear trunk alignment. Today, the car is presented to us in a very nice condition. The paint is well stretched, and the alignments are good. The leather interior flatters the eye at first glance and we immediately notice the presence of the magnificent little buckets normally reserved for the 3.8 l 1 Series. The carpets, the doors and the roof lining have been changed during the restoration and a hidden radio has been added with discreet speakers. From a mechanical point of view, the car does not suffer any criticism. The inline six sounds good and revs are straightforward and linear, without jerking. As for the synchronized gearbox, it's easier than the Moss gearboxes fitted to the first 3.8 l models. The gears engage with firmness but the gearbox control is precise as well as the clutch travel which allows to fully use all the suppleness and ardor of this engine. The suspension system is impeccable, bringing a perfect balance to the whole thing on bumpy roads as well as at high speeds, well helped by the four disc brakes allowing you not to worry too much about the next corner.

This Jaguar E-Type becomes a real weapon when the roads open up, with the 6-cylinder enjoying an extension that would leave many of our modern sedans behind. In the end, it's a real coup for our team both mechanically and aesthetically. The cost of the restoration having largely exceeded the value of the car on the market, we can only alert enthusiasts and interested parties... This E-Type is probably among the most beautiful examples available today.



The Jaguar E-Type, like the XK it replaced, set a new benchmark for sports cars. Apart from its engine, which is an evolution of the existing block, everything else about the car is a new development. Firstly, its stunning design was an evolution of the D-Type competition car, which provided good stability and exceptional air penetration for a production car at the time. But what made the E-Type successful beyond its design was its exceptional performance for its time, allowing it to compete with much more expensive rivals. The first series of E-Types began

its career with a 3.8 l engine until 1964, when it was upgraded to a 4.2 l engine developing 265 hp. Initially available as a coupé and cabriolet, a 2+2 alternative was offered from 1966. The E-Type evolved over time to meet the commercial and legal requirements of the United States in particular. If the first Jaguar E-Types are still the most sought-after cars today, it's because they managed to combine elegance, sportiness and comfort in a segment where their rivals commanded much higher prices. Of these, the 1 Series 4.2 l is by far the most powerful and easy to handle.

Our example is a 1966 Series 1 4.2 l coupe, in a very nice combination of Gunmetal Grey over a burgundy interior. This configuration is without a doubt one of the nicest possible on this model. The current owner bought his car in 2018 from a professional in the Paris area. Already at that time, a complete and intensive restoration had been done. The condition of the car was perfect and therefore convinced this enthusiast. The car has not been used much since. A service invoice from 2020, amounting to more than €7,000, shows the few adjustments that were necessary after a restoration of this caliber, such

Seulement 95 exemplaires
Très bon état de fonctionnement
Historique suivi

*Only 95 examples
Very good working condition
Track record*

70 000 – 90 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 5122

*French historic registration title
Chassis n° 5122*



1962 MORGAN PLUS 4 SUPER SPORT

Beaucoup de collectionneurs possèdent un roadster anglais des années 1950-1960. Et dans cette catégorie, la Morgan occupe une place de choix. Sa conception archaïque lui a permis de traverser les époques sans jamais réellement vieillir, puisque elle fut continuellement améliorée. Certaines caractéristiques techniques sont devenues exclusives de ce mythe britannique, comme la carrosserie réalisée sur une ossature en bois. Dans l'histoire de la marque, les Plus 4 ont permis de remporter de nombreux et grands succès en compétition, aussi bien aux Etats-Unis dans le championnat SCCA qu'aux 24 Heures du Mans. Présentée

en 1961, la version Super Sport est sans aucun doute la plus exclusive de toutes les Plus 4. Elle doit sa commercialisation aux exploits en compétition du pilote Chris Lawrence, imbattable dès 1956 au volant de « TOK 258 », et qui remporta notamment sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1962. La configuration unique des Super Sport comprend ainsi une préparation moteur « Lawrence Tuned », une carrosserie en aluminium et des freins à disque. Seulement 95 exemplaires seront produits.

Le châssis #5122 est l'une de ces authentiques Super Sport. Son certificat Morgan indique

qu'elle sortit d'usine le 31 mai 1962, avant d'être envoyée au garage de Lew Spencer de Los Angeles. D'origine, la voiture aurait été livrée bleue avec un intérieur en cuir noir. Le dossier de factures nous permet de connaître ses propriétaires successifs jusqu'au milieu des années 1960. En 1988, son dernier propriétaire américain entreprend une restauration complète. Vraisemblablement d'un excellent niveau, puisque #5122 participera à de nombreux concours, en gagnant sa classe au Morgan N/S California et arrivant deuxième au Best of Show de ce même événement. Nous la reverrons aussi au Beverly Hills Rodeo Drive Concours,



à San Marino Motor Classic... Son propriétaire actuel s'en porte acquéreur en 2015, avant de l'importer en France. La voiture se présente aujourd'hui à nous dans un bon état général. Son intérieur en cuir présente une très belle patine et sa peinture est encore bien conservée, avec quelques très légers défauts. D'un point de vue mécanique, la voiture fonctionne merveilleusement bien. La préparation Lawrence Tune lui confère un

comportement sportif très agréable, les carburateurs Weber gavent correctement le 4-cylindres, et la carrosserie en aluminium participe parfaitement à la légèreté de l'ensemble. Récemment, la voiture a bénéficié de nombreux travaux, parmi lesquels on notera le changement de l'embrayage, et une très importante révision mécanique, ou encore le changement des pneus.

Le couvre-tonneau a également été refait. Voici une très belle opportunité d'acquérir une rarissime et authentique Plus 4 Super Sport dans un état de fonctionnement optimal !



Many collectors own a British roadster from the 1950s and 1960s. And in this category, the Morgan occupies a prominent place. Its archaic design has allowed it to pass through the ages without ever really aging, as it was continuously improved. Certain technical features have become exclusive to this British myth, such as the bodywork built on a wooden frame. In the history of the brand, the Plus 4s have achieved many great successes in competition, both in the United States in the SCCA championship and at the 24 Hours of Le Mans. Introduced in 1961, the Super Sport

version is without doubt the most exclusive of all Plus 4s. It owes its launch to the racing exploits of Chris Lawrence, who was unbeatable in the «TOK 258» from 1956 onwards and won his class at the 1962 Le Mans 24 Hours. The unique configuration of the Super Sport includes a «Lawrence Tuned» engine preparation, aluminium bodywork and disc brakes. Only 95 examples were produced. Chassis #5122 is one of these authentic Super Sports. Its Morgan certificate indicates that it left the factory on 31 May 1962, before being sent to Lew Spencer's garage in Los Angeles.

Originally, the car would have been delivered in blue with a black leather interior. The invoice file gives us an indication of its successive owners until the mid 1960s. In 1988, its last American owner undertook a complete restoration. Presumably of an excellent standard, as #5122 will participate in many competitions, winning its class at the Morgan N/S California and coming second at the Best of Show of the same event. We will also see it at the Beverly Hills Rodeo Drive Concours, at the San Marino Motor Classic... Its current owner bought

it in 2015, before importing it to France. The car is presented to us today in a good general condition. The leather interior has a very nice patina and the paintwork is still well preserved, with a few very slight defects.

From a mechanical point of view, the car works wonderfully well. The Lawrence Tuned preparation gives it a very pleasant sporty behaviour, the Weber carburetors feed the 4-cylinder properly, and the aluminium bodywork contributes perfectly to the lightness of the whole.

Recently, the car has benefited from a lot of work, among which the clutch has been changed, and a very important mechanical overhaul, or the tyres have been changed. The tonneau cover has also been redone. This is a great opportunity to acquire a very rare and authentic Plus 4 Super Sport in top running condition!



Caisse signée Pennock, design Chapron
Authentique moteur MS très performant
Restauration de très grande qualité
Ex-Francky Dumontant
Carte grise française de collection
Châssis n° 800532
Moteur n° 800485

*Body signed Pennock, design Chapron
Genuine MS engine, very powerful
Very high quality restoration
Ex-Francky Dumontant
French historic registration title
Chassis n° 800532
Engine n° 800485*

200 000 – 300 000 €



1946 Cabriolet
DELAHAYE
135 MS PENNOCK

En octobre 1935 lors du Salon de l'Automobile de Paris, les visiteurs découvrent, non sans surprise, la nouvelle Delahaye Type 135 représentant alors l'aboutissement de la gamme des 6-cylindres. Brillante mais moins délicate qu'une Bugatti 57, la Delahaye 135 répond au charme de la bourgeoisie discrète et est appréciée d'une clientèle aisée recherchant la polyvalence et la fiabilité conjuguées à l'élégance des grands carrossiers. Basse et racée, la voiture innove par bien des aspects techniques avec un châssis « Bloctube » doté d'un caisson central permettant une bien meilleure rigidité

que les systèmes classiques à simples longerons. Par ailleurs, la voiture hérite de son aînée, la Type 138, de l'excellente suspension avant à roues indépendantes. En son cœur, respire le moteur 6-cylindres en ligne à soupapes en tête de la même 138, cette fois-ci en deux versions : 18 CV (3,2 l) ou 20 CV (3,5 l). Ces modèles étant bien nés, ils vont connaître une évolution mécanique limitée, mais leur polyvalence va leur permettre de briller sur tous les fronts. En compétition, la Delahaye 135 signe un nombre incalculable de succès, agrafant à son palmarès deux des plus prestigieuses épreuves

de l'époque : le Rallye de Monte Carlo 1937 et les 24 Heures du Mans 1938 avec trois Delahaye aux quatre premières places, à plus de 130 km/h de moyenne. Ces victoires témoignent à la fois des qualités routières et de l'endurance de la Delahaye 135.

Après l'essai d'une Delahaye 135 en 1938, un journaliste du magazine spécialisé anglais *The Motor* écrivait : « *Peu de voitures offrent une telle tenue de route, une telle maniabilité et de telles performances.* » Un tel jugement à l'égard d'une voiture française venant d'un journal britannique situe parfaitement le niveau des Delahaye à la fin des années 1930.





Le type 135 va connaître une carrière exceptionnellement longue. C'est une voiture à la fois solide, endurante, luxueuse et sportive qui donnera naissance à des cabriolets et coupés carrossés par les meilleurs stylistes de la période 1936-1952. Delahaye fournissait en effet des châssis nus, le client pouvant alors choisir vers quel carrossier se tourner. Deux écoles de carrosserie étaient en vogue : la traditionnelle avec Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré et la seconde qui recherchait un style nouveau avec Ficoni & Falaschi, Saoutchik, Antem ou Autobineau. Au total, 2 592 Delahaye 135 ont été produites.

La voiture qui illustre ces pages fut carrossée par l'entreprise Carrosseriefabrik P. J. Pennock, qui vit le jour en 1884 à La Haye, aux Pays-Bas. Si ce carrossier se fit d'abord un nom dans le matériel ferroviaire, puis en carrossant des camions et des autocars et autobus, il carrossa sur demande dès les années 1900 tout un tas de voitures, dont des Minerva, des Fiat, des Packard et – déjà – des Delahaye. La plupart des 135 qu'il carrossa furent acquises en châssis, auprès de l'usine, à la Libération. Pour des raisons fiscales, les voitures étaient vendues sur place, ou exportées en Angleterre, via un *dealer* exclusif basé à Londres.

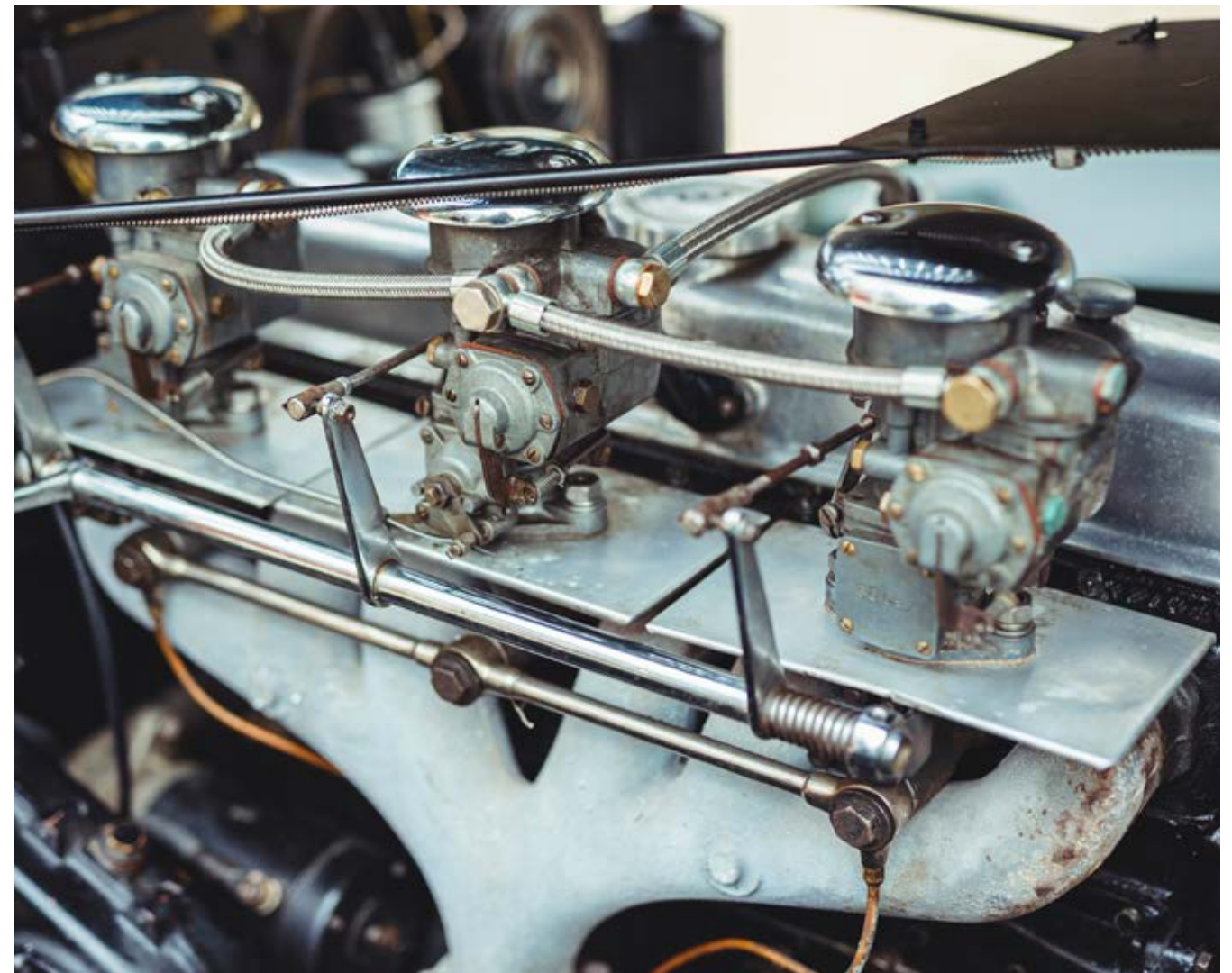
Le châssis 800532 fut vraisemblablement livré aux Pays-Bas en 1947 et Pennock le carrossa avec cette très élégante carrosserie cabriolet 3-positions. Le style est ouvertement calqué sur celui de Chapron, dont le cabriolet 4-places fut l'un des modèles les plus emblématiques. On sait très peu de choses sur l'histoire de la voiture, si ce n'est le nom de trois de ses propriétaires. Celui des deux premiers (Grell et Bruy) semble indiquer que la voiture passa sa vie aux Pays Bas, avant que le célèbre négociant Francky Dumontant ne la découvre, puis la vende en France à l'un de ses amis, au début des années 1980. Elle sommeilla de très nombreuses années dans le garage de ce dernier, en attente d'une restauration, dont elle ne bénéficia qu'avec son propriétaire actuel, qui la confia notamment au très réputé atelier Concept et Restauration, dirigé par Jean-Luc Bonnefoy (25 000 € de factures jointes au dossier). Le moteur fut également refait, comme l'ossature bois auprès de la société Marcadier (quasiment 7 000 € de frais) tandis que la sellerie fut confiée à la sellerie Minot (9 500 €).

Prestigieuse et surtout extraordinairement homogène, capable de briller autant en concours d'élégance que sur la piste des

24 Heures du Mans ou sur les routes du Rallye de Monte Carlo, la Delahaye 135 est un modèle enviable, surtout dans cette définition élégante et raffinée sublimée par Pennock, sur un dessin d'avant-guerre signé Chapron. Avec son très performant moteur MS (version la plus poussée) associé à une agréable boîte de vitesses électromagnétique Cotal, et une qualité de restauration digne des plus grands concours d'élégance, cette Delahaye représente une opportunité rare sur le marché, pour l'amateur de belles carrosseries, le collectionneur exigeant, ou l'adepte des voyages au long cours en ancienne.

In October 1935, during the Paris Motor Show, visitors discovered, not without surprise, the new Delahaye Type 135 representing the culmination of the 6-cylinder range. Brilliant but less delicate than a Bugatti 57, the Delahaye 135 was a charming car for the discreet bourgeoisie and was appreciated by a wealthy clientele looking for versatility and reliability combined with the elegance of the great coachbuilders. Low and sleek, the car innovated in many technical aspects with a «Bloctube» chassis equipped with a central box providing much greater rigidity than the classic single-spar systems. The car also inherits the excellent independent front suspension from its predecessor, the Type 138. At its heart breathes the in-line 6-cylinder OHV engine of the same 138, this time in two versions: 18 HP (3.2 l) or 20 HP (3.5 l). As these models were well born, they were to undergo limited mechanical evolution, but their versatility allowed them to shine on all fronts. In competition, the Delahaye 135 scored an incalculable number of successes, adding two of the most prestigious events of the time

to its list of achievements: the 1937 Monte Carlo Rally and the 1938 24 Hours of Le Mans, with three Delahaye cars in the first four places, at an average speed of over 130 km/h. These victories testify to both the driving qualities and the endurance of the Delahaye 135. After testing a Delahaye 135 in 1938, a journalist from the British trade magazine The Motor wrote: «Few cars offer such good road holding, handling and performance.» Such a judgement about a French car from a British newspaper perfectly describes the level of Delahaye cars at the end of the 1930s. The Type 135 had an exceptionally long career. It was a solid, durable, luxurious and sporty car that gave birth to cabriolets and coupes bodied by the best stylists of the 1936-1952 period. Delahaye supplied bare chassis, so the customer could choose which coachbuilder to choose. Two schools of coachwork were in vogue: the traditional one with Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré and the second one which sought a new style with Ficoni & Falaschi, Saoutchik, Antem or Autobineau.







In total, 2,592 Delahaye 135s were produced. The car that illustrates these pages was built by Carrosseriefabriek P. J. Pennock, which was founded in 1884 in The Hague, the Netherlands. This coachbuilder first made a name for himself in railway equipment, then in trucks, coaches and buses, but from the 1900s onwards he built a whole range of cars on request, including Minervas, Fiat, Packards and - as early as then - Delahayes. Most of the 135s he bodied were acquired as chassis from the factory after the Liberation. For tax reasons, the cars were sold locally, or exported to England, via an exclusive dealer based in London. Chassis #800532 was probably delivered to the Netherlands in 1947 and Pennock bodied it with this very elegant 3-positions convertible body. The styling is openly modelled on Chapron, whose 4-seater

cabriolet was one of the most iconic models. Very little is known about the car's history, except for the names of three of its owners. The names of the first two (Grell and Bruyl) seem to indicate that the car spent its life in the Netherlands, before the famous dealer Francky Dumontant discovered it and sold it in France to one of his friends in the early 1980s. It lay dormant for many years in his garage, awaiting restoration, which it only received with its current owner, who entrusted it to the highly reputed Concept et Restauration workshop, directed by Jean-Luc Bonnefoy (€25,000 worth of invoices attached to the file). The engine was also rebuilt, as was the wooden frame, by the Marcadier company (almost €7,000 in costs), while the upholstery was entrusted to the Minot saddlery (€9,500). Prestigious and above all extraordinarily

homogeneous, capable of shining as much in the concours d'élégance as on the track of the 24 Hours of Le Mans or on the roads of the Monte Carlo Rally, the Delahaye 135 is an enviable model, especially in this elegant and refined definition sublimated by Pennock, on a pre-war design by Chapron. With its high-performance MS engine (the most advanced version) associated with a pleasant Cotal electromagnetic gearbox, and a quality of restoration worthy of the greatest elegance competitions, this Delahaye represents a rare opportunity on the market for the lover of beautiful bodies, the demanding collector, or the enthusiast of long-distance travel in vintage cars.

Reconstruite par un expert français de la marque dans les années 1990
Moteur, pont, train avant d'origine
Voiture performante et fiable, très belle patine
Nombreuses participations Le Mans Classic, Grand Prix de l'Age d'Or, Circuit des Remparts d'Angoulême, Bugatti à Monthléry...

Carte grise française de collection
Châssis n° 38343
Moteur n° 219

*Rebuilt by a French expert of the brand in the 1990's
Original engine, rear and front axles
Reliable car with a very nice patina
Numerous participations in Le Mans Classic,
Grand Prix de l'Age d'Or, Circuit des Remparts
d'Angoulême, Bugatti à Monthléry...*

*French historic registration title
Chassis n° 38343 (see text)
Engine n° 219*

300 000 – 400 000 €



BUGATTI

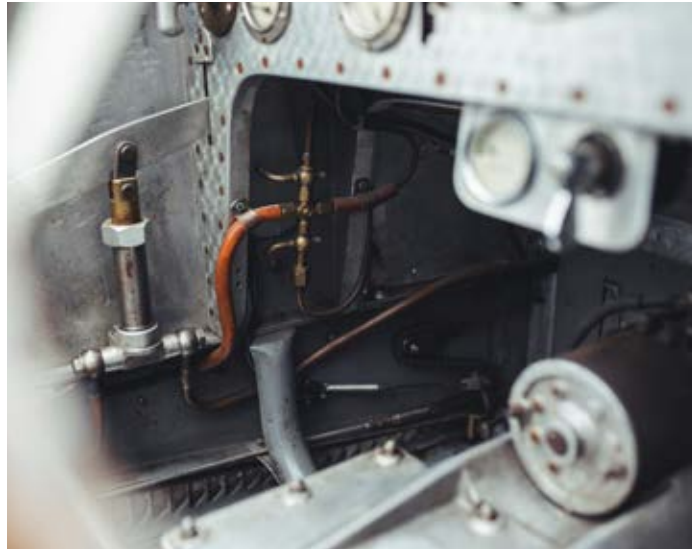
1927 TYPE 35C (R)

3 août 1924, circuit éphémère des Sept Chemins, au sud de Lyon, 9h du matin : vingt voitures s'élancent pour le très court Grand Prix de l'Europe. Au programme, sept heures de course sur un difficile et sinueux circuit de 23 km de long. Si les Sunbeam Grand Prix sont données favorites, les Delage 2LCV 12-cylindres et Alfa Romeo P2 ne sont pas en reste. Pourtant, la presse et le public n'ont d'yeux que pour les nouvelles Bugatti... Radiateur en forme de fer à cheval, profil de carrosserie en « aile d'avion » avec pointe Bordino, essieu avant forgé, jantes en aluminium coulé avec tambour de frein intégré, fil à freiner pour retenir les vis de caisse : la Type 35 se singularise d'entrée de jeu par tout un tas de détails remarquablement esthétiques et techniques.

