

AGUTTES

AUTOWORLD

Auction & Motion



11 OCTOBRE 2025

Autoworld

Auction & Motion

SAMEDI 11 OCTOBRE 2025, 15H • BRUXELLES
SATURDAY 11TH OCTOBER 2025, 3 PM • BRUSSELS





AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

PAR SÉBASTIEN DE BAERE
Directeur général du Musée Autoworld de Bruxelles

C'est avec grand plaisir qu'Autoworld accueille pour la deuxième année consécutive la prestigieuse maison de ventes aux enchères Aguttes dans son musée. Une fois encore, une vente aux enchères exceptionnelle de voitures classiques aura lieu dans les murs de notre établissement. Cette année est vraiment remarquable : pas moins de trois magnifiques voitures de la marque légendaire Pegaso seront présentées. À ma connaissance, une telle offre n'a jamais été proposée lors d'une vente aux enchères, ce qui rend cette édition d'autant plus unique et prestigieuse. En tant que directeur d'Autoworld, je suis fier que notre musée soit à nouveau le théâtre d'un événement aussi prestigieux. Cela réaffirme non seulement le lien unique qui unit notre institution au monde des voitures classiques, mais souligne également la confiance qu'Aguttes nous accorde en nous choisissant pour accueillir cet événement exceptionnel. Nous sommes impatients d'accueillir à nouveau les collectionneurs, les passionnés et les amis des voitures classiques, et de partager ensemble une expérience inoubliable. Nous sommes convaincus que cette édition sera à nouveau couronnée de succès !

P.S. Lors de votre visite à notre musée, ne manquez pas notre toute nouvelle exposition éphémère « Les préparateurs allemands des années 80 et 90 » – elle vaut vraiment le détour !



BY SÉBASTIEN DE BAERE
General Director Autoworld Museum Brussels

It is with great pleasure that we, Autoworld, welcome the prestigious auction house Aguttes to our museum for the second consecutive year. Once again, an exceptional auction of classic cars will be held within the walls of our House.

This year is truly remarkable: no fewer than three magnificent cars of the legendary marque Pegaso will be presented. To the best of my knowledge, such an offering has never before taken place at an auction, making this edition all the more unique and prestigious.

As Director of Autoworld, I am proud that our museum is once again the stage for such a distinguished event. It not only reaffirms the unique bond between our institution and the world of classic automobiles, but also highlights the trust Aguttes places in us to host this exceptional occasion.

We look forward to welcoming collectors, enthusiasts and friends of the classic car once again, and to sharing an unforgettable experience together.

With confidence, we look forward to another successful edition!

P.S. *While visiting our museum, do not miss our brand new Pop-Up exhibition German Tuners of the 80's & 90's – truly worth discovering!*

ÉDITO

PAR GAUTIER ROSSIGNOL
Directeur associé de la maison Aguttes

L'art de la différence

Les ventes américaines de l'été servent toujours d'indice et de mètre-étalon au marché et aux tendances, et le cru 2025 pourrait presque se résumer à un seul mot : Ferrari ! Sur les 10 voitures les plus chères vendues cet été, huit sont en effet des Ferrari. L'autre point marquant est que sur ces 10 voitures, la moitié sont postérieures à 1990, et une seule est d'avant-guerre... On notera aussi que dix nouveaux records du monde ont été établis pour des Ferrari, et que les supercars super exclusives ont le vent en poupe.

Aguttes on Wheels, animé au quotidien par une équipe de 8 spécialistes, tous experts dans leur domaine de prédilection, des avant-guerre aux supercars et hypercars, en passant par les voitures de course, de la F1 à l'Endurance en passant par le Rallye ou le Dakar, aime se démarquer de ce marché mondial, très américain, très spéculatif, pour renouer avec un marché passion.