Sans oublier son moteur 8-cylindres en ligne arbre à cames en tête de 2 l de cylindrée, dérivé des Type 30 et 38 de tourisme, qui développe désormais 110 ch. Si le Grand Prix de Lyon se solde par un désastre retentissant (la faute à des pneumatiques Dunlop non adaptés), Ettore Bugatti a néanmoins réussi son coup. La nouvelle voiture de course *made in* Molsheim marque les esprits et va rapidement s'imposer comme LA voiture à battre. D'autant plus grâce au fait que le Patron, qui manie le marketing aussi bien que la planche à dessin, fait office de pionnier en proposant cette authentique voiture de compétition à la vente : n'importe quel pilote amateur, néophyte ou confirmé, peut s'aligner à son volant en Grand Prix aux côtés des voitures d'usine et des pilotes de premier

plan. Il vient d'inventer avant tout le monde le concept de voiture compétition-client. Grâce à cette large diffusion, la Bugatti Type 35 (et ses dérivés, en 4 ou 8-cylindres, en 1,5 l ou 2,3 l, atmosphériques ou à compresseur, et à simple ou double arbre à cames en tête) remportera un nombre incalculable de victoires, se forgeant le plus beau palmarès de toute l'histoire de la compétition automobile, avec notamment un titre de Champion du monde en 1926 et cinq succès consécutifs à la très réputée Targa Florio entre 1925 et 1929. C'est aujourd'hui encore la Bugatti classique la plus mythique et l'archétype incontestable de la voiture de Grand Prix des années 1920. Apparue avec l'évolution de la réglementation des courses, la Type 35 C se singularise notamment





3rd August, 1924, "Sept Chemins" temporary track, south of Lyon, 9 am: twenty cars set off for the very popular Grand Prix de l'Europe. On the programme, seven hours of racing on a difficult and winding 23 km long circuit. If the Sunbeam Grand Prix cars are the favourites, the Delage 2LCV 12-cylinder and Alfa Romeo P2 are not to be outdone. However, the press and the public only had eyes for the new Bugatti...

With its horseshoe-shaped radiator, "aeroplane wing" body profile with Bordino tip, forged front axle, cast aluminium wheels with integrated brake drum, and brake wire to hold the body screws in place, the Type 35 stands out from the start with a whole host of remarkably aesthetic and technical details. Not to mention its 2-litre in-line 8-cylinder overhead cam engine, derived from the Type 30 and 38 touring cars, which now develops 110 bhp. Although the Lyon Grand Prix was a resounding disaster (due to unsuitable Dunlop tyres), Ettore Bugatti was nevertheless successful. The new race car made in Molsheim

made an impression and quickly became the car to beat. This was made all the more so by the fact that the boss, who was as good at marketing as he was at drawing board, was a pioneer in offering this genuine competition car for sale: any amateur driver, whether a novice or an experienced one, could drive it in Grand Prix races alongside the factory cars and top drivers. It has just invented the concept of the competition-customer car before anyone else. Thanks to this wide distribution, the Bugatti Type 35 (and its derivatives, with 4 or 8 cylinders, 1.5 l or 2.3 l, naturally aspirated or supercharged, and single or double overhead camshafts) won countless victories, building up the most successful record in the history of motor racing, including a World Championship title in 1926 and five consecutive victories in the renowned Targa Florio between 1925 and 1929. It is still the most legendary classic Bugatti and the archetypal Grand Prix car of the 1920s. The Type 35 C appeared with the evolution of the racing regulations, and was distinguished from the Type 35 «Grand Prix de Lyon» by its



de la Type 35 « Grand Prix de Lyon » par son moteur, toujours en 2 l de cylindrée, mais désormais suralimenté par un compresseur de type Roots, dessiné par l'ingénieur Moglia, et qui porte maintenant la puissance du sublime moteur Bugatti à 150 ch. Première Bugatti suralimentée, la Type 35 C est pour beaucoup la meilleure et la plus équilibrée des 35. Environ 340 Bugatti Type 35 seront construites jusqu'en 1930. Si on ne peut dire que la 35 était la meilleure dans tous les domaines, elle fut la plus complète et la plus homogène. Une qualité exceptionnelle qui a donné naissance au mythe des Pur Sang de Molsheim. En 1978, un amateur de la première heure achète chez un ferrailleur de Joué-les-Tours, dans l'Indre-et-Loire, quelques morceaux de l'épave de la Bugatti Type 38 cabriolet #38343, dont le moteur (numéro #219), en très bel état apparent. Aidé par l'un de ses amis, expert reconnu de la marque, il décidera finalement de se lancer dans la reconstruction d'une Bugatti Grand Prix en partant de ce moteur, identique à celui du Type 35, à l'exception du carter inférieur. Mais si certains ont déjà greffé un moteur de Type 38 dans un châssis de Grand Prix en

modifiant ou changeant ce fameux carter, nos deux amateurs ont l'intelligence de conserver le moteur tel quel, en fabriquant des entretoises spécifiques. Le moteur est reconstruit en Angleterre, chez le spécialiste Ivan Dutton, qui monte notamment un vilebrequin neuf, tandis que les blocs sont réalisés et que l'arbre à cames est restauré. C'est également lui qui fournit un train avant d'origine (modèle plein, non numéroté), alors que le reste des pièces est de facture anglaise et française, comme le châssis, et que certaines pièces sont d'origine, comme les carters de pont (numéro #344). La voiture reprend vie sous la forme d'une Type 35 C, avec un radiateur large réalisé chez Audoly, à Nice, et un compresseur (seule pièce neuve achetée en Argentine). La sublime Bugatti noire, qui fait ses premiers tours de roues au début des années 2000, fait sensation à chacune de ses apparitions. Elle est engagée à plusieurs reprises (2002 et 2003) à l'incontournable événement Bugatti à Montlhéry, organisé par l'expert Jean-Michel Cérède, qui est sollicité pour examiner la voiture en 2004. Sa conclusion est éloquent : « Nous sommes en présence d'une Bugatti chronologiquement

composite, mais dans son ensemble conforme à la configuration du modèle 35 C de 1927. (...) La voiture est maintenant opérationnelle et j'ai eu l'opportunité d'en apprécier le fonctionnement à grande vitesse sur le circuit de Montlhéry » (copie du rapport jointe au dossier). La voiture se montre en effet particulièrement véloce, et va être engagée dans un certain nombre de rallyes et de courses historiques (dont les Journées d'Automne au Mas du Clos, le Grand Prix de l'Âge d'Or à Dijon, le Grand Prix de Pau historique, le Circuit des Remparts d'Angoulême ou encore Le Mans Classic). Cette voiture, immatriculée sous l'identité de la Type 38 Cabriolet à laquelle elle emprunte notamment le moteur (rappelons-le, identique à celui d'une Type 35), présente l'occasion rare d'acquiescer une Bugatti construite autour de trois éléments d'origine majeurs (moteur, train avant et pont). Un vrai atout dans l'échelle d'authenticité d'une Bugatti telle que définie par le Bugatti Owners Club. Ses performances, son parfait état de fonctionnement et son inimitable patine sauront achever de séduire les amateurs du genre...





engine, still with a 2-litre capacity, but now supercharged by a Roots-type compressor, designed by the engineer Moglia, and which now brings the power of the sublime Bugatti engine to 150 bhp. The first supercharged Bugatti, the Type 35 C is for many the best and most balanced of the 35s.

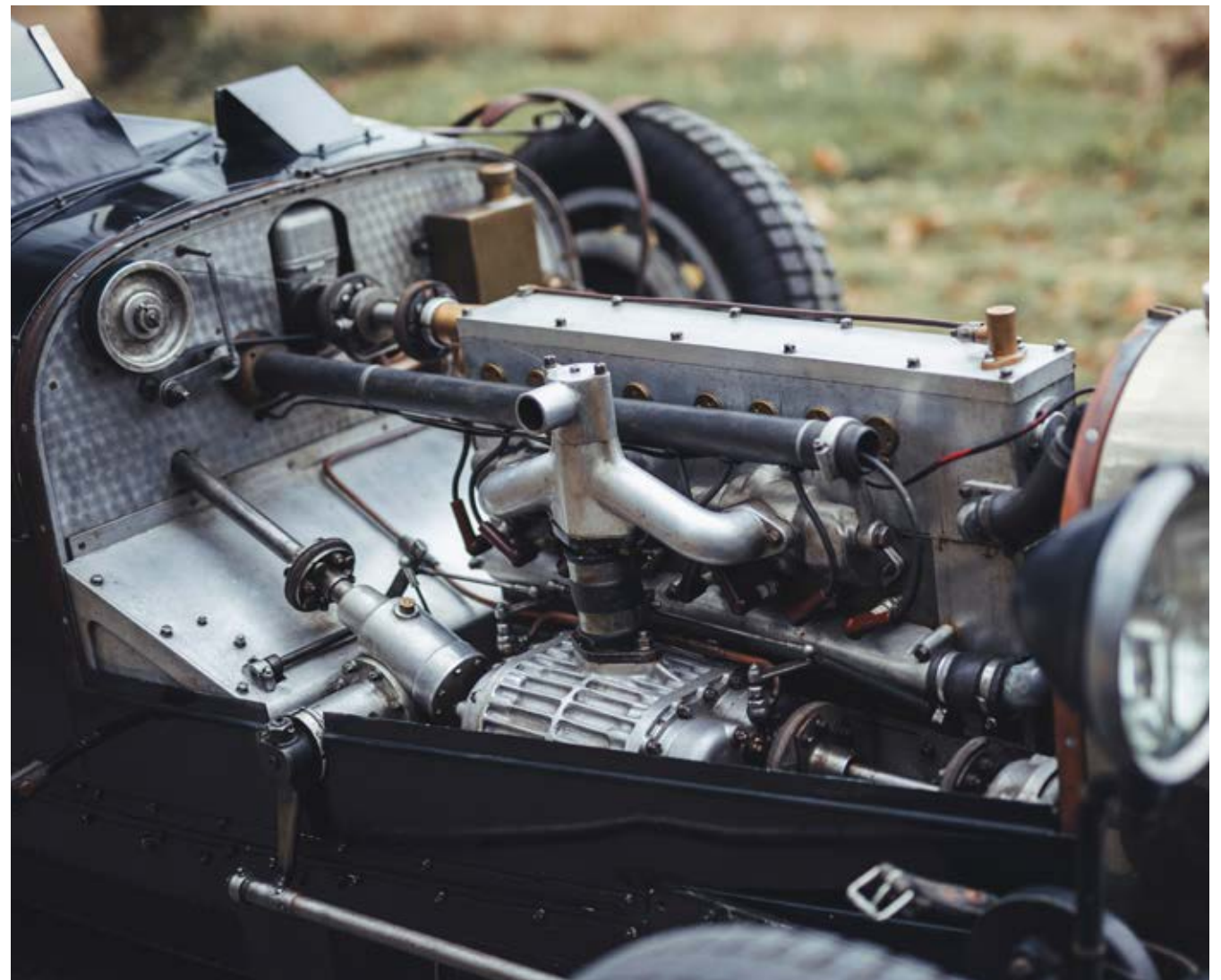
Around 340 Bugatti Type 35s were built up to 1930. While it cannot be said that the 35 was the best in every respect, it was the most complete and consistent. This exceptional quality gave rise to the myth of the Molsheim thoroughbred. In 1978, an early enthusiast bought a few pieces of the wreckage of Bugatti Type 38 cabriolet #38343 from a scrap dealer in Joué-les-Tours, Indre-et-Loire, including the engine (number #219), which was in apparently very good condition. With the help of one of his friends, an acknowledged expert on the marque, he finally decided to start rebuilding a Bugatti Grand Prix using this engine, identical to the Type 35, except for the lower crankcase. But if some people have already grafted a

Type 38 engine into a Grand Prix chassis by modifying or changing this famous crankcase, our two amateurs have the intelligence to keep the engine as it is, by making specific spacers. The engine is rebuilt in England, by the specialist Ivan Dutton, who fits a new crankshaft, while the blocks are re-bored and the camshaft is restored. He also supplied an original front axle (solid model, unnumbered), while the rest of the parts are of English and French manufacture, like the chassis, and some parts are original, like the axle cases (number #344). The car comes back to life as a Type 35 C, with a large radiator made by Audoly in Nice and a compressor (the only new part bought in Argentina).

The sublime black Bugatti, which took its first turns on the wheel in the early 2000s, caused a sensation at each of its appearances. It was entered several times (2002 and 2003) at the not-to-be-missed Bugatti event in Monthéry, organised by the expert Jean-Michel Cérède, who was asked to examine the car in 2004. His conclusion is eloquent: «We are in the presence

of a chronologically composite Bugatti, but as a whole it conforms to the configuration of the 1927 35 C model. (...) The car is now operational and I have had the opportunity to appreciate its operation at high speed on the Monthéry circuit» (copy of the report attached to the file). The car is indeed particularly fast, and will be entered in a number of rallies and historic races (including the Journées d'Automne at Mas du Clos, the Grand Prix de l'Âge d'Or in Dijon, the historic Grand Prix de Pau, the Circuit des Remparts in Angoulême and Le Mans Classic).

This car, registered under the identity of the Type 38 Cabriolet from which it borrows the engine (identical to that of a Type 35), presents a rare opportunity to acquire a Bugatti built around three major original elements (engine, front axle and bridge). A real asset in the scale of authenticity of a Bugatti as defined by the Bugatti Owners Club. Its performance, its perfect working order and its inimitable patina will seduce the amateurs of the genre...



55 000 – 75 000 €

Réplique exactement conforme aux 550 Spyder
Etat de présentation et de fonctionnement
exceptionnel

Moteur développant 120 ch et boîte-5 Porsche

Carte grise française de collection
Châssis n° 1102507416

*Exact replica of the 550 Spyder
Exceptional presentation and working
condition*

20 hp engine and 5-speed Porsche gearbox

*French historic registration title
Chassis n° 1102507416*



PORSCHE 1988 **550 Replica** by Martin & Walker

La Porsche 550 Spyder est une icône au-delà du monde des collectionneurs et amateurs de voitures de collection. C'est un mythe, un hymne à la liberté et à l'esprit rebelle qui devint le symbole de toute une génération avide de sensations fortes. Plus œuvre d'art que voiture, les quelques 90 exemplaires produits à partir de 1953 ne seront réservés qu'à de rares amateurs. Certaines stars en ont même pris le volant, comme James Dean, avec son « *Little Bastard* ». Le véhicule présenté est à l'origine d'une re-fabrication de la fin des années 1980 par le constructeur Martin & Walker Ltd. Son géniteur Barrie Martin basé à Thruxton

est un des fabricants les plus pointus délivrant toujours un travail de fabrication d'une qualité remarquable. Cet exemplaire est davantage une re-création plutôt qu'une vulgaire réplique, toutes les spécificités du modèle original étant respectées. Ainsi le poids de 550 kg et la puissance du moteur sont strictement identiques à l'originale.

La voiture que nous présentons fut livrée en Belgique en 1988, c'est donc l'une des premières Martin & Walker qui portait l'appellation TECHNIC Ltd à l'époque. Arrivée en France dans les années 2000, son propriétaire actuel prendra soin de la restaurer soigneusement et

de la mettre au point. Les M&W sont très proches dans leur conception des Porsche 550 avec un châssis tubulaire fabriqué sur mesure et doté d'un train avant type Mc Pherson avec une double triangulation superposée. A l'arrière, le magnifique train en aluminium - copie conforme de la véritable 550 - repose sur un châssis renforcé type De Dion. Les freins quant à eux sont à disques. Le Flat 4 placé en position centrale arrière a été reconstruit et réalésé à 1 835 cm³ pour développer 120 ch, gavés par deux magnifiques carburateurs Dellorto double corps. La boîte de vitesse 5-rapports est empruntée aux Porsche 914, et offre une



conduite agréable une fois le coup de main pris. L'échappement est une pièce faite sur mesure par TT Exhaust en Angleterre, qui reprend les côtes et le son de l'authentique modèle Sebring. Aujourd'hui notre exemplaire fonctionne très bien, monte parfaitement dans les tours et la prise en main de la boîte de vitesse est précise et efficace. Sur le point cosmétique, sa peinture bleue ciel est en très bon état tout comme son intérieur en cuir beige qui ne présente aucun

défaut. Les sous-bassement sont neufs, et le châssis est impeccable. Il ne fait aucun doute que le travail dont a bénéficié cet exemplaire est de très bonne qualité. Notre 550 Spyder Martin & Walker représente aujourd'hui le moyen le plus fiable, facile, mais aussi le moins coûteux de se procurer une pièce d'histoire si importante dans l'histoire de la marque de Stuttgart. Point primordial, au-delà de son état presque irréprochable, la voiture est bien décrite

comme « Technic 550 Replica » sur sa carte grise française de collection... Et cela change tout ! Avis aux Porschistes et aux amateurs de voiture iconiques...

Today, our car runs very well, revs up perfectly and the gearbox is precise and efficient. On the cosmetic point of view, the light blue paint is in very good condition, as well as the beige leather interior which has no defects. The undercarriage is new and the chassis is impeccable. There is no doubt that the work done on this car is of very high quality. Our 550 Spyder Martin & Walker is now the most reliable, easy, but also the cheapest way to get a piece of history so important in the history of the Stuttgart-based brand. The most important point, beyond its almost perfect condition, is that the car is well described as «Technic 550 Replica» on French historic registration title... And that changes everything! Notice to Porschists and iconic car lovers...



The Porsche 550 Spyder is an icon beyond the world of collectors and classic car enthusiasts. It is a myth, a hymn to freedom and rebellious spirit that became the symbol of a whole generation eager for thrills. More a work of art than a car, the 90 or so cars produced from 1953 onwards were reserved for rare enthusiasts. Some stars even took the wheel, like James Dean, with his «Little Bastard». The vehicle presented here is originally a remanufacture from the late 1980s by the manufacturer Martin & Walker Ltd. The Thruxton based manufacturer Barrie Martin is

one of the most advanced manufacturers still delivering a remarkable quality of workmanship. This model is more a re-creation than a replica, all the specificities of the original model being respected. Thus the weight of 550 kilos and the engine power are strictly identical to the original. The car we present was delivered in Belgium in 1988, so it is one of the first Martin & Walker that was called TECHNIC Ltd at that time. Arrived in France in the 2000's, its current owner will take care to restore it carefully and to tune it up. The M&W are very close in their design to the Porsche 550 with a custom made tubular chassis

and a Mc Pherson type front drivetrain with a double wishbone. At the rear, the magnificent aluminum axle - a true copy of the real 550 - is mounted on a reinforced De Dion-type chassis. The brakes are disc brakes. The flat-4 engine in the rear center position has been rebuilt and re-bored to 1,835 cc to develop 120 hp, fed by two magnificent Dellorto twin carburetors. The 5-speed gearbox is borrowed from the Porsche 914, and offers a pleasant drive once you get the hang of it. The exhaust is a custom made part by TT Exhaust in England, which has the same ribs and sound as the authentic Sebring model,

60 000 – 80 000 €

Passeport Technique Historique valide jusqu'en 2030
Préparation soignée et poussée, dossier disponible
Voiture éligible dans de nombreuses épreuves historiques

Carte grise française
Châssis n° 1101

*Historic Technical Passport valid until 2030
Careful and thorough preparation, file available
Car eligible for many historic events*

*French registration title
Chassis n° 1101*



LOTUS ELITE S1 FIA 1959

En 1956, le génial Colin Chapman décide de se lancer dans l'étude d'un coupé sportif 2-places, qui sera la première voiture de – petite – série de l'histoire de la marque. Même si elle sera « civilisée », façon Grand Tourisme, elle devra permettre à son propriétaire de rouler la semaine, et de s'aligner en course le week-end. La Type 14, baptisée Elite, est commercialisée à partir de 1958. Avec sa caisse monocoque en fibre, et ses éléments structurels noyés dans la masse, la nouvelle venue fait preuve d'audace, et réussit le pari d'allier une grande rigidité à un poids très contenu (560 kg sur la balance), sans parler

d'un aérodynamisme remarquable de 0,29. Sous le capot, Chapman a retenu le fameux 4-cylindres Coventry Climax FWE de 1 216 cm³ très léger et développant 75 ch « sans forcer », propulsant l'ensemble à plus de 180 km/h. Niveau freinage, le père des Lotus n'a pas lésiné, en faisant appel à quatre disques, tandis que les roues indépendantes assurent une excellente motricité. Un cocktail qui permet à la petite bombe de s'offrir six victoires de catégorie au Mans et deux victoires au très couru Indice de performance. En 1959, après avoir écoulé seulement 280 exemplaires, Chapman revoit sa copie, et présente la Elite

S2, qui se distingue par une suspension arrière revue et un intérieur plus richement fini, tandis que le moteur est poussé à 85 ch grâce à un arbre à cames et un collecteur d'échappement différents. Malheureusement pour Lotus, la voiture coûte très cher à fabriquer et chaque exemplaire est vendu à perte. 750 Elite S2 trouveront preneur avant que cette superbe voiture de sport ne laisse la place à la Elan en 1963.

La voiture que nous vous proposons est une rare Série 1, puisque sortie des chaînes de production de Cheshunt le 4 décembre 1959. Elle traverse immédiatement l'Atlantique et

trouve son premier propriétaire via l'importateur américain Jay Chamberlain. Elle fait son retour en Europe en 1987, lorsqu'un gentleman driver britannique s'en porte acquéreur, et l'engage dans quelques courses organisées par le respectable *Historic Sports Car Club*. Elle change de mains en 1994, direction l'Italie, où elle bénéficie d'une préparation très poussée, avec des ouvrants *hyper lights* et un moteur optimisé. Cela va s'avérer payant, puisque la jolie Lotus rouge à bandes blanches remporte deux années consécutives (2001 et 2002) le

Championnat d'Italie de la Montagne dans sa catégorie. La voiture arrive en France en 2015, aux mains de son propriétaire actuel, un amateur confirmé qui a l'habitude de rouler en historique. Il reprend intégralement la préparation de #1101, et monte notamment un nouveau moteur développant 120 ch, réalisé chez le spécialiste anglais Peacock Engineering. Plus récemment, la boîte de vitesses a été entièrement refaite. Le potentiel de cette auto, qui s'illustre dans certaines des compétitions historiques françaises les plus en vue (victoires à l'index de

performance lors du Grand prix de l'Âge d'Or 2016 et des Dix Mille Tours du Castellet 2016, plusieurs participations en ASAVE incluant une deuxième place de classe au Mans en 2018), n'est plus à prouver. Son futur propriétaire n'aura qu'à changer les baquets et harnais (qui arrivent en fin de validité) avant de profiter d'une authentique voiture de course, utilisable sur route, intelligemment préparée pour un usage polyvalent. Cette Elite constitue une très belle opportunité de prendre le départ du prochain Tour Auto ou du Mans Classic...

respectable *Historic Sports Car Club*. It changed hands in 1994, heading for Italy, where it benefited from a very thorough preparation, with hyper-lights panels and an optimised engine. This paid off, as the pretty red Lotus with white stripes won the Italian Mountain Championship in its class two years running (2001 and 2002). The car arrived in France in 2015, in the hands of its current owner, a confirmed amateur who is used to driving historic cars. He took over the entire preparation of #1101, and fitted a new engine developing 120 bhp, made at the English specialist Peacock Engineering. More recently, the gearbox has been completely rebuilt. The potential of this car, which has shown itself in some of the most prominent French historic competitions (performance index wins at the 2016 Grand Prix de l'Âge d'Or and the 2016 Dix Mille Tours du Castellet, several ASAVE participations including a second place in class at Le Mans in 2018), is no longer to be proven. Its future owner will only have to change the buckets and harnesses (which are coming to the end of their validity) before enjoying a genuine race car, usable on

the road, intelligently prepared for a versatile use. This Elite is a great opportunity to take part in the next Tour Auto or Le Mans Classic...



In 1956, the brilliant Colin Chapman decided to design a 2-seater sports coupé, which would be the first small production car in the history of the brand. Even though it would be 'civilised', in the style of a Grand Touring car, it would allow its owner to drive during the week and race at the weekend. The Type 14, christened Elite, went on sale in 1958. With its fibre monocoque body and its structural elements embedded in the mass, the newcomer was audacious and succeeded in combining great rigidity with a very limited weight (560 kg on the scale), not to mention a remarkable aero-

dynamic efficiency of 0.29. Under the bonnet, Chapman chose the famous Coventry Climax FWE 4-cylinder engine of 1,216 cc which is very light and develops 75 bhp «without forcing», propelling the unit to more than 180 km/h. The father of Lotus has not skimped on braking, using four discs, while the independent wheels ensure excellent traction. This cocktail allowed the little bombshell to win six classes at Le Mans and two victories in the highly competitive Performance Index. In 1959, after selling only 280 cars, Chapman revised the car and introduced the Elite S2, which featured a revised

rear suspension and a richer interior, while the engine was boosted to 85bhp with a different camshaft and exhaust manifold. Unfortunately for Lotus, the car was very expensive to build and each one was sold at a loss. 750 Elite S2's were sold before the Elan took over in 1963. The car we offer is a rare Series 1, as it rolled off the Cheshunt production line on December 4, 1959. It immediately crossed the Atlantic and found its first owner via the American importer Jay Chamberlain. It made its return to Europe in 1987, when a British gentleman driver bought it and entered it in some races organised by the

Icône du 1^{er} Paris-Dakar 1979
 Vainqueur du 1^{er} Dakar Classic 2021
 Véhicule performant, fiable et facile
 Vendu révisé, prêt à rouler

Carte grise française de collection
 Châssis n° 1102610268

Icon of the 1st Paris-Dakar 1979
 Winner of the 1st Dakar Classic 2021
 Performing, reliable and easy vehicle
 Sold overhauled, ready to compet

French historic registration title
 Chassis n° 1102610268

35 000 – 45 000 €



1979 SUNHILL BUGGY

PARIS-DAKAR

Dans les années 1970, les rallyes africains ont le vent en poupe, et font rêver toute une génération d'aventuriers, routards et pilotes. Yves Sunhill, designer diplômé des Beaux-Arts, qui a fait fortune avec un ouvre-bouteille design, est un peu des trois à la fois. A 19 ans, il roule déjà en Porsche, et rapporte peu de temps après un buggy des Etats-Unis. Il crée en 1968 l'ASA Auto Verte à Monthéry, et ouvre son premier garage à Linas, avec Beltoise et Jabouille, avant de déménager ses outils à Paris, puis à Courbevoie. Il importe et vend des buggys, et ne tarde pas à tâter de la compétition, en s'inscrivant notamment

au 2^e Rallye Abidjan-Nice, le fameux Côte-Côte, en 1976, au volant d'un buggy monoplace de sa conception. Le ver est dans le fruit... 24 décembre 1978, jardins du Trocadéro, départ du 1^{er} Rallye Oasis Paris-Dakar, Thierry Sabine agite le drapeau. Yves Sunhill est de la partie, au volant d'un très beau buggy rouge et blanc (motifs d'un tissu créé par Louis Féraud, couturier en vogue et beau-père de Yves), motorisé par un moteur Alpine 1800 préparé par Mignotet, copiloté par Jean-Paul Sevin. Mais après un bon début de course dans les étapes Sahariennes, l'équipage casse son radiateur en entrant au Niger, lors de l'étape entre Asamaka

et Arlit. Ils ne sont pas équipés pour souder l'aluminium, et abandonnent donc le buggy sur place, chez un expatrié, qui a pour mission de ramener plus tard le buggy en France. Début 1981, un autre expatrié, amateur de sport automobile, le découvre, recouvert de sable et servant de nichoir aux bengalis. Il décide à son tour de rapatrier le buggy en France pour le rendre à Yves Sunhill. Il remplace le radiateur, remet en route l'ensemble, repoint la voiture en blanc et monte des amortisseurs de... Land Rover. En août 81, il rencontre Yves Sunhill à Paris pour lui proposer le rapatriement du buggy. Sunhill n'y croyait plus, et propose

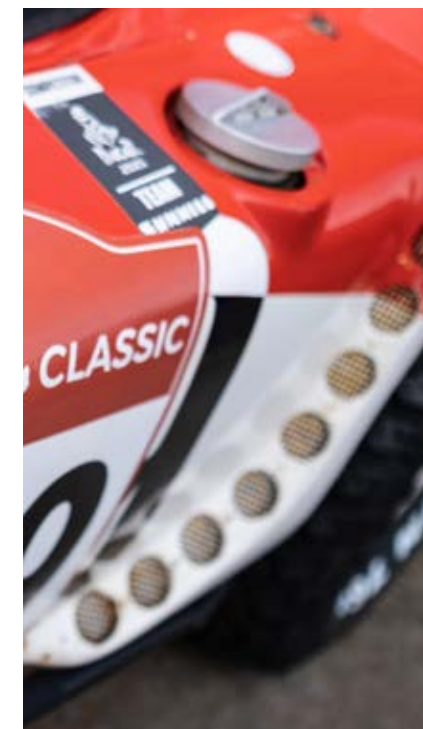
de donner le buggy, en échange du rapatriement du moteur. Deal ! C'est ainsi que le Buggy entame sa deuxième vie africaine, avec un moteur de Peugeot 504 Ti. Simple et efficace, avec des pièces disponibles sur place. En 1982, notre pilote amateur participe à quelques courses locales, avant de décider de rentrer en France, au volant du buggy. Après plusieurs pannes, et maintes péripéties, il croise la route du Dakar 1983, et de Yves Sunhill et Jean-Paul Sevin qui n'en croient pas leurs yeux... Après un périple de 3 000 km, le drôle

d'équipage rallie Grenoble, sous la neige. En 1983, le buggy est revendu à un garagiste toulousain, qui le laisse en sommeil. Il faudra attendre 2006 pour que deux passionnés de la région ne lui redonnent vie, avec un moteur 4-cylindres VW, et l'inscrivent à la TransAfricaine Classic, organisée par Patrick Zaniroli. Ce buggy, construit à partir d'un très beau châssis tubulaire maison et des trains roulants de Volkswagen, sera ensuite intégralement restauré et préparé (moteur développant environ 100 ch) par le garage Nantes Prestige Autos

pour prendre part au tout premier Dakar Classic, en 2021, en Arabie Saoudite, qu'il remportera ! Ce véhicule, icône du 1^{er} Paris Dakar, est la monture parfaite pour prendre part au prochain Dakar Classic, où il est hautement éligible. Performant et éprouvé, magnifique avec sa décoration d'époque inspirée de la collection haute-couture Louis Féraud, c'est le buggy idéal pour les pilotes amateurs ou confirmés pour participer au mythe Dakar, et pourquoi pas gagner...

propose the repatriation of the buggy. Sunhill didn't believe in it anymore, and offered to give the buggy away in exchange for the repatriation of the engine. Deal! This is how the Buggy began its second African life, with a Peugeot 504 Ti engine. Simple and efficient, with parts available locally. In 1982, our amateur driver took part in a few local races, before deciding to return to France, driving the buggy. After several breakdowns and many adventures, he crossed paths with Yves Sunhill and Jean-Paul Sevin, who couldn't believe their eyes, during the 1983 Dakar. After a 3,000 km journey, the strange crew reached Grenoble, under the snow. In 1983, the buggy was sold to a garage owner in Toulouse, who left it in a dormant state. It was not until 2006 that two local enthusiasts gave it a new lease of life, with a VW 4-cylinder engine, and entered it in the TransAfricaine Classic, organised by Patrick Zaniroli. This buggy, built from a very nice home-made tubular chassis and Volkswagen running gear, will then be fully restored and prepared (engine developing about 100 hp) by the Nantes Prestige Autos garage to take part in the very first Dakar

Classic, in 2021, in Saudi Arabia, which it will win! This vehicle, icon of the 1st Paris Dakar, is the perfect mount to take part in the next Dakar Classic, where it is highly eligible. Performing and proven, magnificent with its period decoration inspired by the Louis Féraud haute-couture collection, it is the ideal buggy for amateur or confirmed drivers to take part in the Dakar myth, and why not win it again...



In the 1970s, African rallies were all the rage and made a whole generation of adventurers, backpackers and drivers dream. Yves Sunhill, a designer with a degree in Beaux Arts, who made his fortune with a designer bottle opener, was a bit of all three. At the age of 19, he was already driving a Porsche, and shortly afterwards brought back a buggy from the United States. In 1968, he created the ASA Auto Verte in Monthéry, and opened his first garage in Linas, with Beltoise and Jabouille, before moving his tools to Paris, then to Courbevoie. He imported and sold buggies, and soon tried his hand at

competition, notably by entering the 2nd Abidjan-Nice Rally, the famous Côte-Côte, in 1976, at the wheel of a single-seater buggy of his own design. The worm is in the fruit... 24th December 1978, Trocadero Gardens, start of the 1st Oasis Paris-Dakar Rally, Thierry Sabine waves the flag. Yves Sunhill is at the wheel of a very beautiful red and white buggy (patterns of a fabric created by Louis Féraud, a fashionable fashion designer and Yves' father-in-law), powered by an Alpine 1,800 cc engine prepared by Mignotet, co-piloted by Jean-Paul Sevin. But after a good start in the Saharan stages,

the crew broke its radiator when entering Niger, during the stage between Asamaka and Arlit. They were not equipped to weld aluminium, so they left the buggy with an expatriate who was to bring the buggy back to France later on. At the beginning of 1981, another expatriate, a motor sport enthusiast, discovered it, covered with sand and used as a nesting place for Bengalis. He in turn decided to bring the buggy back to France and return it to Yves Sunhill. He replaces the radiator, restarts the car, repaints it in white and fits Land Rover shock absorbers. In August 1981, he met Yves Sunhill in Paris to

D'origine française
Belle configuration
Révision récente

*Sold new in France
Nice configuration
Recently serviced*

70 000 – 90 000 €

Carte grise française
Châssis n° ZFFLA12B000044229

*French registration title
Chassis n° ZFFLA12B000044229*



FERRARI 1983 308 GTB Quattrovalvole

Après les sublimes Dino 246 et la controversée 308 GT4, il manquait à Ferrari un modèle d'entrée de gamme digne de sa réputation. Ce fut chose faite en 1975, lors du Salon de l'Automobile. Pure berlinette, la 308 offre un design parfaitement dans l'air du temps signé Pininfarina. L'auto reprend le châssis de la GT4 mais dans une version raccourcie de 21 cm ce qui en fait une auto à châssis court très agile. Du point de vue du style, le dessin est nouveau, établissant les canons de beauté pour l'époque. Il est devenu avec le temps l'un des plus emblématiques de Ferrari. Autre innovation, les 808 premiers exemplaires

sont habillés d'une robe en polyester avant de revenir aux panneaux d'acier. Le cœur de cette Ferrari, pièce maîtresse s'il en est, est un V8 à quatre arbres à cames en tête de 3 l de cylindrée, déjà vu sur la GT4, toujours disposé en position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40 DCOE. Les huit cylindres sont accouplés à une boîte mécanique à cinq rapports, permettant à l'auto de dépasser les 240 Km/h. Au contraire de la GT4, la GTB est une pure deux places avec un équipement réduit à sa plus simple expression. Mais les normes antipollution auront raison de la magie Weber

en imposant l'injection électronique Bosch, faisant chuter la puissance de 255 à 214 ch. En 1982, la version Quattrovalvole avec ses 4 soupapes par cylindre retrouvera 240 ch et des performances de premier rang. La 308 a fait rêver des milliers de passionnés et permit à Ferrari de traverser les années 80 avec succès.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu neuf en France et immatriculé le 20 janvier 1983. Il présente une élégante combinaison de couleur avec une carrosserie *Argento fer* associée à un intérieur en cuir rouge cartier du plus bel effet.



Son actuel propriétaire en prend possession en 2011 et serait la 3^e main. Son compteur affiche le jour de notre visite 49 408 km, en 11 ans il aura parcouru un peu plus de 3 000 km à son volant. Notre 308 GTB se trouve aujourd'hui dans son jus. Sa carrosserie possède quelques imperfections mais son habitacle présente une belle patine. Sa mécanique a été régulièrement

entretenu ces dernières années. Une vidange ainsi que le remplacement de la courroie de distribution ont été effectués fin 2021. Vendue avec un contrôle technique valide, notre berlinette est prête à prendre la route. Sa belle configuration la démarque des autres 308 plus conventionnelles, il ne fait aucun doute qu'elle saura séduire les amateurs du modèle.



After the sublime Dino 246 and the controversial 308 GT4, Ferrari was missing an entry-level model worthy of its reputation. This was done in 1975 at the Motor Show. A pure berlinetta, the 308 offered a design perfectly in tune with the times, signed by Pininfarina. The car was based on the GT4 chassis but was shortened by 21 cm, making it a very agile short-chassis car. Stylistically, the design was new, setting the standard of beauty for the time. Over time, it became one of Ferrari's most iconic designs. Another innovation was that the first 808 cars were clad in polyester before

returning to steel panels. The heart of this Ferrari, a masterpiece if ever there was one, is a 3-litre, four overhead cam V8 engine, already seen in the GT4, still positioned transversely at the rear and fed by four Weber 40 DCOE twin barrel carburetors. The eight cylinders are mated to a 5-speed manual gearbox, allowing the car to exceed 240 km/h. Unlike the GT4, the GTB is a pure 2-seater with minimal equipment. However, the anti-pollution standards would get the better of the Weber magic by imposing Bosch electronic fuel injection, reducing power from 255 to 214 hp. In 1982, the Quattrovalvole version

with its four valves per cylinder would regain 240 hp and first class performance. The 308 made thousands of enthusiasts dream and allowed Ferrari to successfully go through the 80s. The car we are presenting was sold new in France and registered on 20th January 1983. It has an elegant colour combination of Argento iron bodywork with a beautiful Cartier red leather interior. Its current owner took possession in 2011 and is said to be the third hand. On the day of our visit, the odometer shows 49,408 km, in 11 years he will have covered just over 3,000 km behind the wheel.

Our 308 GTB is now in its original condition. The bodywork has some imperfections but the interior has a nice patina. The mechanics have been regularly maintained these last years. An oil change as well as the replacement of the timing belt have been done at the end of 2021. Sold with a valid technical control, our berlinette is ready to hit the road. Its beautiful configuration sets it apart from the other more conventional 308s, and there is no doubt that it will seduce enthusiasts of the model.



Achetée neuve en 1967 par le légendaire pilote de la Scuderia Ferrari Chris Amon
Restauration sans limite de coût de 2014 à 2016
Rare et élégante combinaison de couleur d'origine (Griogo Fumo / Pelle Rossa)
Ferrari Classiche et rapport historique de Marcel Massini
Accompagnée de sa facture d'achat originale

Carte grise française de collection
Châssis n° 09213
Moteur n° 2206

*Bought new in 1967 by the legendary Scuderia Ferrari driver Chris Amon
Restored with no limit from 2014 to 2016
Rare and elegant original colour combination (Griogo Fumo / Pelle Rossa)
Ferrari Classiche and historical report by Marcel Massini
Accompanied by its original purchase invoice*

*French historic registration title
Chassis n° 09213
Engine n° 2206*

275 000 – 350 000 €



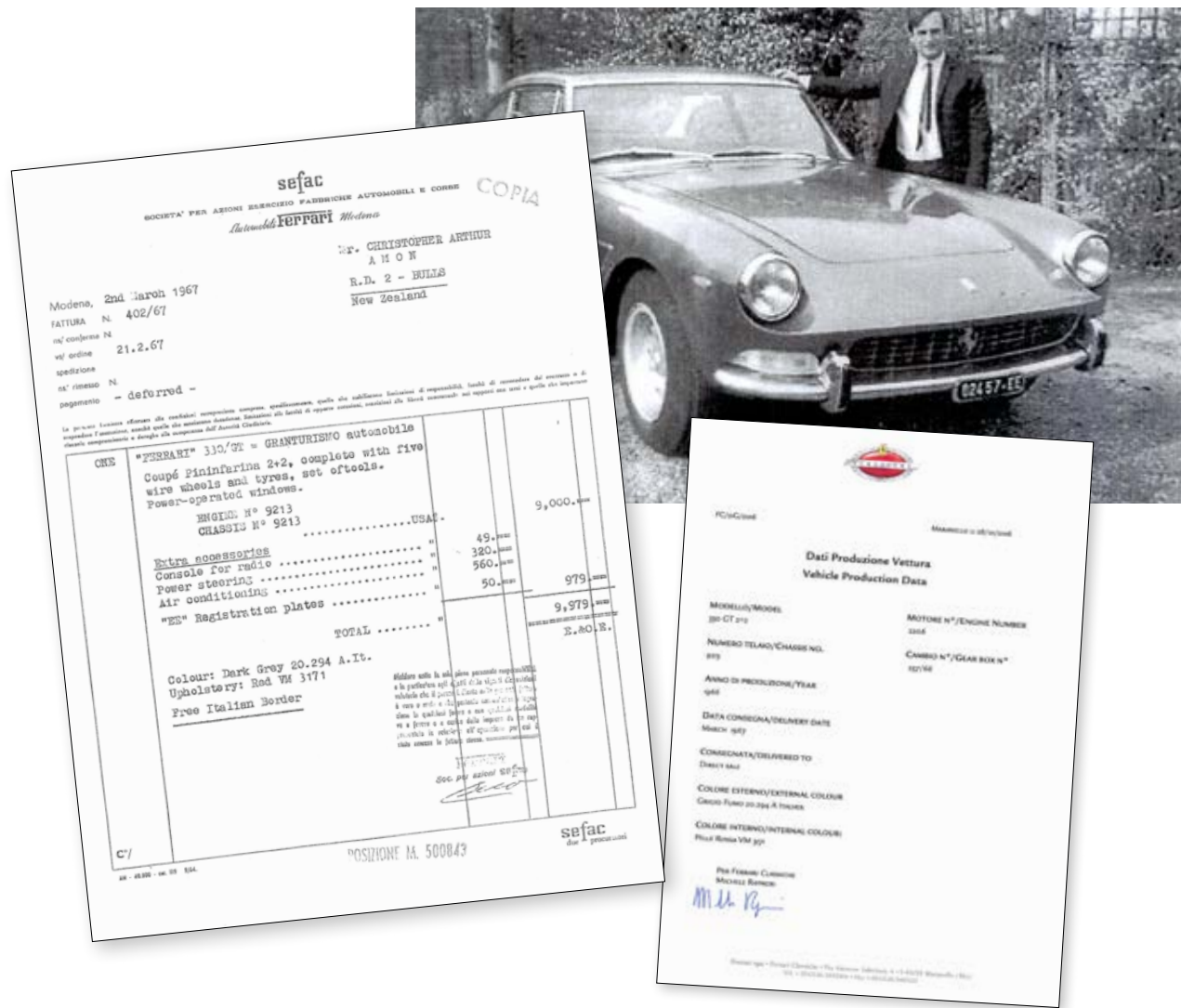
FERRARI 1966 330 GT 2+2 ex Chris Amon Série II

Ferrari lança sur le marché la série 330 en 1964 comme la suite de Maranello à l'impressionnante et prestigieuse gamme 250. La première à sortir du lot était la 330 America, dont l'esthétique restait inchangé à quelques menus détails près, mais dont le nom « numérique » correspondait à la cylindrée par cylindre. Il faudra attendre quelques temps avant que la Ferrari 330 GT 2+2 ne la remplace à son tour lors du Salon de l'Automobile de Bruxelles. L'évolution esthétique est réelle, les lignes sont plus modernes, dans l'air du temps et surtout les performances montent en flèche. Après une première série à 4 phares, c'est en 1965 que la

330 GT 2+2 Série II fait ses débuts, présentant une partie avant redessinée par Tom Tjaarda de Pininfarina. Plus fine que sa devancière, elle relance le modèle en s'imposant comme une grande routière sophistiquée - clairement issue de la lignée Ferrari avec des composants issus de la course - et comme un élément important de la lucrative et prestigieuse gamme de voitures de route de Ferrari, permettant à sa Scuderia d'attirer les meilleurs pilotes du monde derrière le volant de ses monoplaces. Chris Amon, le célèbre pilote d'origine Néo-Zélandaise de Formule 1 pilota pour la Scuderia Ferrari de 1967 à 1969. Très rapidement

repéré par « *l'Ingeniere* », il est alors âgé de seulement 24 ans quand il endosse la lourde tâche de défendre les couleurs de Maranello en Championnat du monde de Formule 1. Talentueux, il signa quelques coups d'éclats remarquables, comme la pole position et le meilleur tour en course du Grand Prix de France 1972 disputé sur le circuit auvergnat de Charade, dont il détient toujours le record absolu de la piste à plus de 166 km/h de moyenne ! On lui doit également une victoire aux 24 Heures du Mans 1966 sur Ford GT40 et l'année suivante aux 24 Heures de Daytona et aux 1 000 km de Monza sur Ferrari 330 P4. Fort de ses succès,





il ne tardera pas à passer commande d'une Ferrari pour ses déplacements personnels. Comme en atteste la copie de la facture jointe au dossier, Chris Amon prendra possession directement auprès de l'usine du châssis 09213, en mars 1967. Produite en 1966 avec en option la direction assistée, la climatisation ainsi qu'une console pour la radio, ce 330 GT 2+2 Série II portait la teinte Grigio Fumo avec un intérieur en cuir Pelle Rossa, une combinaison de couleur peu courante pour l'époque est extrêmement élégante. Dans un e-mail adressé au propriétaire actuel, Amon se souvient avoir conduit 09213 en Italie et en Angleterre, et a noté que «*si Ferrari ne donnait pas de voiture à ses pilotes, il accordait une très bonne remise et je crois me rappeler l'avoir vendue un peu plus cher que ce que j'avais payé* !» Selon un rapport de l'historien Ferrari Marcel Massini (joint au dossier), la voiture est restée chez Amon jusqu'en 1969. Si l'on sait peu de choses sur l'endroit où la voiture vécut dans les années 70, on retrouve en revanche sa trace en Californie lorsqu'elle fut mise en vente dans le numéro de décembre 1980 de Ferrari

Market Letter par le Fine Car Store. Stockée en Californie pendant de nombreuses années, 09213 est alors repeinte en rouge comme toutes les Ferrari à cette époque, et profitera du climat favorable de San Diego avant de rejoindre la collection du propriétaire actuel en 2014. Meticuleusement restaurée pendant plus de 18 mois, mécaniquement et cosmétiquement, par un spécialiste Ferrari en France ; le long processus a été photographié et documenté étape par étape. La carrosserie a été démontée jusqu'au métal nu et a retrouvé sa teinte d'origine. Le moteur a été entièrement reconstruit, tout comme le système de freinage et l'ensemble du faisceau électrique. Le système de climatisation d'usine avait été retiré, mais au cours de la restauration, une unité correcte a été localisée, reconstruite et installée. Le tableau de bord a quant à lui été rénové et l'intérieur entièrement regarni d'un cuir rouge conformément à la fiche usine par les spécialistes de l'Atelier du Mont Ventoux en France. Superbe à tout point de vue, cette Ferrari 330 GT 2+2 Série II provient de ce qui a été l'une des plus belles collections de Ferrari en France

ces dernières années. Livrée avec un important dossier de restauration comprenant des factures pour un montant supérieur à 200 000 €, des photographies de la restauration mécanique et de tôlerie, ainsi qu'un important dossier retraçant l'historique des précédents propriétaires, des échanges de mails avec Chris Amon et son fils James Amon. De plus, nous remettons à l'acquéreur la Certification Classiche Ferrari du véhicule datant de janvier 2016 et bien entendu, une copie de la facture d'achat de 09216 par Chris Amon auprès de l'usine. Exceptionnelle à tout point de vue, cette Ferrari 330 GT 2+2 Série II fut produit à seulement 455 exemplaires sur les 1 080 exemplaires de 330 GT sortis d'usine, faisant de cette version la plus rare. Elle offre alors une opportunité unique pour le collectionneur Ferrari averti d'acquérir une 330 GT 2+2 en superbe état qui porte la provenance exclusive d'un des plus grands pilotes s'étant illustré en Formule 1 et victorieux sur les plus grandes courses d'endurance à travers le monde.

Ferrari launched the 330 Series in 1964 as Maranello's follow-up to the impressive and prestigious 250 range. The first to emerge was the 330 America, which remained unchanged in appearance except for a few minor details, but whose «numerical» name corresponded to the displacement per cylinder. It would be some time before the Ferrari 330 GT 2+2 replaced it at the Brussels Motor Show. The aesthetic evolution is real, the lines are more modern, in the air of time and especially the performances soar. After a first series with four headlights, the 330 GT 2+2 Series II made its debut in 1965 with a front end redesigned by Tom Tjaarda of Pininfarina. Thinner than its predecessor, it relaunched the model as a sophisticated grand tourer - clearly from the Ferrari lineage with racing components - and as an important part of Ferrari's lucrative and prestigious road car range, enabling its Scuderia to attract the world's best drivers behind the wheel of its single-seaters. Chris Amon, the famous New Zealand-born Formula One driver, drove for Scuderia Ferrari

from 1967 to 1969. Very quickly spotted by the «Ingeniere», he was only 24 years old when he took on the heavy task of defending the colours of Maranello in the Formula 1 World Championship. Talented, he signed some remarkable coups, such as the pole position and the best lap in the race of the 1972 French Grand Prix held on the Auvergne circuit of Charade, where he still holds the absolute record of the track at more than 166 km/h of average speed! He also won the 1966 24 Hours of Le Mans in a Ford GT40 and the following year the 24 Hours of Daytona and the 1000 km of Monza in a Ferrari 330 P4. On the strength of his success, he soon ordered a Ferrari for his personal travels. As the copy of the invoice attached to the file attests, Chris Amon took possession of chassis 09213 directly from the factory in March 1967. Produced in 1966 with optional power steering, air conditioning and a radio console, this 330 GT 2+2 Series II was finished in Grigio Fumo with a Pelle Rossa interior, an unusual colour combination for the time but extremely elegant. In an email to the current owner, Amon recalled driving #09213







in Italy and England, and noted that «if Ferrari didn't give their drivers a car, they gave a very good discount and I think I remember selling it for a little more than I paid!»

According to a report by Ferrari historian Marcel Massini (attached), the car remained at Amon until 1969. Little is known about where the car lived in the 1970s, but it was found in California when it was offered for sale in the December 1980 issue of Ferrari Market Letter by the Fine Car Store. Stored in California for many years, #09213 was repainted in red like all Ferraris at that time, and enjoyed the favourable climate of San Diego before joining the current owner's collection in 2014.

Meticulously restored for over 18 months, mechanically and cosmetically, by a Ferrari specialist in France; the long process was photographed

and documented step by step. The bodywork was stripped down to bare metal and restored to its original colour. The engine was completely rebuilt, as was the braking system and the entire wiring harness. The factory air conditioning system had been removed, but during the restoration a correct unit was located, rebuilt and installed. The dashboard was also refurbished and the interior fully reupholstered in red leather to factory specifications by the specialists at the Atelier du Mont Ventoux in France.

Superb in every way, this Ferrari 330 GT 2+2 Series II comes from what has been one of the finest Ferrari collections in France in recent years. Delivered with a substantial restoration file including invoices for over €200,000, photos of the mechanical and sheet metal restoration, as well as an extensive file tracing the

history of previous owners, email exchanges with Chris Amon and his son James Amon. In addition, we will provide the purchaser with the Ferrari Classiche Certification of the vehicle dated January 2016 and of course a copy of the purchase invoice of #09213 by Chris Amon from the factory.

Exceptional in every way, this Ferrari 330 GT 2+2 Series II was produced in only 455 of the 1,080 examples of the 330 GT that left the factory, making this the rarest version. It offers a unique opportunity for the discerning Ferrari collector to acquire a 330 GT 2+2 in superb condition bearing the exclusive provenance of one of the world's greatest Formula 1 drivers and victorious endurance racers.

Dessin d'une beauté intemporelle
Evolution ultime de la lignée des berlinettes
post modernes
Carnets, manuels et trousse à outils

Carte grise française
Châssis : ZFFPR48B000102713

*Timelessly beautiful design
The ultimate evolution of the post-modern
berlinette lineage
Service books, manuals and toolkit*

*French registration title
Chassis n° ZFFPR48B000102713*

70 000 – 90 000 €



FERRARI 1998 F355 Spider

Considérée à juste titre comme l'une des plus belles berlinettes Ferrari, la F355 sera dévoilée à la presse en mai 1994 et remportera immédiatement un immense succès. Résolument modernes, les lignes sont tendues et racées sans oublier les codes esthétiques qui firent l'ADN de la production de Maranello grâce au dessin de Pininfarina. Techniquement, les 380 ch du V8 à cinq soupapes par cylindre dérivé de la Formule 1 et la rigidité de son châssis lui permettent de surpasser la concurrence et de faire oublier sa devancière grâce à

des trains roulants corrigés lui permettant une précision sans égal. Aujourd'hui sur le marché de la collection, les F355 sont à juste titre reconnues avec les 550 Maranello comme le maillon symbolique entre une époque révolue et l'entrée dans l'ère moderne de Ferrari. Considérée par les collectionneurs de la première heure et la nouvelle génération d'acheteurs comme un « must have », la F355 est un pilier de la marque. Immatriculée pour la première fois en Italie en juin 1995, cette F355 Spider a été exportée

en France en 2015 pour le compte du propriétaire actuel par le marchand monégasque DPM Motors. Comme toutes les Ferrari que nous a confiées son propriétaire, cette F355 Spider est dans un état exceptionnel avec une configuration d'une rare élégance. Toujours en peinture d'origine, la teinte bleue Le Mans métallisée avec une capote bleu marine et une sellerie du même ton sont superbes. Soigneux et méticuleux, son propriétaire pris soin d'entretenir à grand frais son véhicule chez le spécialiste de la marque DMotorSport à Darois non loin de Troyes.



D'abord en 2016 pour un peu plus de 10 000 € avec notamment le changement des courroies, la réfection du circuit de refroidissement avec le remplacement d'un des radiateurs, le remplacement des soufflets de cardans et la réfection têtes de suspensions.

A cette occasion, une capote neuve fut installée. Plus récemment, en vue de présenter la voiture à la vente, une révision avec le changement des freins à disques et le contrôle de la capote furent effectués chez le même préparateur.

Vendue avec son carnet d'entretien et l'ensemble de ses manuels, sa trousse à outils d'origine, elle coche toutes les cases pour rejoindre la collection d'un amateur exigeant. Comptabilisant un peu plus de 59 700 km au compteur, son propriétaire nous la déposera personnellement à Paris la veille de la vente afin de profiter une dernière fois du plaisir de rouler décapoté au son du moteur V8, décuplé par l'échappement inox.



Rightly regarded as one of Ferrari's most beautiful berlinettes, the F355 was unveiled to the press in May 1994 and was an instant success. Resolutely modern, the lines are taut and racy without forgetting the aesthetic codes that made the DNA of the Maranello production thanks to the design of Pininfarina. Technically, the 380 bhp of the five-valve-per-cylinder V8 derived from Formula 1 and the rigidity of its chassis enabled it to outperform the competition and make its predecessor forget about it, thanks to the corrected running gear that allowed it to achieve

unrivalled precision. Today in the collector's market, the F355s are rightly recognized along with the 550 Maranello as the symbolic link between a bygone era and Ferrari's entry into the modern one. Considered as a «must have» by early collectors and the new generation of buyers, the F355 is a pillar of the brand. First registered in Italy in June 1995, this F355 Spider was exported to France in 2015 on behalf of the current owner by Monaco dealer DPM Motors. Like all Ferraris entrusted to us by its owner, this F355 Spider is in exceptional condition with a configuration of rare elegance.

Still in original paint, the Le Mans blue metallic colour with a navy blue bonnet and upholstery in the same tone are superb. Careful and meticulous, its owner took care to maintain his vehicle at great expense at the DMotorSport brand specialist in Darois not far from Troyes. Firstly in 2016 for more than 10,000 € with, in particular, the replacement of the belts, the repair of the cooling system with the replacement of one of the radiators, the replacement of the cardan shaft bellows and the repair of the suspension heads. A new soft top was also fitted. More recently, in order to present the car for sale,

a check-up with the change of the disc brakes and the check of the bonnet were carried out by the same workshop. Sold with its service booklet and all its manuals, its original tool kit, it ticks all the boxes to join the collection of a demanding enthusiast. With just over 59,700 kilometers on the clock, its owner will personally drop it off in Paris on the eve of the sale so that he can enjoy the pleasure of driving with the hood open and the sound of the V8 engine, enhanced tenfold by the stainless steel exhaust system.



45 000 km d'origine
Une des premières 1.9
Nombreux frais récents

Carte grise française
Châssis n° VF3741C8607541898

*45 000 original kilometers
One of the first 1.9
Recent expenses*

*French registration title
Chassis n° VF3741C8607541898*

30 000 – 40 000 €



PEUGEOT

1986

205 GTI 1.9

Quel événement la sortie de la 205 GTI ! Enfin une sportive française qui fait concurrence aux allemandes. Volkswagen, à quelques mois près, rate quelque peu la sortie de sa Golf GTI en embourgeoisant plus que nécessaire la Golf 2: cela profite à Peugeot ! La presse salue sa performance et la petite Sochalienne est sacrée Sportive de l'année par le magazine Echappement en 1984. Enfin une voiture « chic et sport » qui deviendra un symbole de toute une génération. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés. Pourtant, au fil des millésimes,

la concurrence se réarme. La Renault 5 GT Turbo affiche désormais 120 ch et Volkswagen sort une version 16 soupapes sur sa Golf 2. Peugeot n'a alors d'autre choix que de lancer une version plus musclée. Les jantes en alliage léger passent à 15 pouces et cachent un système de freinage spécifique, des trains revus pour faire passer la puissance vers les magnifiques pneus MXV en 185-55-15. Grâce à cet ensemble, la voiture offre des performances de premier plan et un caractère réellement sportif capable de rivaliser avec des GT les plus puissantes et prestigieuses du moment.

La 205 GTI présente dans ce catalogue est une authentique rareté puisque nous sommes en présence d'une des plus anciennes 1.9 connue, mise en circulation début décembre 1986 avant même que la 1.9 ne fut commercialisée officiellement. De couleur gris graphite, code MOTW, l'intérieur est le ramier gris clair et gris foncé spécifique aux 1.9 de première génération. Elle est utilisée par un collaborateur Peugeot dans la région de Montbéliard jusqu'en 1993 puis le second propriétaire monsieur S jusqu'à aujourd'hui. Elle sera peu utilisée mais jamais immobilisée, la raison du faible kilométrage étant que son



propriétaire travaillait à l'étranger et s'en servait que les week-end ou pour les vacances. Son entretien courant ne fut jamais négligé, souvent effectué en concession Peugeot à Reims.

En 2017 fut effectué un grand entretien avec le remplacement des courroies et la vidange des fluides, le changement des freins et le remplacement du démarreur. La belle GTI totalisant alors 44 164 km. À l'heure où le

catalogue est écrit le compteur totalise un peu plus de 45 000 km, garantis par la présence des contrôles techniques et du rapport histovec. La peinture est celle d'origine et vient d'être lustrée, seuls les bas de caisses furent repeints suite à des projections de gravillons. Un débosselage professionnel vient d'être fait, la carrosserie est désormais sans défauts et conforme à sa sortie d'usine. Notre essai nous

révélera une voiture très saine et homogène au moteur coupleux. Les freins avec ses 4 disques est encore puissant face à nos standards actuels.

La 205 GTI est désormais entrée au panthéon de l'automobile et c'est une chance unique d'acquérir une rare 1.9 phase 1 et très probablement une des premières construites avec un historique complet et un aussi faible kilométrage.

was never neglected, often carried out at the Peugeot dealership in Reims. In 2017, a major service was carried out, including replacing the belts and changing the fluids, changing the brakes and replacing the starter motor.

The beautiful GTI had a total of 44,164 kms. At the time of writing, the car has just over 45,000 km, guaranteed by the presence of the technical controls and the histovec report. The paintwork is the original one and has just been polished, only the underbody was repainted due to stone chips. A professional dent removal has just been done, the bodywork is now flawless and

conforms to the factory specifications. Our test drive will reveal a very healthy and homogeneous car with a torquey engine. The brakes with its 4 discs are still powerful compared to our current standards. The 205 GTI has now entered the automotive pantheon and this is a unique opportunity to acquire a rare 1.9 phase 1 and most probably one of the first built with a complete history and such low mileage.



What an event the release of the 205 GTI! At last a French sports car that competes with the Germans. Volkswagen, with a few months to go, missed the release of its Golf GTI by gentrifying the Golf 2 more than necessary: this benefited Peugeot! The press praised its performance and the little Sochalienne was named Sports Car of the Year by Echappement magazine in 1984. At last, a «chic and sporty» car that would become a symbol for a whole generation. Homogeneous, powerful and sold at an affordable price, it was unanimously acclaimed

by journalists and enthusiasts. However, with each passing year, the competition rearmed. The Renault 5 GT Turbo now had 120 bhp and Volkswagen launched a 16-valve version on its Golf 2. Peugeot then had no choice but to launch a more muscular version. The light alloy rims were increased to 15 inches and concealed a specific braking system, and the suspension was revised to transfer the power to the magnificent MXV 185-55-15 tyres. Thanks to this package, the car offered top performance and a truly sporty character capable of competing with the most powerful

and prestigious GTs of the moment. The 205 GTI presented in this catalogue is an authentic rarity as it is one of the oldest 1.9s known, put on the road at the beginning of December 1986 before the 1.9 was even officially marketed. It is graphite grey, code MOTW, and the interior is the light and dark grey railing specific to the first generation 1.9. It was used by a Peugeot employee in the Montbéliard region until 1993 and then by the second owner Mr S until today. The reason for the low mileage was that the owner worked abroad and only used it at weekends or on holiday. Its routine maintenance

770 exemplaires
Seulement 76 500 km
Superbe configuration


Carte grise française
Châssis n° SAJJNAES4EP194963

770 units
Only 76,500 km
Superb configuration

French registration title
Chassis n° SAJJNAES4EP194963

20 000 – 30 000 €



1994
JAGUAR  COUPÉ
XJS V12 6.0

La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. La rupture de style est brutale, les lignes sont longues et tendues, avec une proue d'un tout nouveau dessin beaucoup plus en phase avec les courants stylistiques de l'époque. Elle fut présentée en 1975, positionnée comme une voiture de grand tourisme plus que comme une absolue sportive. Sa carrière va durer plus de 20 ans. Utilisant la plateforme de la XJ, elle est équipée d'un V12 de 5,3 l de cylindrée développant 289 ch et accouplé à une transmission automatique à trois rapports.

Ce type de moteur était logiquement réservé à des pures sportives, il lui octroyait ainsi des performances plus qu'honorables. Le premier changement intervient en 1981 quand la XJ-S bénéficie d'un nouveau V12 baptisé «HE» pour High-Efficiency. Devant répondre à un objectif de sobriété il est aussi plus puissant délivrant désormais 295 ch. Afin d'élargir sa clientèle, Jaguar décline aussi une version dotée d'un 6 cylindres de 3,6 l développant 221 ch en 1983. Une version semi-découvrable XJ-SC sera lancée mais rapidement remplacée par un cabriolet. La voiture est de nouveau modifiée

en mai 1991, la marque Jaguar étant alors la propriété du groupe Ford.

Elle porte désormais le nom XJS sans tiret. Le dessin est modernisé, et la motorisation plus performante. L'habitacle redessiné se veut lui aussi plus cosu et la finition est globalement en net progrès. Le 6 cylindres passe à 4 litres de cylindrée dans la foulée, le V12 lui à 6 litres. Les motorisations et les transmissions ne cesseront d'être améliorées jusqu'en 1996 date de l'arrêt de fabrication du modèle, après plus de 115 000 exemplaires produits.



Cette XJS aura finalement trouvé son public, en offrant un vrai raffinement à l'anglaise tout en permettant de voyager à des vitesses soutenues.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 2 août 1994 en Suisse.

Propriété d'un genevois depuis 2008, cette XJS a récemment changé de main avant d'être importée en France. Elle présente une belle

teinte bleu marine rehaussée par deux liserés rouges et blancs qui courent le long de la caisse. Elle est équipée de superbes jantes alu 16 pouces qui lui confèrent un look statuaire.

À l'intérieur, on retrouve une élégante sellerie en cuir beige associée à des moquettes marrons. Le tout est très bien conservé, à l'image des boiseries qui sont est très bon état. Depuis 2011 la voiture est entretenue par la

concession Jaguar Autobritt à Genève. La dernière révision a été effectuée en 2018 pour un montant supérieur à 5 000 €, seulement 2 000 km ont été parcourus depuis.

Avec son faible kilométrage et sa configuration exclusive notre belle XJS V12 saura séduire les amateurs du modèle.

1994. Owned by a Geneva resident since 2008, this XJS has recently changed hands before being imported into France. It has a beautiful navy blue colour with two red and white piping running along the body. It is equipped with superb 16 inch aluminium wheels which give it a statutory look. Inside, there is an elegant beige leather upholstery combined with brown carpets. The whole is very well preserved, as is the woodwork which is in very good condition. Since 2011 the car has been maintained by the Jaguar Autobritt dealership in Geneva. The last service was carried out in 2018 at a cost of over € 5,000, only 2000 km have been driven since then. With its low mileage and exclusive configuration our beautiful XJS V12 will appeal to the model enthusiasts.



The Jaguar XJ-S has the difficult task of succeeding the legendary E-Type. The styling change is brutal, the lines are long and taut, with a brand new front end design much more in line with the styling trends of the time. It was presented in 1975, positioned as a grand tourer rather than an absolute sports car. Its career would last more than 20 years. Using the XJ platform, it was equipped with a 5.3 litre V12 engine developing 289 bhp and mated to a 3-speed automatic transmission. This type of engine was logically reserved for pure sports cars, which gave it more than

honourable performance. The first change came in 1981 when the XJ-S was fitted with a new V12 called «HE» for High-Efficiency. It was designed to be more fuel efficient and more powerful, delivering 295 bhp. In order to broaden its customer base, Jaguar also introduced a version with a 3.6 litre 6 cylinder engine developing 221 bhp in 1983. A semi-cabriolet version of the XJ-SC was launched but was soon replaced by a convertible. The car was modified again in May 1991 as the Jaguar brand was now owned by the Ford Group. It was renamed the XJS without the dash. The design was modernised,

and the engine more powerful. The redesigned interior was also more luxurious and the overall finish was much improved. The 6-cylinder engine was increased to 4 litres, and the V12 to 6 litres. The engines and transmissions were constantly improved until 1996, when the model was discontinued after more than 115,000 units had been produced. This XJS finally found its audience, offering true British refinement while allowing for high speed travel.

The example we are presenting was put on the road in Switzerland on the 2nd of August



20 000 – 30 000 €

Historique connu
Configuration élégante
Plus de 15 000 € de factures

Carte grise française de collection
Châssis n° SRH16663

*Known history
Elegant configuration
More than €15,000 of invoices*

*French historic registration title
Chassis n° SRH16663*



1973
ROLLS  ROYCE
SILVER SHADOW

Vaisseau amiral de Rolls-Royce, la Silver Shadow est présentée en 1965 au Salon de Londres après dix années de conception et de mise au point. Elle allie finesse, charme et confort comme aucune autre voiture ne l'a fait à cette époque.

Sa production constitue une révolution historique pour la marque britannique puisqu'elle est la première Rolls pensée pour être conduite par son propriétaire et non par un chauffeur.

La nouvelle berline de série conserve le moteur et la boîte Hydramatic des dernières Silver Cloud, mais bénéficie désormais d'une

monocoque avec suspensions arrière et ressorts hélicoïdaux, et se trouve désormais équipée d'un freinage assisté à disques aux 4 roues. Elle rencontre un succès commercial imprévisible jusqu'en 1976 avec près de 20 000 exemplaires écoulés toutes versions confondues.

Malgré tout, en 1977 le constructeur anglais doit faire face à la concurrence et décide alors d'effectuer un lifting symbolique à sa Silver Shadow en attendant l'arrivée de la Silver Spirit en 1980. Avec ce modèle, Rolls-Royce est délibérément sorti de sa zone de confort, en abandonnant les formes nobles et très

britanniques de la Silver Cloud. La Silver Shadow a contribué à faire entrer Rolls-Royce dans l'ère moderne de l'automobile.

Le modèle que nous présentons a été mis en circulation en 1973 en Angleterre. Il fut en première main la propriété du footballeur anglais Thomas Smith qui passa la majeure partie de sa carrière à Liverpool au poste de défenseur. La voiture a ensuite appartenu à un diplomate anglais basé à Monaco avant de rejoindre la Savoie en 2015. Notre exemplaire se présente dans sa configuration d'origine avec une



élégante teinte bicolore *Silver mink* et *Peacock blue*. A l'intérieur on retrouve une sellerie en cuir *Dark blue* associée à des moquettes bleues. L'actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2017 et engagera de nombreux frais afin de fiabiliser la belle anglaise. Les travaux ont été effectués par le garage Prestige Automotiv spécialisé dans la restauration des Rolls-Royce. Ainsi l'ensemble moteur boîte a été déposé pour

permettre le remplacement de tous les joints, le système de suspension a été entièrement revu et de nombreuses pièces périphériques ont été remplacées. A l'intérieur, les cuirs ont été restaurés et les boiseries ont été revernies. Cette auto se trouve aujourd'hui dans un bel état général, seules quelques traces de corrosion sont à signaler. Chose rare, on notera la présence de son carnet qui témoigne d'un

entretien régulier effectué uniquement auprès de spécialistes. Il permet également de certifier son kilométrage de 90 700 miles. Avec sa mécanique fiabilisée et sa configuration élégante, notre belle *Silver Shadow* saura séduire les collectionneurs en quête de luxe et de confort.

restoration of Rolls-Royces. The engine and gearbox were removed to allow the replacement of all the seals, the suspension system was completely overhauled and many peripheral parts were replaced. Inside, the leather was restored and the woodwork was re-varnished. The car is now in a very good general condition, with only a few traces of corrosion. A rare feature is the presence of the car's service booklet, which shows that the car has been regularly serviced only by specialists. It also certifies that the car has been driven 90,700 miles. With its reliable mechanics and elegant configuration, our beautiful Silver Shadow will seduce collectors in search of luxury and comfort.



Rolls-Royce's flagship, the *Silver Shadow* was presented at the 1965 London Motor Show after ten years of design and development. It combines finesse, charm and comfort like no other car at the time. Its production was a historic revolution for the British marque as it was the first Rolls designed to be driven by its owner and not by a chauffeur. The new production saloon retained the engine and Hydramatic gearbox of the later *Silver Clouds*, but now had a monocoque body with rear suspension and coil springs, and was now equipped with four-wheel disc brakes. It was an

unpredictable commercial success until 1976 with almost 20,000 units sold in all versions. Nevertheless, in 1977 the British manufacturer had to face the competition and decided to give a symbolic facelift to its *Silver Shadow* while waiting for the arrival of the *Silver Spirit* in 1980. With this model, Rolls-Royce deliberately left its comfort zone, abandoning the noble and very British forms of the *Silver Cloud*. The *Silver Shadow* helped bring Rolls-Royce into the modern era of motoring. The model we are presenting was introduced in 1973 in England. It was first owned by English

footballer *Thomas Smith* who spent most of his career at *Liverpool* as a defender. The car then belonged to an English diplomat based in *Monaco* before moving to *Savoie* in 2015. Our example is presented in its original configuration with an elegant two-tone *Silver mink* and *Peacock blue* colour scheme. The interior features *Dark blue* leather upholstery combined with blue carpets. The current owner purchased the car in 2017 and undertook extensive work to make the beautiful English car more reliable. The work was carried out by the *Prestige Automotiv* garage, which specialises in the



Évolution plus luxueuse et sophistiquée de la Mark 2
Moteur XK 3.8 iconique et roues arrière indépendantes
Belle base de restauration
Carte grise française
Châssis n° 1B77190DN

*More luxurious and sophisticated evolution of the Mark II
Iconic XK 3.8 engine and independent rear wheels
Nice restoration basis
French registration title
Chassis n° 1B77190DN*

12 000 – 18 000 €

Sans réserve - Without reserve



1965 JAGUAR S-TYPE 3.8

En octobre 1963 Jaguar présente la Type S disponible à la fois en version 3.4 l et 3.8 l. L'un des traits de génie de Jaguar et de ce modèle réside dans l'un des plus brillants moteurs de sa génération ; le célèbre XK, qui commencera justement sa vie en 3,4 l puis en 3,8 l et la finira en 4,2 l. Conçu en 1943 et 1944, né en 1948, le moteur 6-cylindres XK est resté en production jusqu'en 1986, date à laquelle il cède la place au groupe AJ6 tout alu 4-soupapes. C'est un beau record de longévité pour un moteur qui mènera cinq fois Jaguar à la victoire au Mans. Revenons à la Type S, le S indique qu'il s'agit en quelque sorte d'une super Mark II, la fameuse berline sportive lancée au Salon de Londres en octobre 1959. L'avant de la S-Type est très proche, en revanche toute la partie arrière semble provenir de la grande Mark X, en légère réduction. On note sur la partie avant quelques

distinctions : disparition des petites veilleuses sur le sommet de l'aile, phares et antibrouillards surmontés d'une sorte de sourcil, visières en tôle, feux clignotants débordant sur la face latérale de l'aile, entourage de calandre plus épais et pare-chocs plus minces. L'aménagement intérieur est à peu de choses près celui d'une grande Mark X avec l'avantage de sièges avant plus étroits, offrant donc un meilleur maintien. Pour schématiser, la Type S est une Mark II à roues arrière indépendantes et avec un intérieur de Mark X. Le berceau détachable qui porte l'ensemble de la suspension arrière est exactement du même modèle que celui qui équipait déjà la Type E et la Mark X, si ce n'est la différence de voie. Mécaniquement, il n'y a pas de différence entre le XK des Mark II et celui des Type S : même bas moteur, même culasse et même carburateur.

À noter que 1965, millésime du modèle présenté, est l'année record pour la production du modèle avec 9 545 exemplaires construits. Au moment même où la Mk II connaît la situation inverse. Le dossier de la voiture comporte des factures d'une restauration de la carrosserie effectuée en 1994. À l'origine gris clair, la caisse fut repeinte en blanc crème. Notons la présence de plusieurs photos d'époque détaillant la restauration : le moteur fut déposé et la sellerie également refaite, en conservant son cuir noir d'origine. Elle présente depuis une belle patine, comme les boiseries de la planche de bord. Nous avons noté que le bloc moteur n'était pas d'origine, alors que la culasse oui. La voiture est équipée d'une boîte 4-vitesses avec overdrive. Nous avons aussi constaté que la cloche d'embrayage, fendue, avait été ressoudée.



In October 1963, Jaguar introduced the S-Type, available in both 3.4L and 3.8L versions. One of the traits of genius belonging to Jaguar and this model is one of the most brilliant engines of its generation; the famous XK, which started life as a 3.4L engine, then as a 3.8L engine and ended up as a 4.2L engine. Designed in 1943 and 1944, born in 1948, the 6-cylinder XK engine remained in production until 1986, when it gave way to the all-aluminum 4-valve AJ6 unit. This is a great record of longevity for an engine that would lead Jaguar to victory at Le Mans five times. Back to the S-Type. The S indicates that it is a sort of super Mark II, the famous sports sedan launched at the London Motor Show in October 1959. The front of the S-Type is very close, but the whole rear part seems to come from the big Mark X, slightly reduced. On the front part, there are a

few differences: the small nightlights on the top of the fender have disappeared, the headlights and fog lights are topped by a kind of eyebrow, the visors are made of sheet metal, the turn signal lights extend over the side of the fender, the grille is thicker and the bumpers are thinner. The interior layout is more or less the same as that of a large Mark X, with the advantage of narrower front seats, thus offering better support. To put it simply, the Type S is a Mark II with independent rear wheels and a Mark X interior. The detachable cradle that carries the entire rear suspension is exactly the same as the one that already equipped the E-Type and the Mark X, except for the difference in track. Mechanically, there is no difference between the XK engine of the Mark II and the Type S: same engine, same cylinder head and same carburetor.

It is worth noting that 1965, the year of the presented model, is the record year for the production of the S-type with 9,545 units built. At the same time, the Mk II is in the opposite situation. The car's file includes invoices for a body restoration performed in 1994. Originally light grey, the body was repainted in cream white. Note the presence of several period photos detailing the restoration: the engine was removed and the upholstery was also redone, keeping its original black leather. The upholstery has gathered a nice patina, as has the woodwork of the dashboard. We noticed that the engine block was not original, while the cylinder head was. The car is equipped with a 4-speed transmission with overdrive. We also noticed that the clutch bellhousing, which was split, had been re-welded.

25 000 - 35 000 €

Production confidentielle, 20 exemplaires au monde
Configuration idéale
Historique limpide

Carte grise française
Châssis n° SCBZR15C5TCX57830

*Confidential production, 20 units worldwide
Ideal configuration
Clear history*

*French registration title
Chassis n° SCBZR15C5TCX57830*



1996
BENTLEY  TURBO R
SPORT

Bentley présente au Salon de Genève 1985 la remplaçante de la Mulsanne, grande berline luxueuse et sportive, renommée Turbo R. Cette nouveauté partage la même base que sa grande sœur, remise au goût du jour. Tradition de la vénérable marque britannique, l'accent a été mis sur l'amélioration du confort et de la tenue de route, expliquant l'apparition du « R » pour « Roadholding » (tenue d'eroute en anglais). Le succès est immédiat et le magazine Motor Trend décrira cette auto

comme « la première Bentley depuis des dizaines d'années méritant son nom ». Une première version sportive de la Turbo R est présentée en 1995, sous le nom Turbo S. 75 exemplaires seront produits, avec un moteur poussé à 400 ch. En 1996, la Turbo R reçoit de nombreuses améliorations stylistiques et une autre version sportive est présentée. Les suspensions sont légèrement raffermies et une finition avec des ajouts de carbone dans l'habitacle est proposée. Seulement 20 exemplaires

seront produits, dont douze avec intérieur bois. Cette fois-ci, ce sera le V8 Turbo de 385 ch, plus traditionnel des autres Turbo R, qui équipera la voiture. La production de la Turbo R s'arrête en 1997 en même temps que le rachat de la marque par le groupe Volkswagen. La Turbo R sera ensuite remplacée par l'Arnage.

La voiture que nous présentons est l'une des vingt Turbo R Sport jamais fabriquées. Sur la série, nous comptons également trois châssis



long et dix-sept châssis court, le *nec plus ultra*. Treize de ces châssis court furent vendus en Allemagne, trois au Japon et... une à Monaco. C'est l'auto qui illustre ces pages. La facture d'achat d'origine, jointe au dossier, indique la configuration de la voiture : carrosserie couleur « *Black Emerald* » et intérieur cuir « *Sandstone* ». LA configuration parfaite pour une anglaise de cette catégorie. En 2005, la voiture est importée en France par un amateur éclairé, alors que son

compteur affiche 75 800 km. Une recherche Histovec nous permet de vérifier son kilométrage actuel de 139 500 km. Cet exemplaire est aujourd'hui dans un bel état de conservation cosmétique. La carrosserie présente peu de défauts et l'intérieur semble avoir bénéficié d'un entretien rigoureux et attentionné, même si la radio et les sièges électriques sont défectueux. Une révision a été effectuée en début d'année pour réveiller notre anglaise après cinq

années d'immobilisation. Le dernier contrôle technique, passé en février de cette année, révèle quelques défauts critiques et majeurs : jeu important de la crémaillère de direction, fuite d'huile, suspension pneumatique à revoir. Quelques défauts qui ne feront pas peur au connaisseur, qui saura déceler tout le potentiel de ce rarissime et noble Pur-Sang.

showed 75,800 km. A Histovec search allows us to verify its current mileage of 139,500 km. This car is today in a beautiful state of cosmetic preservation. The bodywork shows few defects and the interior seems to have been carefully maintained, even if the radio and the electric seats are defective. A service was carried out at the beginning of the year to revive our English car after five years of immobilisation. The last technical inspection, carried out in February of this year, revealed some critical and major defects: significant play in the steering rack, oil leakage, air suspension to be reviewed. A few defects that will not scare the connoisseur, who will be able to detect all the potential of this rare and noble thoroughbred.



At the 1985 Geneva Motor Show, Bentley presented the replacement for the Mulsanne, a large, luxurious and sporty saloon, renamed the Turbo R. This new car shared the same base as its older sister, but with a new look. As a tradition of the venerable British brand, the emphasis was placed on improving comfort and handling, which explains the appearance of the «R» for «Roadholding». It was an immediate success and Motor Trend magazine described it as «the first Bentley in decades to live up to its name». A first sports version of the Turbo R was introduced

in 1995 as the Turbo S. Seventy-five cars were produced, with the engine increased to 400 hp. In 1996, the Turbo R received a number of styling improvements and another sporty version was introduced. The suspension was slightly stiffened and the interior was finished with carbon fibre. Only twenty cars were produced, twelve of them with a wooden interior. This time the 385 hp V8 Turbo, more traditional of the other Turbo R cars, was used. Production of the Turbo R ended in 1997 when the brand was taken over by the Volkswagen Group. The Turbo R was then replaced by the Arnage.

The car we are presenting is one of only twenty Turbo R Sport cars ever built. There were also three long and seventeen short chassis in the series, the ultimate. Thirteen of these short chassis were sold in Germany, three in Japan and... one in Monaco. This is the car that illustrates these pages. The original purchase invoice, attached to the file, shows the car's configuration: «Black Emerald» body colour and «Sandstone» leather interior. The perfect configuration for a British car of this category. In 2005, the car was imported to France by an enlightened enthusiast, while its odometer

25 000 – 35 000 €

Deuxième main
Seulement 124 000 km
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis n° WDB1240361B716733

*Second hand
Only 124,000 km
Attractive estimate*

*French registration title
Chassis n° WDB1240361B716733*



1992 MERCEDÉS-BENZ 500 E

En 1990, pour concurrencer BMW sur le marché de la berline sportive, Mercedes dévoile la 500 E. Extérieurement, il s'agit d'une W124 (nom de code du châssis de la Classe E de l'époque). Mais sous le capot, le constructeur à l'étoile a logé le V8 de la 500 SL. Un moteur de 5 litres de cylindrée développant la bagatelle de 326 ch.

Plus que la puissance, c'est le couple de 480 Nm qui rythme les accélérations, au travers de la boîte automatique à 4 rapports qui ajoute à la performance. Du côté des trains roulants, Mercedes a fait appel à l'expertise de Porsche. Freinage renforcé, suspensions adaptées,

antipatinage... La 500 E est armée pour défier la concurrence. Du côté du chronomètre, elle fait oublier sa masse de 1,7 tonne : 250 km/h en vitesse de pointe et le zéro à 100 km/h avalé en 6,1 secondes. Sous ses airs de sage berline ne laissant apparaître de son tempérament racé que des ailes légèrement élargies, des jantes de 16 pouces au design spécifique et un pare-chocs doté d'une prise d'air agrandie, la 500 E s'avère une machine redoutable. Son tempérament fera d'elle la voiture préférée de nombreux pilotes de F1 comme Jacques Laffitte, de préparateurs réputés comme Aloïs Ruf ou de célébrités

comme Alain Ducasse qui, pour certains, dépasseront les 400 000 kilomètres à son volant. En 1995, la puissante berline tirait sa révérence après une production de 10 500 exemplaires. Si le modèle n'est donc pas si rare, il s'avère en revanche de plus en plus difficile de trouver une 500 E préservée dans son état d'origine.

L'exemplaire que nous présentons a été commandé en avril 1992 auprès de la concession Mercedes Salta à Lyon.

Il n'a connu que deux propriétaires et n'a jamais quitté le département du Rhône, si bien qu'il conserve aujourd'hui son immatriculation



d'origine. Son premier propriétaire cède la voiture à l'un de ses amis en 2002 qui l'a peu utilisée depuis. Notre 500 E présente une carrosserie bi-ton argent adamantine associée à un intérieur en cuir noir. Elle se trouve aujourd'hui dans son état d'origine, quelques rayures et défauts de carrosserie sont à noter. L'habitacle quant à lui est très bien conservé, la sellerie est superbe

et les boiseries possèdent toujours un bel éclat. Seul le ciel de toit se décolle à l'arrière du pavillon. On notera la présence d'un toit ouvrant électrique qui est fonctionnel. À son volant, nous avons pu apprécier son confort et ses performances. Celle-ci ayant très peu roulé ces dernières années, une révision globale de la mécanique sera à prévoir.

On signalera qu'elle est accompagnée d'un important dossier comprenant son carnet d'entretien et ses notices d'utilisation, son bon de commande ou encore de nombreuses factures. Avec son faible kilométrage, son historique limpide et son estimation attractive, notre berline sportive ne manque pas d'arguments pour vous séduire.

with a few scratches and body defects. The interior is very well preserved, the upholstery is superb and the woodwork still has a nice shine. Only the roof liner is detached at the back of the roof. The electric sunroof is functional. At the wheel, we were able to appreciate its comfort and performance. As the car has not been driven much in recent years, a general overhaul of the mechanics will be necessary. It should be noted that it is accompanied by an important file including its maintenance booklet and its user manuals, its order form and numerous invoices. With its low mileage, its clear history and its attractive valuation, our sports saloon has plenty of arguments to seduce you.



In 1990, in order to compete with BMW in the sports saloon market, Mercedes unveiled the 500 E. Externally, it was a W124 (the code name for the E-Class chassis at the time). But under the bonnet, the manufacturer with the star has put the V8 of the 500 SL. A 5 litres engine developing a whopping 326 hp. More than the power, it's the 480 Nm of torque that sets the pace for acceleration, through the 4-speed automatic transmission that adds to the performance. As for the running gear, Mercedes called on the expertise of Porsche. Reinforced braking, adapted suspensions, traction control...

The 500 E is armed to challenge the competition. As far as timekeeping is concerned, it makes you forget its weight of 1,7 ton : 250 km/h in top speed and zero to 100 km/h in 6.1 seconds. Underneath its sedan-like appearance, with only the slightly wider fenders, specially designed 16-inch wheels and a bumper with an enlarged air intake, the 500 E is a fearsome machine. Its temperament made it the favourite car of many F1 drivers such as Jacques Laffitte, famous tuners such as Alois Ruf and celebrities such as Alain Ducasse, some of whom drove it for over 400,000 kilometers. In 1995, the powerful

saloon was retired after a production run of 10,500 units. Although the model is not so rare, it is becoming increasingly difficult to find a 500 E preserved in its original condition. The example we present was ordered in April 1992 from the Mercedes Salta dealership in Lyon. It has had only two owners and has never left the Rhône department, so it retains its original registration. Its first owner gave the car to one of his friends in 2002 who has not used it much since. Our 500 E has a two-tone adamantine silver bodywork combined with a black leather interior. It is now in its original condition,

Rareté absolue
Modifiée par AMG
Look irrésistible

*Absolute rarity
Modified by AMG
Irresistible looks*

60 000 – 80 000 €

Titre de circulation japonais
Châssis n° WDB1240501A768365

*Japanese registration title
Chassis n° WDB1240501A768365*



MERCEDES-BENZ 300 1988 **CE 3.2 AMG**

La Mercedes W124 succède aux modèles W123 en 1985 avant d'être à son tour effacée par la Classe E W210 en 1995. Elle se déclina en berline W124, break S124, coupé C124, cabriolet A124 et limousine V124 avec le succès qu'on lui connaît sur le segment des berlines de classe moyenne. Si les chiffres de production sont en retrait par rapport à sa devancière, elle symbolise toute la quintessence de la tradition Daimler-Benz avec une qualité de finition au-dessus des standards de l'époque, une fiabilité sans faille et un confort de roulement à la hauteur des exigences de la clientèle du constructeur allemand. Du 4 cylindres

diesel de 72 ch à la bestiale 500E équipée d'un V8 de 326 ch, Mercedes a pensé à tous ceux désirant rouler au volant d'une Mercedes... au final 2 724 381 exemplaires seront produits ! Le modèle qui nous intéresse ici a lui connu une production bien plus confidentielle. A la fin des années 1980 le préparateur d'Affalterbach va proposer des améliorations mécaniques et des kits carrosserie pour différents modèles de la gamme et notamment la 300 CE. Ainsi, ils font grimper la cylindrée du M103 de 3,0 l à 3,2 l et remplacent l'arbre à cames et l'admission. La puissance du 6 cylindres passe alors de 188 à 234 ch. Le coupé 300 CE connaîtra 2 autres

versions avec la 3,4 l basée sur le moteur M104 et développant 274 ch ainsi que la mythique Hammer équipée dans sa version la plus puissante d'un V8 de 6,0 l développant 385 ch. Ces différentes versions ont été produites de manière très limitée, on estime la fabrication de chacune d'entre elles à quelques dizaines d'exemplaires, elles sont donc aujourd'hui extrêmement rares sur le marché.

L'exemplaire que nous présentons est un coupé 300 CE qui a été mis en circulation en novembre 1988 au Japon. On retrouve sous son capot un 6 cylindres de 3,2 l associé à une boîte automatique à 4 rapports. En plus de cette

optimisation mécanique, notre exemplaire a bénéficié d'un kit carrosserie comprenant des pare-chocs avant et arrière et des bas de caisse spécifiques. Mais également des jantes AMG 16 pouces couleur carrosserie et un becquet sur le coffre arrière de type *ducktail*. La somme de tous ces appendices associés à une teinte carrosserie blanc arctique confèrent à cette auto un look tout à fait bestiale. Dans l'habitacle, le ton est donné avec un volant 4 branches ciglié AMG, des compteurs à fonds

blancs spécifiques gradués jusqu'à 300 k/h ainsi que quelques insignes AMG. La sellerie en cuir noir correspond au modèle de série, elle est très bien conservée tout comme l'habitacle qui se trouve en très bel état. Son essai routier nous a donné entière satisfaction et nous a démontré tout le potentiel de l'auto qui peut s'avérer démoniaque lorsque l'on enfonce la pédale d'accélérateur. Notre exemplaire très bien préservé mérite donc l'intérêt des collectionneurs les plus exigeants.

Sa rareté, son look et ses performances en font avec certitude l'une des youngtimers les plus désirables de la production allemande.

In addition to this mechanical optimisation, our car has been fitted with a body kit including front and rear bumpers and specific rocker panels. But also 16-inch AMG wheels in body colour and a ducktail-type spoiler on the rear trunk. The sum of all these appendages combined with an Arctic white body colour gives this car a very beastly look. In the cabin, the tone is set with an AMG 4-spoke steering wheel, meters with specific white backgrounds graduated up to 300 kph as well as some AMG badges. The black leather upholstery corresponds to the production model and is very well preserved, as is the interior, which is in very good condition. The road test gave us complete satisfaction and showed us all the potential of the car, which can be demonic when the accelerator pedal is pushed. Our very well preserved example therefore deserves the interest of the most demanding collectors. Its rarity, looks and performance make it one of the most desirable youngtimers in German production.



The Mercedes W124 succeeded the W123 models in 1985 before being in turn obliterated by the E-Class W210 in 1995. It went on to become the W124 saloon, S124 estate, C124 coupé, A124 cabriolet and V124 limousine with the success it is known for in the middle-class saloon segment. Although the production figures are lower than those of its predecessor, it symbolises the quintessence of the Daimler-Benz tradition with a quality of finish above the standards of the time, flawless reliability and a ride comfort that meets the demands of the German manufacturer's customers. From

the 4-cylinder 72 hp diesel to the beastly 500E equipped with a 326 hp V8, Mercedes thought of all those who wanted to drive a Mercedes... in the end 2,724,381 examples were produced! The model we are interested in here had a much more confidential production. At the end of the 1980's, the Affalterbach tuner proposed mechanical improvements and body kits for different models of the range and in particular the 300 CE. They increased the capacity of the M103 from 3.0 l to 3.2 l and replaced the camshaft and the intake. The power of the 6-cylinder engine increased from 188 to 234 hp. The 300 CE

coupé had two other versions: the 3.4 litre version based on the M104 engine and developing 274 bhp, and the legendary Hammer equipped in its most powerful version with a 6.0 litre V8 developing 385 bhp. These different versions were produced in a very limited way, each one is estimated to have been produced in a few dozen examples, and are therefore extremely rare on the market today. The example we are presenting is a 300 CE coupe that was launched in November 1988 in Japan. Under the bonnet is a 3.2 litre 6 cylinder engine with a 4 speed automatic gearbox.

Vendue neuve en France
3^e main
Seulement 42.000 km

*Sold new in France
3rd hand
Only 42 000 original kilometers*

120 000 – 160 000 €

Carte grise française
Châssis n° WPOZZZ96ZMS470168

*French registration title
Chassis n° WPOZZZ96ZMS470168*



PORSCHE 1991 **964 TURBO 3.3** (965)

Le succès sans nom de la 911 s'est fait grâce à de subtiles évolutions. A la fin des années 1980, Porsche travaille sur le remplacement de la 3.2 l et présente en septembre 1988 au salon de l'auto de Paris, la 964. Elle sera pour la première fois dans l'histoire de Porsche en quatre roues motrices. La version deux roues motrices sortira l'année d'après avec les versions Targa et cabriolet. Les trois déclinaisons de carrosserie pourront bénéficier de la transmission 2 ou 4 roues motrices. La carrière de la 964 sera courte, 4 ans, et produite à un peu plus de 31 000 exemplaires.

La quintessence de cette génération sera la désormais mythique Turbo, présentée au salon de Genève 1990. La cylindrée est d'abord de 3.3 l puis 3.6 l développant respectivement 320 et 360 ch. Si la première reprend la base moteur de la 930, la seconde à reprendra le nouveau bloc tout en alu des Carrera RS. La Porsche 964 Turbo, ou 965, présentée dans ces pages est une voiture mise en circulation en France pour la première fois le 11 janvier 1991. Vendue neuve par le garage Loire Auto dans le Loiret à monsieur P, elle dispose des options d'usine intéressantes : les sièges sport,

l'autobloquant, le toit ouvrant et l'autoradio CD. Sa carrosserie arbore le très élégant noir métal et l'intérieur est en cuir gris. La voiture séjourne dans la région Nantaise pour les premières années de sa vie avant d'être vendue à un amateur de belle mécanique de Sologne en décembre 1997 ; le compteur affiche alors seulement 10.150 km. Celui-ci la gardera jusqu'en 2005 date à laquelle le compteur n'accuse que 29.550 km depuis sa sortie d'usine. Ce monsieur, fait reprendre la 965 pour l'achat d'un Land Cruiser et la voiture reste ainsi dans le stock du garage





The unheralded success of the 911 was achieved through subtle developments. At the end of the 1980s, Porsche worked on a replacement for the 3.2L and presented the 964 at the Paris Motor Show in September 1988. It was the first four-wheel drive car in the history of Porsche. The two-wheel drive version was released the following year with the Targa and cabriolet versions. All three body styles will be available with either 2WD or 4WD. The 964's career was short, lasting four years, and just over 31,000 were produced. The quintessence of this generation was the now legendary Turbo, presented at the 1990 Geneva Motor Show. The engine capacity was first 3.3 litres and then 3.6 litres, developing 320 and 360 bhp respectively. While the first car was based on the engine of the 930, the second car had the new all-aluminium block of the Carrera RS. The Porsche 964 Turbo, or 965, presented in these pages is a car first put on the road in France on the 11 of January 1991. Sold new by the Loire Auto garage in Loiret to Mr P, it has the interesting factory options of sports seats,



de monsieur C, grand amateur de belles voitures pendant 4 ans, avant qu'il ne la rachète en son nom propre. Elle ne totalise à ce jour que 42.000 km environ. La peinture est encore celle d'origine hormis le bas des ailes arrière qui fut repris à la suite d'impacts de gravillons. L'entretien fut toujours réalisé en concession Porsche ou par le garage de monsieur C. Dernièrement un grand check-up fut réalisé par le centre Porsche de Tours pour permettre au nouveau propriétaire de parcourir toutes distances sereinement au bruit de flat 6 Turbo. Notre essai nous comblera de joie : la voiture est incroyablement « fraîche » sans bruit parasite ni défaut à la conduite. La puissance disponible grâce à son Turbo KKK surprendra encore bon nombre de conducteur de sportive sur la route et les freins diablement efficaces à toutes les vitesses. La belle 964 sera vendue avec ses carnets, dont le guide Relais et Châteaux de 1992, et son double des clés avec le plip d'alarme d'origine encore fonctionnel. Rares sont les Porsche 964 Turbo sur le marché dans cet état de conservation et son historique limpide ; il est inutile de dire que cela représente une chance à saisir pour l'amateur.





auto-lock, sunroof and Porsche CD radio. The bodywork is in elegant metallic black and the interior is in grey leather. The car spent the first few years of its life in the Nantes region before being sold to a mechanical enthusiast from Sologne in December 1997, when the odometer showed only 10,150 kilometres. He kept it until 2005, when the odometer showed only 29,550 kilometres since leaving the factory. This gentleman took the 965 back to buy a Land Cruiser and the car remained in the garage of Mr C, a great lover of beautiful cars, for 4 years before he bought it in his own name. To date, the car has only covered about 42,000 kilometres.

The paintwork is still the original except for the lower part of the rear wings which was repainted following the impact of gravel. The maintenance has always been done in a Porsche dealership or by Mr C's garage. Recently, a major check-up was carried out by the Porsche centre in Tours to allow the new owner to travel all distances with peace of mind with the sound of the flat 6 Turbo. We were delighted with our test drive: the car is incredibly «fresh» without any disturbing noise or driving faults. The power available thanks to the KKK turbo will surprise many a sports car driver on the road and the brakes are devilishly effective at all speeds. The beautiful 964 will be

sold with its booklets, including the 1992 Relais et Châteaux guide, and its spare keys with the original alarm chip still functional. Few Porsche 964 Turbo's are on the market in this state of preservation and with its clear history; needless to say, this represents a great opportunity for the enthusiast.



Ex Frères Almeras et Roland Bervillé
Gagnante du Critérium National des Cévennes
Seulement 2 051 exemplaires

Carte grise française
Châssis n° WPOZZZ96ZNS490168
Moteur n° 62N80503

Ex Brothers Almeras and Roland Bervillé
Winner of the Critérium National des Cévennes
Only 2 051 copies

French registration
Chassis n° WPOZZZ96ZNS490168
Engine n° 62N80503

130 000 – 180 000 €



1992 PORSCHE 964 CARRERA RS

Après presque 20 ans d'absence, Porsche relance le mythique nom RS sur l'une de ses voitures de route. Le succès de la 2.7 RS du début des années 1970 a créé l'idylle de tous les Porschistes : le retour d'une voiture de course homologuée pour un usage routier. La maison mère exhaussera leurs prières avec la présentation au salon de Genève 1991 de la 964 Carrera RS. L'objectif initial est de produire 1 000 unités, mais le succès est tel que 2 051 exemplaires sortiront des chaînes. Visuellement, peu de choses semblent pouvoir la différencier d'une 964 Carrera 2, et cela fait encore aujourd'hui sa force ! La garde au sol

est réduite de 40 mm et le bouclier arrière est légèrement revu et l'habitacle est quant à lui dépouillé au maximum : les assises arrière disparaissent, les sièges avant sont remplacés par des baquets Recaro ; les moquettes, le ciel de toit et même les pare-soleils sont plus fins. Tous les éléments de confort : fenêtres électriques, radio et climatiseur sont supprimés. La direction assistée est elle aussi oubliée, attrait qui donne des sensations de conduite résolument sportives. Le châssis est revu par le département Weissach, qui renforce à la main les points de soudure, baisse la hauteur de caisse, raffermi les suspensions et monte

des jantes en magnésium. Du point de vue mécanique, la base est empruntée aux 964 Carrera 2 de série.

Cylindres, pistons, volant moteur sont cependant remplacés, le pot catalytique est tout simplement enlevé, et les rapports de boîte sont raccourcis.

Tout ce travail permet aux 964 Carrera RS de profiter d'un gain de 10 ch et d'une perte de 110 kg sur la balance ! Deux versions de 964 RS ont vu le jour : la Lightweight, stricte interprétation d'une auto de course adaptée à la route, et la Touring, reprenant les éléments de confort des 964 Carrera de série.





L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui est une version Lightweight ayant été livrée le 13 mai 1992 au Pays-Bas.

Son premier propriétaire français, Roland Bervillé, pilote émérite ayant gagné la catégorie LMGT1 des 24 Heures du Mans 2010, s'en porte acquéreur très peu de temps après. Le carnet de garantie témoigne d'un premier entretien le 10 septembre 1992, à 2 992 kilomètres, en France. Roland Bervillé revend la 964 RS aux frères Almeras au début 1995, dans le but de leur racheter une 911 RSR du Mans.

A cette époque, la FFSA crée un nouveau plateau « GT de série » pour ses épreuves de championnat de Rallye. Jacques Almeras voit en cette nouveauté une opportunité intéressante pour un retour sur le monde du rallye et inscrit au Critérium National des Cévennes 1995 notre 964 Carrera RS. Cette voiture sera la dernière voiture de course de Jacques Almeras et la toute première de sa fille, Cécile Almeras qui débutera en tant que coéquipière. Le succès est au rendez-vous, puisqu'ils gagneront leur catégorie !

Le passeport FFSA de notre auto date de 1995 et montre sa livrée Mobil 1, que l'on retrouve aussi dans les photos d'époques du livre « Porsche Almeras » de Jean-Marc Chaillet.

En fin d'année, la voiture est rachetée par Monsieur Leonetti, puis elle change à nouveau de main en 2001, pour venir en région parisienne chez Monsieur Boulenger.

Deux autres propriétaires suivront avant la vente en 2010 à Monsieur Brunel, qui la gardera jusqu'en 2021. Ce propriétaire utilisera cette auto de façon rare, mais uniquement sur circuit. Le carnet de garantie témoigne d'un entretien suivi, la dernière révision datant de novembre 2021. Fait rare sur ces modèles, notre exemplaire est toujours sur ses jantes en magnésium d'origine. L'Histovec a pu nous prouver que le kilométrage annoncé par le compteur est fiable : environ 120 000 kilomètres. Son état actuel est bon, la voiture sort d'une peinture complète et son intérieur est parfaitement préservé. L'arceau de sécurité Matter, probablement installé par les Almeras, équipe toujours la voiture.

Le contrôle technique a décelé un défaut aux freins, nécessitant une contre visite. Le propriétaire actuel s'est engagé à faire régler le problème chez un spécialiste Porsche d'ici la vente. Voici donc l'opportunité d'acquérir une authentique 964 RS Lightweight avec une histoire en compétition aux mains d'un des préparateurs les plus renommés de la marque.

After almost 20 years of absence, Porsche relaunches the mythical name RS on one of its road cars. The success of the 2.7 RS in the early 1970's created an idyll for all Porsche enthusiasts: the return of a racing car homologated for road use. The parent company answered their prayers with the presentation of the 964 Carrera RS at the 1991 Geneva Motor Show. The initial goal was to produce 1,000 units, but it was so successful that 2,051 units rolled off the assembly line. Visually, there seems to be little to differentiate it from a 964 Carrera 2, and that is still its strength today! The ground clearance is reduced by 40 mm and the rear bumper is slightly revised, while the interior is stripped down to the bare essentials: the rear seats disappear, the front seats are replaced by Recaro buckets; the carpets, the roof lining and even the sun visors are thinner. All the comfort elements: electric windows, radio and air conditioning are removed. The power steering is also omitted, an attraction that gives a decidedly sporty driving feel. The chassis was redesigned by the Weissach department,

which reinforced the welds by hand, lowered the ride height, tightened the suspension and fitted magnesium wheels. Mechanically, the basis is taken from the standard 964 Carrera 2. Cylinders, pistons and flywheel are replaced, the catalytic converter is simply removed and the gear ratios are shortened. All this work allows the 964 Carrera RS to enjoy a gain of 10 horsepower and a loss of 110 kg on the scale! Two versions of the 964 RS were created: the Lightweight, a strict interpretation of a racing car adapted to the road, and the Touring, which incorporates the comfort features of the standard 964 Carrera.

The car we are presenting today is a Lightweight version that was delivered on May 13, 1992 in the Netherlands. Its first French owner, Roland Bervillé, a driver who won the LMGT1 class at the 2010 Le Mans 24 Hours, bought the car shortly afterwards. The service book shows a first service on September 10, 1992, at 2,992 kilometers, in France. Roland Bervillé sold the 964 RS to the Almeras brothers at the beginning of 1995, with the aim of buying a 911 RSR from





Le Mans. At that time, the FFSA created a new «production GT» grid for its Rally Championship events. Jacques Almeras saw this as an interesting opportunity for a return to the world of rallying and entered our 964 Carrera RS in the 1995 Critérium National des Cévennes. This car was to be Jacques Almeras' last race car and the very first for his daughter, Cécile Almeras, who made her debut as a teammate. The success is there, since they will win their category!
The FFSA passport of our car dates back to 1995 and shows its Mobil 1 livery, which can also be seen in the period photos of the book «Porsche Almeras» by Jean-Marc Chaillat.
At the end of the year, the car is bought by Mr. Leonetti, then it changes hands again in 2001, to come to Paris to Mr. Boulenger. Two other owners will follow before the sale in

2010 to Mr Brunel, who will keep it until 2021. He had not use the car so much, but only on track. The service book shows a regular maintenance, the last service being in November 2021. Our car is still on its original magnesium rims, which is exceptional. The Histovec proves that the mileage announced by the odometer is reliable: about 120,000 kilometers. Its current condition is good, the car has just been completely repainted and its interior is perfectly preserved. The Matter roll bar, probably installed by the Almeras, is still fitted to the car. The technical control has detected a defect in the brakes, requiring a second visit. The current owner has committed to have the problem fixed by a Porsche specialist before the sale. Here is the opportunity to acquire an authentic 964 RS Lightweight with a racing history in the hands of one of the most renowned Porsche tuners.

45 000 – 65 000 €

Moins de 62 000 km
2 999 exemplaires
Superbe configuration
Titre de circulation japonais
Véhicule dédouané
Chassis n° WBSCM91070LB55997

*Less than 62,000 km
2,999 units
Superb configuration
Japanese registration title
Customs cleared vehicle
Chassis n° WBSCM91070LB55997*



1999 **BMW Z3 M** COUPÉ

Il est peu courant qu'un coupé dérive d'un cabriolet : c'est plus souvent l'inverse.

La version Coupé de la Z3 n'aurait d'ailleurs pas dû exister. L'idée germa au sein d'une petite équipe de chez BMW Motorsport GmbH, le but premier étant d'offrir un châssis plus rigide que le Z3 Roadster. La direction de la marque refuse d'abord le projet, jugé peu rentable et source de concurrence interne avec le coupé M3 E36 déjà existante. Pour réduire les coûts, Motorsport décide que son Z3 Coupé – qui reste une stricte deux places - reprendra un maximum de pièces du roadster. Il recevra aussi en plus du bloc Motorsport, le 2.8 à

6 cylindres afin d'atteindre des volumes de production suffisants. À force de persuasion le projet est validé par la direction. Chris Bangle prend la tête du design BMW en 1992, dans l'opération, l'homme et son équipe réalisent la transformation du roadster nom pas en coupé mais en petit break de chasse à hayon offrant l'avantage d'un vaste coffre. Présenté au salon de Francfort 1997, il conserve son faciès de squalo auquel la greffe d'une cabine aux lignes fuyantes lui donne une des gueules les plus identitaires de la fin du 20^e siècle. Si dans l'esprit elle peut rappeler la MGB GT, la Z3 Coupé se démarque de tout ce qui pouvait

se faire dans les années 1990. Produite moins de trois ans à 18 000 exemplaires, le Z3 Coupé est d'ores et déjà collectionné. La version M avec son moteur S50 de première génération, celui de la M3 E36 3,2 l (3,2 l et 321 ch), a été produite à seulement 2 999 exemplaires.

Vendu neuf au Japon, ce modèle doté du mythique bloc S50B32 a été mis en circulation le 11 mars 1999. Il a été importé en France en 2018, il est dédouané et possède son certificat de conformité permettant l'obtention d'une carte grise française. Tous les documents de bord en japonais sont présents et son état laisse rêver.



Esthétiquement, sa carrosserie bleu Estoril est dans un superbe état. L'habitacle n'est pas en reste, la sellerie en cuir bi-ton Nappa bleu Estoril et noir est parfaitement conservée.

Il en est de même pour les contreportes et le ciel de toit. On notera que notre exemplaire est équipé d'un toit ouvrant. Sa mécanique a été révisée en octobre 2021 alors que son compteur affichait 61 384 km. Sain et d'une grande vigueur mécanique, on ne se lasse pas de la position

de conduite ni du maniement de la boîte de vitesse. Cette auto est aussi sensationnelle à conduire qu'à regarder, plus rigoureuse que le roadster mais toujours folklorique et attachante. Ne manquant pas de faire tourner les têtes sur son passage, nous pouvons affirmer que le Z3 M Coupé est très clairement une voiture à collectionner d'urgence. Cet exemplaire au faible kilométrage est un « must have », faites-nous confiance !



It is infrequent that a coupé is derived from a cabriolet : it is more often the opposite.

In fact, the coupé version of the Z3 should not have existed in the first place. The idea came from a small team at BMW Motorsport GmbH, the primary purpose being to offer a stiffer chassis than the Z3 Roadster. At first, the brand's management rejected the project as unprofitable and a source of internal competition with the existing M3 E36 coupé. To reduce costs, Motorsport decided that the Z3 Coupé - which was still a strict two-seater - would use as many parts as possible from the roadster. In addition

to the Motorsport block, it would also receive the 2.8 6-cylinder engine in order to achieve sufficient production volumes. After much persuasion, the project was approved by the management. Chris Bangle took over as head of BMW design in 1992, and in the process, he and his team transformed the roadster from a coupé into a small hatchback with the advantage of a large boot. Presented at the 1997 Frankfurt Motor Show, it kept its squalid face to which the grafting of a cabin with receding lines gave it one of the most distinctive faces of the late 20th century. While in spirit it may recall the

MGB GT, the Z3 Coupé stands out from anything else that was available in the 1990s. Produced in less than three years with 18,000 units, the Z3 Coupé is already a collector's item. The M version with its first-generation S50 engine, coming from the M3 E36 3.2i (3.2l and 321hp), was produced in only 2,999 units. Sold new in Japan, this model with the legendary S50B32 block was launched on 11th March 1999. It was imported to France in 2018, has been cleared through customs and has a certificate of conformity allowing it to obtain a French registration document. All the documents in

Japanese are present and its condition is very good. Aesthetically, it's Estoril blue body is in a superb condition. The interior is not to be outdone, the two-tone Estoril blue and black Nappa leather upholstery is perfectly preserved. The same goes for the doors and the roof lining. It should be noted that our car is equipped with a sunroof. The car's mechanics were revised in October 2021 and the odometer showed 61,384 km.

The car is sound and mechanically very strong, and neither the driving position nor gearbox handling is tiring. This car is as sensational to drive as it is to look at, more rigorous than the roadster but still folksy and engaging. Not failing to turn heads as it passes, we can say that the Z3 M Coupé is very clearly a car to be collected urgently. This low mileage example is a «must have», trust us!



État rare
Historique connu et suivi depuis l'origine
Performances intéressantes

Carte grise française
Châssis n° WBAAB910302441706

Rare condition
History known since the origin
Interesting performances

French registration title
Chassis n° WBAAB910302441706

14 000 – 18 000 €



1989 BMW 325 COUPÉ IX

Présentée en 1975, la première Série 3 est commercialisée sous le code E21 en remplacement des E10/E20. La deuxième génération de la Série 3 (type E30) arrive en 1982 en version 2-portes puis en carrosserie 4-portes en 1984. Elle sera d'abord proposée avec deux motorisations 4-cylindres, 1,6 l ou 1,8 l, et deux 6-cylindres en ligne 2 l et 2,3 l avant d'accueillir en 1986 le tout nouveau 6-cylindres 2,5 l développant 171 ch qui sera, entre autres modèles, introduit sur la première E30 à transmission intégrale, baptisée 325 IX. Réputé pour fabriquer des voitures au comportement survireur, le constructeur bavarois voudra faire taire les mauvaises langues en mettant en avant les nouvelles capacités d'adhérence de sa berline compacte. Le pari est réussi, mais celle qui représente le haut de gamme

du modèle reste pauvre en équipements de série. Esthétiquement, la 325 IX disponible en carrosserie coupé, berline et touring se différencie assez peu des autres E30, à l'exception des deux centimètres supplémentaires de garde au sol et de ses ailes arrière modifiées pour accueillir des trains roulants aux voies plus larges. Pourtant produite à près de 30 000 exemplaires, il est difficile aujourd'hui de trouver un exemplaire en bon état de conservation et esthétiquement préservée des affres du tuning. Livrée neuve le 3 février 1989 par le Garage de la Gare – Emile Frey à Lausanne, cette BMW 325 IX Coupé totalise au jour de notre visite un peu moins de 220 000 km. En parfait état de présentation, elle est accompagnée de son carnet d'entretien qui illustre un suivi mécanique régulier d'abord à Lausanne, puis

en concession BMW à Nîmes, et de nouveau en Suisse au garage Alpauto à Villars. Bien repeinte dans sa teinte d'origine, la carrosserie est exempte de corrosion, vierge de toute trace de choc, et la sellerie en velours gris est dans un état proche du neuf. Achetée il y a 4 ans lors d'une vente aux enchères Aguttes, la voiture a parcouru moins de 4 000 km aux mains de son nouveau propriétaire, qui lui a prodigué cependant les soins nécessaires au maintien de son excellent état, de présentation comme de fonctionnement (traitement carrosserie, pneus et compresseur de climatisation neufs notamment). Les 325 IX en version coupé et dans cet état-là sont rares sur le marché, et la cote de ces BMW mythiques des années 1990 ne cesse de grimper : ne laissez pas passer votre chance.



Introduced in 1975, the first 3 Series was marketed under the E21 code as a replacement for the E10/E20. The second generation of the 3 Series (type E30) arrived in 1982 in a 2-door version and then in a 4-door body in 1984. It was initially offered with two 4-cylinder engines, 1.6 l or 1.8 l, and two in-line 6-cylinder engines, 2.0 l and 2.3 l, before being equipped with the all-new 171 hp 2.5-litre 6-cylinder engine in 1986, which was introduced in the first all-wheel-drive E30, the 325 IX, among other models. The Bavarian manufacturer, known for producing cars with an over-steer behaviour, wanted to silence the bad tongues by highlighting the new grip capacities of its compact saloon. The bet is successful, but the top of the range

model remains poorly equipped as standard. Aesthetically, the 325 IX, available in coupe, sedan and touring body styles, differs little from the other E30s, with the exception of the extra two centimetres of ground clearance and its rear wings modified to accommodate wider-track running gear. Although nearly 30,000 were produced, it is difficult to find one today in good condition and aesthetically preserved from the ravages of tuning.

Delivered new on February 3, 1989 by the Garage de la Gare - Emile Frey in Lausanne, this BMW 325 IX Coupé had just under 220,000 km on the day of our visit. In perfect condition, it is accompanied by its maintenance booklet which illustrates a regular mechanical follow-up first in

Lausanne, then in the BMW dealership in Nîmes, and again in Switzerland at the Alpauto garage in Villars. Well repainted in its original colour, the bodywork is free of corrosion, free of any trace of impact, and the grey velvet upholstery is in near new condition. Purchased 4 years ago at an Aguttes auction, the car has covered less than 4,000 km in the hands of its new owner, who has nevertheless taken the necessary care to maintain its excellent condition, both in terms of appearance and operation (bodywork treatment, new tyres and air conditioning compressor in particular). The 325 IX in coupé form and in this condition are rare on the market, and the price of these mythical 1990s BMWs is constantly rising: don't let your chance pass.

Bel état de présentation et de fonctionnement
Configuration d'origine, jamais tunée
Youngtimer iconique

Carte grise française
Châssis n° WBADC7100100641087

*Nice condition
Original configuration, never tuned
Iconic youngtimer*

*French registration title
Chassis n° WBADC7100100641087*

18 000 – 24 000 €

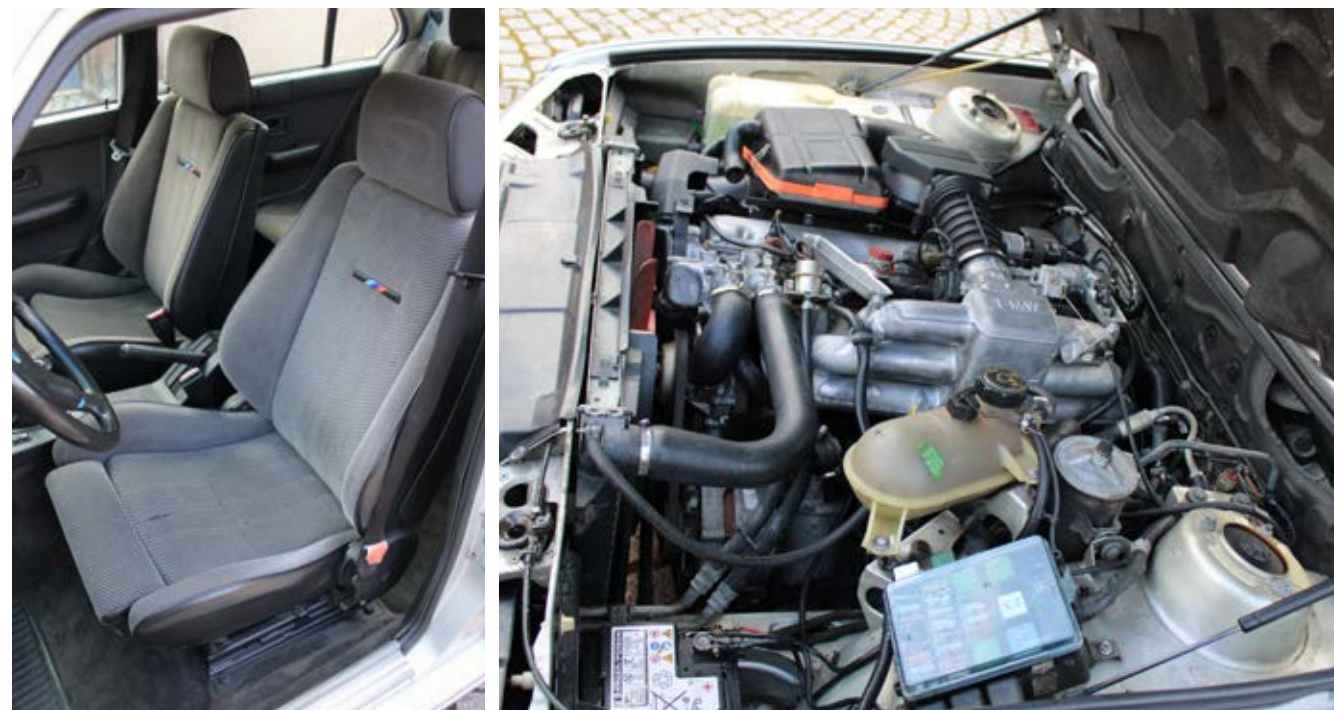


1985 BMW M535i E28

En 1972, BMW crée sa filiale compétition, baptisée BMW Motorsport GmbH, et rapidement connue sous le seul nom de M. Cette entité va d'abord développer des voitures exclusivement destinées à la compétition, dont des F2 et des Supertourisme, avant de créer la première supercar de la firme bavaroise : la M1. Cette authentique voiture de course fabriquée en petite série inaugure les BMW M. En effet, pour répondre à l'invasion des tuners allemands, dont Alpina, BMW Motorsport va désormais se pencher sur les voitures de grande série. L'aventure commence avec la M535i E12, produite de 1981 à 1984 à un peu plus de 3 000 exemplaires, et remplacée en 1984, avec le passage à la nouvelle génération de Série 5, par la M535i E28. La formule est plutôt basique, puisque la griffe M ne concerne ici que l'esthétique. Jantes spécifiques, pneus larges, boucliers et bas de caisse agressifs : le look de la M535i fait mouche. Avec 218 ch et 310 Nm de

couple, le 6-cylindre en ligne aussi mélodieux que performant propulse la M535i à 100 km/h en seulement 7,2 secondes, et abat le kilomètre départ arrêté en moins de 28 secondes. Des performances plus que remarquables pour une berline de l'époque. Grâce à son excellent châssis, la berline de Munich contenait alors assez aisément la concurrence. Avec un peu de moins de 10 000 exemplaires produits, la M535i reste à ce jour un modèle difficile à trouver en bon état et dans sa configuration d'origine. Nombre d'entre elles ont parfois fait les frais d'une conduite un peu trop optimiste ou bien souffert d'un manque de soins. L'exemplaire que nous vous proposons est d'origine suisse et fut livré neuf par le concessionnaire BMW de Morges, le Garage Le Cèdre, en juin 1985. Cette M535i se présente dans sa teinte d'origine *Polaris Metallic*, chaussée de ses TRX d'origine, et équipée de son kit carrosserie M-Tech d'époque.

Sans carnet d'entretien, il est difficile de suivre l'historique de la voiture, mais elle se présente à nous en très bel état, ayant récemment reçu un voile de peinture, tandis que notre essai a révélé une auto au comportement extrêmement sain, sans jeu dans les trains roulants, ni fumée ou bruit suspects. Les alignements sont bons, la carrosserie est saine (quelques points de rouille sont à noter au niveau des portes et bas de caisse, tandis que le becquet en caoutchouc est fissuré) et ne semble pas porter la moindre trace de choc ou d'accident. Au volant, la prise en main d'une BMW des années 1980 est toujours aussi exaltante. La boîte Getrag à cinq rapports (associée à un autobloquant à 25%) tombe parfaitement sous la main et le « 6 en ligne » ne demande qu'à grimper dans les tours. Cette belle M535i a de nombreux atouts et représente l'opportunité d'acquérir un authentique et iconique *youngtimer* pour un prix raisonnable.



In 1972, BMW created its racing subsidiary, named BMW Motorsport GmbH, and quickly known only as M. This entity will first develop cars exclusively intended for racing, including F2s and Supertouring cars, before creating the first supercar of the Bavarian firm: the M1. This authentic racing car, produced in small series, inaugurated the BMW M. Indeed, in response to the invasion of German tuners, including Alpina, BMW Motorsport will now focus on mass-produced cars. The adventure begins with the M535i E12, produced from 1981 to 1984 with a little more than 3,000 units, and replaced in 1984, with the passage to the new generation of Series 5, by the M535i E28. The formula is rather basic, since the M label only concerns the aesthetics. Specific wheels, wide tyres, aggressive bumpers and rocker panels: the look of the M535i hits the spot.

With 218 hp and 310 Nm of torque, the melodious and powerful in-line 6-cylinder engine propels the M535i to 100 km/h in just 7.2 seconds, and completes the standing start kilometre in less than 28 seconds. This is a remarkable performance for a saloon car of its time. Thanks to its excellent chassis, the Munich sedan was able to hold off the competition quite easily. With just under 10,000 produced, the M535i is still a difficult model to find in good condition and in its original configuration. Many of these cars have been driven a little too optimistically or suffered from a lack of care. The example we are offering is of Swiss origin and was delivered new by the BMW dealer in Morges, Garage Le Cèdre, in June 1985. This M535i is presented in its original *Polaris Metallic* colour, with its original TRX tyres, and equipped with its original M-Tech body kit.

Without a service book, it's difficult to follow the car's history, but it comes to us in very good condition, having recently received a coat of paint, while our test drive revealed an extremely sound car, with no play in the drivetrain, nor suspicious smoke or noise. Alignments are good, the bodywork is sound (there are a few rust spots on the doors and rocker panels, while the rubber spoiler is cracked) and does not seem to bear the slightest trace of impact or accident. Behind the wheel, it's as exhilarating as ever to drive a 1980s BMW. The five-speed Getrag gearbox (combined with a 25% autoblocker) feels right at home and the inline-six is just begging to be revved up. This beautiful M535i has a lot going for it and represents an opportunity to acquire an authentic and iconic *youngtimer* for a reasonable price.

Moteur neuf
Véritable collector
Légende des rallyes

*New engine
Real iconic car
Rally legend*

45 000 – 55 000 €

Carte grise française
Châssis n° WAUZZZ85ZDA900933

*French registration title
Chassis n° WAUZZZ85ZDA900933*



1982 AUDI QUATTRO

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

Le projet démarre en mars 1977 lorsque les techniciens de la marque aux anneaux équipent une Audi 80 d'une transmission 4x4 tout terrain d'origine Volkswagen fabriquée pour l'armée

allemande. En cours d'année, c'est un moteur 5 cylindres à turbocompresseur développant 200 chevaux qui y est installé. Après des kilomètres et des kilomètres d'essais sur les routes les plus difficiles de la planète, le coupé Audi Quattro voit officiellement le jour au Salon de Genève en mars 1980. Sa commercialisation en série se fera en parallèle de ses débuts en Championnat du Monde des Rallyes en 1981, première saison pendant laquelle la future surdouée remporte le Rallye de Suède et celui de San Remo... Dès sa deuxième participation, Audi s'adjuge le Championnat du Monde des Rallyes et s'ouvre les portes d'une période

faste en victoires sous l'ère des légendaires Groupe B. Le coupé Quattro de série connaîtra 2 évolutions majeures avec la MB en 1987 qui voit sa cylindrée passer de 2,1 à 2,2 l et la RR en 1990 qui reçoit une culasse 20 soupapes. Sa production s'arrêtera en 1991 avec près de 11 500 unités fabriquées.

D'origine suisse, notre exemplaire a été mis en circulation dans le canton de Vaud le 8 décembre 1982. Il a ensuite été importé en France en 1997 et serait aujourd'hui une deuxième main. Crédité d'un peu plus de 180 000 km, il présente une carrosserie blanc



alpin qui a été repeinte il y a une vingtaine d'années, quelques traces de corrosion sont néanmoins à signaler. À l'intérieur, l'habitacle se trouve dans son jus, il est doté de la sellerie en velours caractéristique du modèle avec ses bandes vertes et marrons.

On y retrouve également un tableau de bord digital, précurseur à l'époque ou sa fameuse

tirette permettant de bloquer les différentiels avant ou arrière. L'atout majeur de cette auto se trouve sous le capot. En effet, son moteur WR a bénéficié fin 2020 d'une réfection complète. Au même moment, l'embrayage a été remplacé et le turbo ainsi que le radiateur ont été restaurés. Les trains roulants quant à eux ont été démontés et reconditionnés.

Avec sa mécanique remise au goût du jour et sa belle configuration, notre coupé mythique ne demande qu'à reprendre la route. Il vous assurera une immersion garantie au beau milieu des années 1980.



Until relatively recently, and apart from a few prestigious exceptions, including a handful of Formula 1 cars, all-wheel drive was mainly reserved for agricultural or construction machinery. It was while preparing a lecture on the technology of rear-wheel drive compared to front-wheel drive that an Audi engineer, Jörg Bensinger, had the idea of bringing this practice back to touring cars. The project started in March 1977 when the technicians of the ringed brand equipped an Audi 80 with an off-road 4x4 transmission of Volkswagen origin manufactured for the German army. During the

year, a 5-cylinder turbocharged engine developing 200 horsepower was installed. After miles and miles of testing on the world's toughest roads, the Audi Quattro coupé was officially launched at the Geneva Motor Show in March 1980. Its production launch was accompanied by its debut in the World Rally Championship in 1981, the first season in which it won the Swedish Rally and the San Remo Rally. In its second appearance, Audi won the World Rally Championship and opened the door to a golden era of victories in the legendary Group B cars. The Quattro coupé was to undergo two major

changes with the MB in 1987, which saw its capacity increase from 2.1 to 2.2 l, and the RR in 1990, which received a 20-valve cylinder head. Its production will stop in 1991 with nearly 11 500 units manufactured.

Of Swiss origin, our example was put into circulation in the canton of Vaud on 8th December 1982. It was then imported into France in 1997 and is said to be a second hand car today. With a little more than 180,000 km, it has an Alpine white body which was repainted about 20 years ago, although some traces of corrosion can

be seen. Inside, the cabin is still in its original state, with the velvet upholstery characteristic of the model with its green and brown stripes. There is also a digital dashboard, a forerunner at the time, and the famous pull tab for locking the front and rear differentials. The major asset of this car is under the bonnet. Indeed, its WR engine was completely overhauled at the end of 2020. At the same time, the clutch was replaced and the turbo and radiator were restored. The running gear was dismantled and reconditioned. With its updated mechanics and its beautiful configuration, our mythical coupé is just waiting to get back on the road. It will ensure you a guaranteed immersion in the middle of the 1980s.



Voiture emblématique des années 1980
Mécanique noble
Projet de restauration intéressant

*Emblematic car of the 1980s
Noble mechanics
Interesting restoration project*

3 000 – 6 000 €

Sans réserve - Without reserve

Pas de carte grise
Châssis n° ZAM331B00*DB102918

*No registration title
Chassis n° ZAM331B00*DB102918*



1983

MASERATI BITURBO

En 1975, la marque au célèbre Trident est « lâchée » par son principal actionnaire, le constructeur français Citroën. Après un appel à l'aide de l'Etat italien, c'est le fantasque homme d'affaires argentin Alejandro de Tomaso qui rachète Maserati pour quelques Lires. Rodé au business automobile, il sait qu'il faut, pour sauver l'entreprise de Modène, produire plus, donc plus accessible, en conservant le mélange de performance et de luxe qui font partie de son ADN. S'il décide dans un premier temps de construire la Kyalami, ouvertement clonée sur la De Tomaso Longchamps, et la Quattroporte III, il veut aussi concurrencer la BMW Série 3, qui connaît un immense succès, avec une compacte 4-places capable d'être homologuée tant en Europe qu'au Moyen-Orient ou aux Etats-Unis. Pour cela, il rachète également le constructeur Innocenti, et trouve par là-même

un outil industriel adapté à ses prétentions. La Quattroporte est « redessinée » et affinée par le designer Pierrangelo Andreani, pour aboutir à la Biturbo, qui se distingue d'emblée par sa ligne compacte et agressive. Sous le capot, pour rester sous la barre des 2 l de cylindrée (pour une question de fiscalité italienne), c'est le V6 « Alfieri », déjà vu sur les SM et Merak, qui est retravaillé en 1 996 cm³, mais accouplé à... deux turbos ! Au final, les 180 ch de cette première Biturbo séduisent la presse, et les premiers clients... rapidement déçus par un manque de fiabilité, dû à une mise au point trop hâtive. Au fil des ans, la Biturbo évolue avec une multitude de déclinaisons, jusqu'à la Ghibli II. L'entreprise se retrouve néanmoins de nouveau en difficulté, obligée de faire rentrer le géant Fiat au capital. L'aventure s'arrête après 37 966 « Biturbo » toutes versions

confondues fabriquées entre 1982 et 1994. Le modèle suscite aujourd'hui autant de passion que de prudence, puisque les Biturbo ne furent pas toutes fiabilisées ni bien réglées, et souvent maltraitées par des propriétaires désargentés. La voiture que nous vous proposons fut achetée par un amateur français lors d'une vente aux enchères en 2001, en provenance d'Italie. Décédé quelques temps plus tard, la voiture fut stockée dans les communs du château familial. C'est là où nous l'avons retrouvée en début d'année. La carrosserie a un peu souffert, notamment au niveau du capot et des portes, mais l'intérieur présente plutôt bien, tandis que le moteur n'est pas bloqué. La voiture, vendue sans titre de circulation, fera le bonheur d'un amateur courageux, ou d'un collectionneur de Biturbo désireux d'avoir une banque de pièces de premier choix.

In 1975, the famous Trident brand was «dropped» by its main shareholder, the French manufacturer Citroën. After an appeal for help from the Italian government, the whimsical Argentine businessman Alejandro de Tomaso bought Maserati for a few lire. He knew that in order to save the Modena-based company, he had to produce more, and therefore more affordable, while maintaining the mix of performance and luxury that was part of its DNA. While he initially decided to build the Kyalami, openly cloned from the De Tomaso Longchamps, and the Quattroporte III, he also wanted to compete with the hugely successful BMW 3 Series with a compact 4-seater capable of being homologated in Europe as well as in the Middle East and the USA. To do this, he also bought the Innocenti manufacturer, and thus

found an industrial tool adapted to his claims. The Quattroporte was «redesigned» and refined by the designer Pierrangelo Andreani, resulting in the Biturbo, which immediately stood out for its compact and aggressive lines. Under the bonnet, in order to stay under the 2-litre displacement bar (for Italian tax reasons), the «Alfieri» V6, already seen on the SM and Merak, was reworked into a 1,996 cc engine, but coupled with... two turbos! In the end, the 180 hp of this first Biturbo seduced the press and the first customers... quickly disappointed by a lack of reliability, due to a too hasty tuning. Over the years, the Biturbo evolved with a multitude of variants, up to the Ghibli II. However, the company found itself in difficulty once again, forced to bring in the giant Fiat as a shareholder. The adventure came to an end after 37,966

«Biturbo» versions were produced between 1982 and 1994.

Today, the model arouses as much passion as caution, since not all Biturbo were reliable or well tuned, and often mistreated by penniless owners. The car we offer was bought in very good condition by a French enthusiast at an auction in 2001 from Italy. He died some time later and the car was stored in the outbuildings of the family castle. This is where we found it earlier this year. The bodywork has suffered a bit, especially on the bonnet and doors, but the interior is quite nice, while the engine is not blocked. The car, sold without a title, will please a brave amateur or a Biturbo collector who wants to have a first class parts bank.

Belle configuration
Sans réserve
Projet intéressant

Sans titre de circulation
Châssis n° GCECNK27825
Moteur n° NK27825

Nice configuration
No reserve
Interesting project

No registration title
Chassis n° GCECNK27825
Engine n° NK27825

12 000 – 20 000 €

Sans réserve - *Without reserve*



1973 Ford **CAPRI**

Après la mythique Mustang, l'un des succès commerciaux les plus importants des années 1960, Ford Europe cherche à créer un *pony-car* adapté au vieux continent. Les critères ? Une voiture simple, sportive, abordable et personnalisable à souhait. De ce projet naît la Ford Capri qui sera présentée au salon de Bruxelles en janvier 1969. Conforme aux attentes, la voiture est racée, avec un profil *fastback* et un long capot, style alors très en vogue aux États-Unis. Disponible à sa sortie avec cinq motorisations différentes

et pléthore d'options, la Capri s'adapte à tous les clients et leurs attentes, de la finition la plus simple aux versions luxueuses, en passant par les plus sportives. Pour l'Europe, elle sera construite à la fois en Angleterre et en Allemagne. Elle rencontrera un franc succès commercial avec 1,2 millions de Ford Capri MK1 vendues. En 1970, la gamme s'élargit et donne naissance au graal avec la bestiale Ford Capri 2600 RS. Après plusieurs *restyling*, la production s'arrêtera en 1986.

La voiture que nous vous proposons fut livrée neuve à l'importateur Ford France de Rueil Malmaison en 1973, avec le fameux V6 Ford Cologne 2,6 l à carburateur. Son propriétaire actuel ayant malheureusement égaré le dossier et les papiers de cette auto, son historique est inconnu. La voiture est dans un état de fonctionnement assez bon. Elle nécessitera cependant une révision mécanique assez importante pour reprendre la route en toute sérénité.



Les freins fonctionnent bien, la boîte est agréable, mais le V6 alimenté par un carburateur Solex semble manquer de puissance. Du point de vue cosmétique, la voiture est en assez bon état, mais quelques signes de corrosion sont visibles sur les sous-bassement et dans le fond de coffre. La peinture est en bon état et l'intérieur beige présente très bien. Ces deux éléments témoignent d'une restauration

importante faite quelques années auparavant. Cette Ford Capri 2600 GT sans prix de réserve représente une très belle opportunité de remise en route pour un passionné en recherche de projet !



After the mythical Mustang, one of the most important commercial successes of the 1960s, Ford Europe is looking to create a pony car adapted to the Old Continent. The criteria? A simple, sporty, affordable car that could be customised as desired. This project gave rise to the Ford Capri, which was presented at the Brussels Motor Show in January 1969. In line with expectations, the car was sleek, with a fastback profile and a long bonnet, a style that was very fashionable in the United States at the

time. Available with five different engines and a plethora of options, the Capri was able to adapt to all customers and their expectations, from the simplest finish to the most luxurious and sporty versions. In Europe, it was built in both England and Germany. It was a commercial success, with 1.2 million Ford Capri MK1s sold. In 1970, the range was extended and the beastly Ford Capri 2600 RS was born. After several restylings, the production will stop in 1986.

This car was delivered new to the Ford France importer in Rueil-Malmaison in 1973, with the famous Ford Cologne 2.6 l V6 carburettor. The current owner has unfortunately misplaced the file and English title of this car (even if the car is a LHD), so its history is unknown. The car is in a fairly good working condition. However, it will need an important mechanical overhaul to be able to drive it again with peace of mind. The brakes work well, the gearbox is pleasant, but the V6 powered by a Solex carburettor seems to lack power.

Cosmetically, the car is in quite good condition, but some signs of corrosion are visible on the underbody and in the boot floor. The paintwork is in good condition and the beige interior looks very good. Both elements show a major restoration done a few years ago. This Ford Capri 2600 GT with no reserve price represents a very nice opportunity for a project driven enthusiast to get back on the road!



Rare hard-top
Petite sœur de la mythique 300 SL
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis n° 12104010950123

*Equipped with a rare hard-top option
Little sister to the mythical 300 SL
Attractive estimate*

*French registration title
Chassis n° 12104010950123*

80 000 – 120 000 €



1959
MERCEDES
BENZ 190 SL

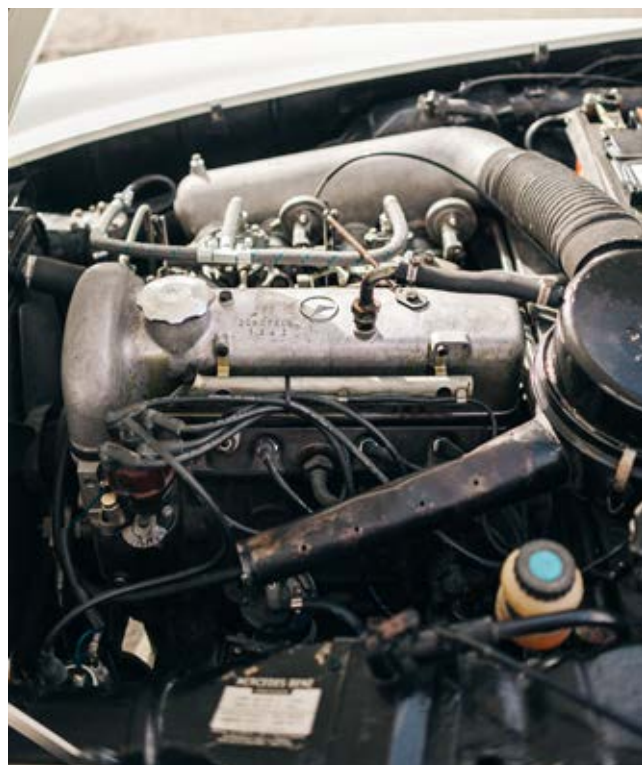
Nous sommes au début des années 1950, les véhicules sportifs sont en plein essor sur le continent européen, et la firme Mercedes Benz engage avec succès son emblématique 300 SL. La version de route de cette machine de course est en plein développement, quand l'importateur américain de la marque, Max Hoffman, demande une version plus civilisée et moins onéreuse, adaptée au marché américain. C'est ainsi qu'en février 1954 apparaît au salon de New-York, aux côtés de la 300 SL Gullwing de série,

le prototype de ce qui deviendra la 190 SL. Le style est très similaire à celui de sa somptueuse grande sœur, et le public est comblé ! C'est après quelques évolutions cosmétiques et techniques qu'au Salon de Genève du printemps 1955 le modèle de série est dévoilé. La 190 SL est déclinée en trois versions : le roadster avec capote, le roadster avec hard-top, et enfin la – presque – barquette, qui sera très vite abandonnée. Son 4-cylindres, son châssis robuste et son tarif bien plus raisonnable que son aînée, sans pour autant

lésiner sur la qualité des finitions, amènent un succès immédiat. La commercialisation s'arrêtera en 1963, après 9 ans de production ! L'auto que nous présentons est un modèle de 1959, équipé du très rare et désirable hard-top (de première génération ; un deuxième, restylé par Paul Bracq, apparaît dans la deuxième moitié de l'année 1959). Le propriétaire actuel de la voiture s'en est porté acquéreur en 2007 auprès de l'acteur français Arsène Jiroyan, et n'a depuis cessé de lui faire profiter d'un entretien méticuleux. Aujourd'hui, la voiture est

dans un bon état de fonctionnement : le moteur est bien réglé, la boîte de vitesse à quatre rapports est très agréable, les suspensions sont souples... Seuls les freins, s'ils assurent un bon mordant, auront besoin d'un réglage pour rectifier un transfert à droite. Du point de vue cosmétique, cette 190 SL présente bien, la peinture porte une jolie patine et les alignements sont bons. Les passionnés les plus exigeants verront que certains aspects sont perfectibles : l'horloge n'est plus celle

d'origine, les feus avants ne sont pas du bon diamètre et la fenêtre conducteur ne descend pas jusqu'en bas. Les garnitures intérieures ont été changées il y a plusieurs années, et présentent elles aussi un très bel aspect. Voici une 190 SL dans un bon état d'usage, équipée du très désirable hard-top, et présentée à une estimation extrêmement raisonnable. L'occasion parfaite de rouler dans une luxueuse Mercedes iconique de la fin des années 1950.



We are in the early 1950s, sports cars are booming on the European continent, and the Mercedes Benz firm successfully launches its emblematic 300 SL. The road version of this racing machine was in full development, when the American importer of the brand, Max Hoffman, asked for a more civilized and less expensive version, adapted to the American market. Thus, in February 1954, the prototype of what would become the 190 SL appeared at the New York Auto Show, alongside the standard 300 SL Gullwing. The style was very

similar to that of its sumptuous big sister, and the public was delighted! After a few cosmetic and technical changes, the production model was unveiled at the 1955 Geneva Motor Show. The 190 SL was available in three versions: the roadster with soft top, the roadster with hard top, and finally the - almost - barquette, which will be abandoned very quickly. Its 4-cylinder engine, its robust chassis, and its much more reasonable price than its bigger counterpart, without skimping on the quality of the finishings, bring an immediate success. Sales would only

stop in 1963, after 9 years of production!

The car we present is a 1959 model, equipped with the very rare and desirable hard-top (of the first generation; a second one, restyled by Paul Bracq, appeared in the second half of 1959). The current owner bought the car in 2007 from the French actor Arsène Jiroyan, and since then has continued to provide it with meticulous maintenance. Today, the car is in good working order: the engine is well tuned, the four-speed gearbox is very pleasant, the suspensions are comfortable... Only the brakes, if they provide

a good bite, will need an adjustment to rectify a right-hand bias. Cosmetically, this 190 SL looks good, the paint has a nice patina and panel alignments are good. The most demanding enthusiasts will see that some aspects can be improved: the clock is not original, the front lights are not the right diameter and the driver's window does not go all the way down. The interior trim has been changed several years ago, and is also very nice. This is a 190 SL in good used condition, equipped with the very desirable hard-top, and presented at an extremely reasonable estimate. The perfect opportunity to drive an iconic late 1950's luxury Mercedes.



Berline mythique des années 1960
Design Paul Bracq
Voiture dans son jus
Titre de circulation anglais
Véhicule en importation temporaire
Châssis n° 10801812 023183

*Mythical sedan of the 1960's
Designed by Paul Bracq
Car in its original condition
British registration title
Vehicle on temporary importation
Chassis n° 10801812 023183*

8 000 – 12 000 €

Sans réserve - Without reserve



1969 MERCEDES 280 SE

Apparue en 1959, la série Mercedes-Benz W111 vient remplacer les vieillissantes Adenauer et autres 300S conçues après-guerre et commercialisées au tout début des années 1950. La ligne signée Paul Bracq vient aussi faire évoluer les styles « Fintail ». En 1961, la gamme s'agrandit avec un coupé et un cabriolet, en plus de la berline 4-portes. Qualité et perfection de fabrication, raffinement de l'habitacle et de la mécanique 6-cylindres : autant d'atouts qui définissent à merveille cette série du constructeur à l'Etoile. Avec près de cinq mètres de long, cette remarquable et luxueuse automobile reste encore aujourd'hui une formidable Mercedes qui fait preuve d'un confort d'utilisation très moderne. Le concept de berline luxueuse pour

des longs trajets bénéficie encore aujourd'hui d'un succès fou et c'est finalement cette 280 SE qui en est presque à l'origine.

Un certificat d'authenticité Mercedes indique que notre exemplaire est sorti des chaînes de production le 14 février 1969, dans la teinte « Midnight Blue » qui est encore la sienne aujourd'hui. Nous retrouvons sa trace en 2004, lors de sa première immatriculation en Angleterre, chez Mister Croft. En 2006, la voiture est vendue à Mister M., puis à son propriétaire actuel, qui s'en porte acquéreur en 2009. Le dossier de factures et de contrôles techniques britanniques remonte jusqu'en 2004 et permet de témoigner d'un entretien suivi jusqu'en 2010. La voiture est aujourd'hui dans un bel état

de conservation. Une révision générale sera cependant nécessaire pour reprendre la route en toute sécurité. Des traces de corrosions, parfois perforantes, sont visibles tant sur la carrosserie que sur les soubassements. Mécaniquement, la voiture démarre et tourne bien et la boîte de vitesses automatique à quatre rapports fonctionne bien. Le confort est optimal, les suspensions sont souples et l'intérieur bleu marine est dans un bel état de conservation. La peinture de cette auto semble avoir été refaite il y a plusieurs dizaines d'années et offre une patine très intéressante.

Cette jolie berline à la ligne signée Paul Bracq est une auto intéressante pour un amateur bricoleur qui saura petit à petit lui redonner son lustre d'antan.

The Mercedes-Benz W111 series appeared in 1959, replacing the ageing Adenauer and 300S designed after the war and marketed in the early 1950s. The Paul Bracq-designed line also evolved the «Fintail» styles. In 1961, the range was extended with a coupé and a cabriolet, in addition to the 4-door saloon. Quality and perfection of manufacture, refinement of the interior and the 6-cylinder engine: so many assets which define wonderfully this series of the manufacturer with the Star. At almost five meters in length, this remarkable luxury car is still a formidable Mercedes with a very modern driving experience. The concept of a

luxury saloon car for long journeys is still very successful today and it was this 280 SE that almost caused it.

A Mercedes certificate of authenticity indicates that our example rolled off the production line on 14th February 1969, in the «Midnight Blue» colour that it still has today. It was first registered in the UK in 2004 at Mr C. In 2006, the car was sold to Mr M. and then to its current owner, who bought it in 2009. The record of British invoices and roadworthiness tests goes back to 2004 and provides evidence of regular maintenance until 2010. The car is now in a good state of preservation. However, a general overhaul will be

necessary to get the car back on the road safely. Traces of corrosion, sometimes perforating, are visible both on the bodywork and on the underbody. Mechanically, the car starts and runs well and the four-speed automatic transmission works well. The comfort is optimal, the suspension is soft and the navy blue interior is in a nice state of preservation. The paint of this car seems to have been redone decades ago and offers a very interesting patina. This beautiful sedan with its Paul Bracq design is an interesting car for a DIY enthusiast who will gradually restore it to its former glory.

Ligne Pininfarina
Youngtimer mythique
Rare en Europe

Titre de circulation anglais
Véhicule en importation temporaire
Châssis n° 1G6VR3181KU101516

Pininfarina design
Mythical youngtimer
Rare in Europe

English registration title
Vehicle on temporary importation
Chassis n° 1G6VR3181KU101516

7 000 – 12 000 €

Sans réserve - Without reserve



CADILLAC 1989 ALLANTE

À u milieu des années 1980, Cadillac souhaite concurrencer les Mercedes SL sur le segment des cabriolets sportifs. Pour cela, la firme américaine s'associe avec le mythique carrossier italien Pininfarina, qui assurera la partie design du projet. La voiture est présentée en 1987 et devient très vite un échec commercial retentissant. En cause, son prix élevé et le fait que, dès sa sortie, Mercedes a revu la SL en profondeur, avec de grandes avancées techniques. L'organisation et le processus de fabrication de l'Allante est aussi très coûteux et particulier : les carrosseries sont faites dans les ateliers de Pininfarina à Turin avant d'être envoyées par avion aux chaînes de production de Detroit. Un désastre financier ! Les objectifs initiaux de 6 000 exemplaires par an n'ont finalement jamais été atteints et la déjà

mythique Allante s'éteint en 1993 après 21 430 exemplaires.

Le dossier de la Cadillac Allante que nous présentons nous permet de trouver sa trace dès 1996 en Floride, chez un certain Mister Naylor. Un nombre important de factures américaines est encore présent dans le dossier de cette voiture. Elle est exportée en Angleterre en 1998 et son propriétaire actuel l'achète en 2013. Aujourd'hui, cet exemplaire présente des défauts de carrosserie assez importants. Un voile de peinture semble avoir été fait il y a une dizaine d'années, mais l'ensemble a très mal vieilli. Des traces de corrosion, parfois perforante, sont à déplorer sur l'ensemble de la carrosserie et des sous-bassements. Les jantes d'origine ont été changées par l'un des anciens propriétaires.

L'intérieur d'origine en cuir bordeaux est assez bien conservé, mais quelques défauts de vieillissement des plastiques sont à déplorer. Du point de vue mécanique, la voiture fonctionne assez bien. Le V8 4,5 l offre de belles montées en régime et la boîte de vitesses fonctionne bien. Le système de freinage sera cependant à revoir et n'était que très peu fonctionnel lors de notre essai routier. Les compteurs prennent une place prépondérante parmi les détails les plus attrayants de cette auto : leur style typique des années 1990 est superbe et permet au conducteur d'être transporté dans une autre époque. Voici un très beau projet de restauration d'un youngtimer mythique et très rare sur notre continent.



En the middle of the 1980s, Cadillac wanted to compete with the Mercedes SL in the sporty convertible segment. To do so, the American firm joined forces with the legendary Italian coachbuilder Pininfarina, who was responsible for the design part of the project. The car was presented in 1987 and very quickly became a resounding commercial failure. The reason for this was the high price and the fact that, as soon as it was launched, Mercedes had thoroughly revised the SL, with major technical advances. The organisation and the manufacturing process of the Allante is also very expensive and particular: the bodies are made in the Pininfarina workshops in Turin before being sent by plane

to the production lines in Detroit. A financial disaster! The initial target of 6,000 units per year was never reached and the already legendary Allante died out in 1993 after 21,430 units.

The file of the Cadillac Allante that we are presenting allows us to trace it back to 1996 in Florida, at the home of a certain Mr Naylor. A large number of American invoices are still present in the file of this car. It was exported to England in 1998 and its current owner bought it in 2013. Today, this car shows some important body defects. A paint veil seems to have been done about ten years ago, but the whole has aged very badly. Traces of corrosion, sometimes

perforating, are to be deployed on the whole body and the underbody. The original rims were changed by one of the previous owners. The original burgundy leather interior is fairly well preserved, but there are some ageing defects on the plastics. Mechanically, the car runs quite well. The 4.5 litre V8 offers good revs and the gearbox works well. The braking system needs to be reviewed, however, and was only marginally functional during our test drive. The counters are one of the most attractive details of this car: their typical 1990s style is superb and allows the driver to be transported to another era. This is a very nice restoration project of a mythical youngtimer that is very rare on our continent.

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2022

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros. Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :

AUTOMOBILES :

- 15%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 18^{TTC} jusqu'à 500 000€
- 12%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 14.4^{TTC} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 500 001€
- 10%^{HT} + TVA aux taux en vigueur soit 12^{TTC} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 1 000 001€

AUTOMOBILIA :

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

Les acquéreurs via le *Live* (cf. Enchères via Drouot Digital) paieront, en sus des enchères et des frais de l'étude, une commission de 1,80%^{TTC} (frais 1,5%^{HT} et TVA 0,30%) reversée à la plateforme.

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal avec des honoraires acheteurs de 14.28 %^{TTC}

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

* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % (20 % pour les bijoux, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples – casques de F1 par exemple) à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

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

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente de Printemps / Paris 2022 : Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans un local fermé et sécurisé à 25 km de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

- Pour les lots 1 à 13 inclus : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 150€^{HT} pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- Pour les lots 14 et 56 : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 300€^{HT} pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- A partir du mercredi 30 mars inclus, le coût quotidien du stationnement sera de 35€^{HT} par jour (25€^{HT} - lot 1 à 13), chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule. Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Preneur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

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

DIVERS

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

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

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

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

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

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

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente. 7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux. Important : il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc).

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un

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

ENCHÈRES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, nous acceptons gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Notre responsabilité ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. Nous acceptons gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. Nous n'engageons pas notre responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit. En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre. Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.

RÈGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.

Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjudgé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur. Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

<p> Banque de Neuflize, 3 avenue Hoche 75008 Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS Code Banque 30788 – Code guichet 00900 N° compte 02058690002 – Clé RIB 23 IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 – BIC NSMBFRPPXXX</p>

- Carte bancaire : une commission de 1.1%^{TTC} sera perçue pour tous les règlements > 50 000€.
- Carte American Express : une commission de 2.95%^{TTC} sera perçue pour tous les règlements.
- Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés.
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)
 - Sur présentation de deux pièces d'identité
 - Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque
 - La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement
 - Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

--

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.



PEFC **10-31-1510 / Certifié PEFC** / Le papier utilisé pour ce catalogue est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées / pefc-france.org

DÉFAUT DE PAIEMENT

La SAS CLAUDE AGUTTES réclamera à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points et le remboursement des coûts supplémentaires engagés par sa défaillance, avec un minimum de 500€, incluant en cas de revente sur folle enchère : -la différence entre son prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu lors de la revente -les coûts générés par ces nouvelles enchères. À défaut d'un règlement dans les 30 jours, une pénalité de retard de 10% sera imputée à votre bordereau.

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisee. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différentes annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) permet l'utilisation commerciale des spécimens réglementés (CITES) sous réserve de présentation de documents prouvant l'origine licite ; ces documents pour cette variation sont les suivants :

- Pour l'Annexe A : C/C fourni reprenant l'historique du spécimen (pour les spécimens récents)
- Pour l'Annexe B : Les spécimens aviens sont soit bagués soit transpondés et sont accompagnés de documents d'origine licite. Le bordereau d'adjudication de cette vacation doit être conservé car il reprend l'historique de chaque spécimen. Pour les spécimens récents protégés repris au Code de l'Environnement Français, ils sont tous nés et élevés en captivité et bénéficient du cas dérogatoire de l'AM du 14/07/2006. Ils peuvent de ce fait être utilisés commercialement au vu de la traçabilité entre le spécimen et les documents justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortir de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.

Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

PHOTOGRAPHES POUR CETTE VENTE

Antoine Pascal, Mathieu Bonnevie, Arthur Chambre, Kevin van Campenhout, Vincent Bourgain

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2022

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

CARS

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

AUTOMOBILIA:

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

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.28% including tax

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

* Lots which have been temporarily imported and are subject to a buyer's fee of 5.5% (20% for jewelry, motorcars, wines and spirits and multiples – F1 helmet) in addition to the hammer price and sale fees.

Lots which may be viewed only by appointment

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

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Collection during The Spring Sale 2022: An email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

Vehicles will be stored on the evening of the sale at 25 kilometers from Paris. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

• From lot 1 to 13 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €150 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

• Lot 14 and 56 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €300 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

• From Wednesday the 30th included, the cost of parking will be €35 + VAT per day (25€+ VAT - lot 1 to13) , each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected. Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder. The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/her and to whom he/she will have given an original written authorization and a copy of his/her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. The 3% VAT on this tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS

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

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

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

2° In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/her representative.

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

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

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

6° Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available to them by the auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire about this during the viewing and auction.

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

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

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

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

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

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

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

PAYMENT FOR PURCHASES

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

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

Means of payment accepted by our accounts department:

- Cash (article L.112-6, L.112-8 and Article Article L.112-8 paragraph 2 of the Monetary and Financial Code)
 - max. 1 000 €
 - max. 15 000 € for private individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of a valid passport)
- Payment online (up to €10,000) at: <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Bank transfer: For the exact amount shown on the invoice (no bank fees should be charged to the auction house), sent from the purchaser's account and indicating the invoice number.

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

If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.



PEFC 10-31-1510 / PEFC certified / The paper used for this catalogue comes from sustainably managed forests and controlled sources / pefc-france.org

Le Reflet de votre Passion



Comment acheter chez Aguttes ?

Buying at Aguttes?

S'abonner à notre newsletter et nous suivre sur les réseaux sociaux

Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux

S'inscrire à la newsletter (QR code) pour être informé des *Temps forts* chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues

1



Subscribe to Our Newsletter and Follow Us on Social Media

Subscribe to our newsletter and stay update about Aguttes » Highlights, receive Aguttes specialists » discoveries and e-catalogues. Stay informed about our upcoming auctions and daily news with our social accounts.

Avant la vente, demander des informations au département

Nous vous envoyons des informations complémentaires par e-mails : rapports de condition, certificats, provenance, photos...

Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat.

2



Request the Specialists Departments for Information on a Lot Prior to Sale

We will send you additional information by e-mail: condition reports, certificate of authenticity, provenance, photos...

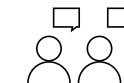
Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous.

Nous vous proposons comme d'habitude de vous rendre à l'exposition publique quelques jours avant la vente.

Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger.

3



Meet our specialists

We will welcome you by appointment for a private viewing.

As usual, we will invite you to the public viewing taking place a few days prior to sale.

If you are unable to attend, we will schedule a conversation or video call to discuss further.

Enchérir

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

Venir et enchérir en salle

4



Place Your Bid

Contact bid@aguttes.com and register to bid by phone.

Register to bid live (recommended for lots under €5,000).

Submit an Absentee Bid at bid@aguttes.com and allow the auctioneer to execute this on your behalf.

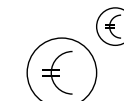
Bid in person in our saleroom.

Payer et récupérer son lot

Régler son achat (idéalement paiement en ligne / carte ou virement bancaire)

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur

5



Pay and Receive Your Property

Pay for your purchase – online ideally: by credit card or bank transfer.

Come and pick up your property or insure shipping and delivery by carrier.

AGUTTES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !
Estimations gratuites et confidentielles
sur rendez-vous

Aguttes Neuilly 164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine
Aguttes Lyon Les Brotteaux, 13 bis, place Jules Ferry, 69006 Lyon
Aguttes Bruxelles 9, rue des Minimes, 1000 Bruxelles

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d'Asie

Johanna Blancard de Léry
+33 (0)1 47 45 00 90 - delery@aguttes.com

Art contemporain & photographie

Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Automobiles de collection Automobilia

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 - rossignol@aguttes.com

Bijoux & perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Design & arts décoratifs du 20^e siècle

Marie-Cécile Michel
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

Art impressionniste & moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 (0)1 47 45 08 20 - vinquant@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, manuscrits & autographes Les collections Aristophil

Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier, sculptures & objets d'art

Grégoire de Thoury
+33 (0)1 41 92 06 46 - thoury@aguttes.com

Mode & bagagerie

Adeline Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 - juguet@aguttes.com

Montres

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Peintres d'Asie

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

Tableaux & dessins anciens

Grégoire Lacroix
+33 (0)1 47 45 08 19 - lacroix@aguttes.com

Vins & spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

Inventaires & partages

Claude Aguttes
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 (0)6 69 33 85 94 - adrien@aguttes.com

Lyon

Marie de Calbiac
+33 (0)4 37 24 24 28 - calbiac@aguttes.com

Nord-Ouest

Audrey Mouterde
+33 (0)7 62 87 10 69 - mouterde@aguttes.com

Bruxelles

Ernest van Zuylen
+32 (0)2 311 65 26 - vanzuylen@aguttes.com



1982 – Ferrari BB 512i. Ex Jean-Paul Belmondo. **Vendue 442 860 €, record mondial le 12 décembre 2021**

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

Calendrier des ventes

MARS
AVRIL
2022

16.03
ART CONTEMPORAIN
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

17.03
MONTRES
DE COLLECTION
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

21.03
ART CONTEMPORAIN
COLLECTION
JEAN-PIERRE ALIS
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

24.03
DESIGN DU 20^e SIÈCLE
Aguttes Neuilly

25.03
MAÎTRES ANCIENS
TABLEAUX & DESSINS
Drouot Paris

27.03
AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS
Aguttes Neuilly

29.03
VINS & SPIRITUEUX
Aguttes Neuilly

30.03
FONDS DE MAISON
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

31.03
BIJOUX
Aguttes Neuilly

03.04
RALLYE D'AUMALE
LA VENTE OFFICIELLE
Polo Club de Chantilly

05.04
LES COLLECTIONS
ARISTOPHIL
ŒUVRES GRAPHIQUES
ET AUTOGRAPHES
Aguttes Neuilly

08.04
ARTS D'ASIE
Aguttes Neuilly

14.04
NUMISMATIQUE
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

20.04
ART IMPRESSIONNISTE
& MODERNE
Aguttes Neuilly

21.04
MONTRES DE POCHE
ET GOUSSETS
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

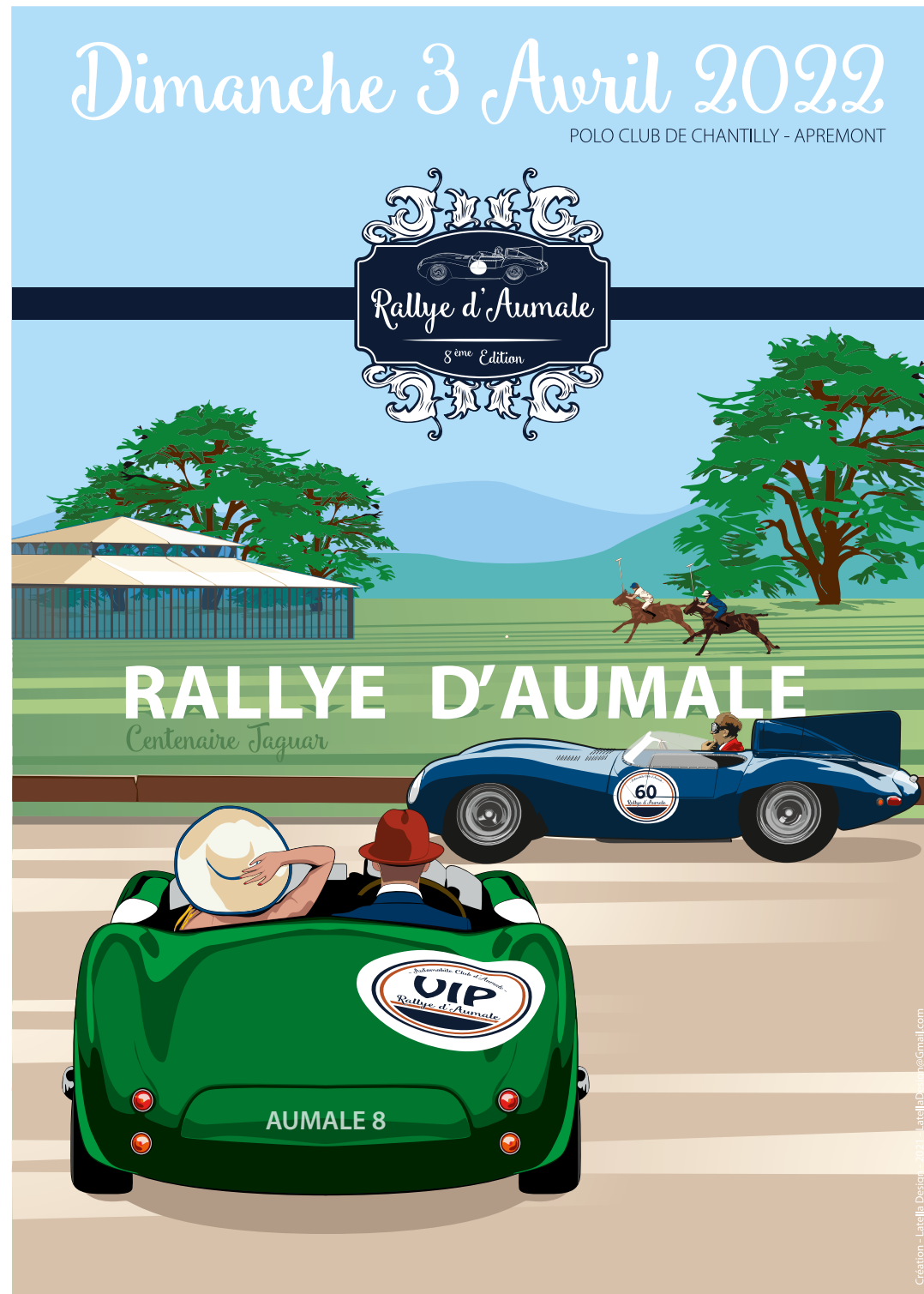
Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

RALLYE D'AUMALE

LA VENTE OFFICIELLE

3 avril 2022

Automobiles de collection & Automobilia



AGUTTES

Contact: Clothilde Duval
+33 (0)1 47 45 91 53 • automobiles@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Vente officielle du Tour Auto

25 avril 2022



AGUTTES

Contact: Gautier Rossignol
+33 (0)6 16 91 42 28 • automobiles@aguttes.com

UN 1^{er} MAI À CASSEL

LA VENTE DES DAMIERS

1^{er} mai 2022



AGUTTES

Contact : Hugo Baldy
+33 (0)7 60 78 10 18 • automobiles@aguttes.com

AUTOMOBILIA

ONLINE ONLY

Vente exclusivement en ligne
Prochaine vente mai 2022

Où que vous soyez,
cliquez et enchérissez
sur [online.aguttes.com](https://www.online.aguttes.com)



AGUTTES
ONLINE

Contact : Clothilde Duval
+33 (0)7 64 36 18 21 • automobiles@aguttes.com

DESIGN & ARTS DÉCORATIFS DU 20^e SIÈCLE

4 VENTES PAR AN

Prochaines ventes

24 mars 2022

25 avril 2022 • Tour auto, la vente officielle



MOVEIS CIMO (XX^e)
Commode en imbuia ouvrant à trois tiroirs,
façades ornées chacune de cinq disques
de vinyle jaune, deux d'entre eux formant prise
pour chacun des tiroirs ; reposant sur des pieds effilés.
Brésil, *circa* 1950.

En vente le 24 mars 2022

AGUTTES

Contact : Marie-Cécile Michel
+33 (0)1 47 45 08 22 • michel@aguttes.com

VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaines ventes

29 mars 2022

25 avril 2022 • Tour auto, la vente officielle



Caisse d'assortiment de 12 bouteilles
provenant du Domaine de la Romanée-Conti
Vendue 45 880 € en décembre 2020

AGUTTES

Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 • nourry@aguttes.com





AGUTTES