Depuis combien de temps n'avez-vous pas vu une Pegaso aux enchères ? Et trois d'un coup ? Depuis combien de temps n'avez-vous pas vu un catalogue de vente composé de près de la moitié de voitures d'avant 1960, et de près d'un tiers d'avant-guerre ? Depuis combien de temps n'avez-vous pas vu une voiture (en fait trois !) carrossée par Fernandez & Darrin sur le marché ? Et une vente regroupant des signatures aussi éminentes que celles de Letourneur & Marchand (Autobineau), Dubos, Vanvooren, Duval, Barou, Chapron, Kellner, Saoutchik et Graber ? Depuis combien de temps n'avez-vous pas vu une

ribambelle de Mercedes youngtimers aussi peu kilométrées ? Et si Aguttes on Wheels a eu l'honneur de vendre la Rolls Jules il y a un an, vous attendiez-vous à découvrir Jules 2 à la vente ? Avez-vous par ailleurs trouvé une autre Ferrari 599 GTO en finition Tailor Made et aussi bien optionnée ?

Depuis combien de temps... ? Ne cherchez pas. Sans aller à contre-courant, Aguttes on Wheels cultive l'art de la différence. Et pas qu'à la française, puisque ce catalogue que vous tenez entre vos mains, aussi riche qu'un inventaire à la Prévert, est celui d'une vente qui se tient à Bruxelles. Encore une différence, puisqu'aucune autre maison de ventes n'organise de vacation dans la capitale de la Belgique, berceau des institutions européennes.

Si vous en avez assez de rêver devant des hyper modernes qui se ressemblent toutes, et que vous avez envie de replonger à l'origine même de votre passion, faite de belles mécaniques, d'huile et de vapeur d'essence, de sur-mesure, de grands noms de l'histoire automobile, celle qui commence vers 1900, comme le bâtiment qui nous abrite, et d'un temps où l'art de la différence consistait à faire carrosser soi-même son châssis, sur mesure, chez les plus grands maîtres du genre, alors vous êtes au bon endroit, et vous tenez le bon catalogue entre les mains. Un catalogue qui transpire l'huile et les vapeurs d'essence, et – surtout – les passions de ceux qui ont travaillé dur pour vous le proposer.



EDITORIAL

BY GAUTIER ROSSIGNOL
Associate Director at Aguttes auction house

The art of difference

American summer sales always serve as an indicator and benchmark for the market and trends, and the 2025 vintage could almost be summed up in a single word: Ferrari! Of the 10 most expensive cars sold this summer, eight are Ferraris. Another striking fact is that half of these ten cars were manufactured after 1990, and only one is pre-war. It is also worth noting that ten new world records were set for Ferraris, and that super-exclusive supercars are riding high.

Aguttes on Wheels, run on a daily basis by a team of eight specialists, all experts in their chosen field, from pre-war cars to supercars and hypercars, including racing cars, from F1 to endurance racing, rallying and the Dakar Rally, likes to stand out from this global market, which is very American and highly speculative, in order to reconnect with a market driven by passion.

How long has it been since you last saw a Pegaso at auction? And three at once? How long has it been since you last saw a sales catalogue consisting of nearly half pre-1960 cars, and nearly a third pre-war cars? How long has it been since you last saw a car (actually three!) with bodywork by Fernandez & Darrin on the market? And a sale bringing together such eminent names as Letourneur & Marchand (Autobineau), Dubos, Vanvooren, Duval, Barou, Chapron, Kellner, Saoutchik and Graber? How long has it been since you last saw a string of Mercedes youngtimers with such low mileage? And while Aguttes on Wheels had the honour of selling the Jules Rolls a year ago, did you expect to

find Jules 2 for sale? Have you found another Ferrari 599 GTO with Tailor Made finish and such a great range of options?

How long has it been? Don't bother looking. Without going against the grain, Aguttes on Wheels cultivates the art of difference. And not just in the French style, since this catalogue you hold in your hands, as rich as a Jacques Prévert inventory, is that of a sale held in Brussels. Another difference, since no other auction house organises sales in the Belgian capital, the cradle of European institutions.

If you are tired of dreaming in front of ultra-modern cars that all look alike, and you want to return to the very origins of your passion, made up of beautiful mechanics, oil and petrol fumes, bespoke designs, and the great names in automotive history, which began around 1900, like the building that houses us, and a time when the art of difference consisted of having your chassis custom-built by the greatest masters of the genre, then you've come to the right place, and you're holding the right catalogue in your hands. A catalogue that exudes oil and petrol fumes and, above all, the passion of those who have worked hard to bring it to you.

CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur du département

Head of department

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



Spécialiste Responsable de la vente

Specialist. Sales Manager

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



Spécialiste Région Rhône-Alpes

Specialist Rhône-Alpes region

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



Spécialiste junior

Junior specialist

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



Spécialiste consultant

Specialist consultant

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



Spécialiste consultant

Specialist consultant

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



Spécialiste consultant Barcelone

Specialist consultant in Barcelona

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



Administratrice des ventes

Sales administration

Lisa Barre
+33 1 47 45 93 01 • barre@aguttes.com
automobiles@aguttes.com

Directeur du pôle Luxe & Art de vivre

Head of Luxury & Art of Living

Philippine Dupré la Tour

Aguttes Bruxelles

Responsable du bureau
Spécialiste Art contemporain,
Luxe & Art de vivre
Ernest van Zuylen
vanzuylen@aguttes.com

Spécialiste Arts classiques

Thomas Unger
unger@aguttes.com

Enchères par téléphone Ordre d'achat

Telephone auctions. Buy order
bid@aguttes.com

Relations acheteurs

Buyer relations

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

Délivrances & Expéditions

Deliveries & shipments

Hugo Baldy
baldy@aguttes.com

Département Marketing & Communication

Marketing & Communication Department

Clémence Lépine
lepine@aguttes.com

AGUTTES

Président

Chairman

Claude Aguttes

Directeur général

Chief Executive Officer

Philippine Dupré la Tour

Associés

Associates

Directeur associé

Associate Director

Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Associates

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

Aguttes (SVV 2002 - 209)

Commissaires-priseurs habilités

Qualified auctioneers

Claude Aguttes, Sophie Perrine,

Pierre-Alban Vinquant,

Jessica Remy-Catanese, Juliette Rode

SEINE OUEST

Commissaires de justice

Judicial auctioneer

Autoworld

Auction & Motion

Autoworld
Parc du Cinquantenaire
Bruxelles, Belgique

Autoworld
Parc du Cinquantenaire
Brussels, Belgium

Exposition publique

Jeudi 9 et vendredi 10 octobre :
10h - 18h
Samedi 11 octobre : 9h - 12h

Public viewing

Thursday 9th and Friday 10th October:
10 am - 6 pm
Saturday 11th June: 9 am - 12 am

Vente aux enchères

Samedi 11 octobre 2025,
15h

Auction

Saturday 11th October,
3 pm



SCANNEZ OU CLIQUEZ

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

SCAN OR CLICK

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

INDEX

AUTOMOBILIA

AGOSTINI COUNTACH JUNIOR 1986	3
DE LA CHAPELLE 330 P2 JUNIOR 1990	2
MARK AL HARRIS BUGATTI TYPE 59 1996	1
SBARRO TESTA ROSSA BABY 1980	4

AUTOMOBILES & MOTOS

ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1300 1976	34
ALFA ROMEO GIULIA GTC 1966	35
ALFA ROMEO 1750 GTAM (R) FIA 1969	60
AMILCAR CGS 1925	26
ASTON MARTIN LAGONDA SÉRIE 2 1984	41
ASTON MARTIN DB7 ZAGATO 2003	97
ASTON MARTIN VANQUISH EX-AL THANI 2002	99
ASTON MARTIN DB2/4 MK1 1954	95
ASTON MARTIN V8 VOLANTE 1986	96
AUDI TT 1999	44
BENTLEY 4 ¼ PILLARLESS SALOON BY VANVOOREN 1936	30
BENTLEY R-TYPE 1954	70
BENTLEY S2 1962	71
BENTLEY SPECIAL « SPEED SIX » 1956	69 BIS
BMW 2000 C 1968	39
BMW Z1 HARD-TOP WIESMANN 1990	42
BMW 327 CABRIOLET 1937	55
BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET PAR GRABER 1936	54
CHEVROLET CORVETTE C1 1960	72
CHEVROLET CORVETTE C2 CABRIOLET HARD-TOP 1963	73
CITROËN TRACTION 11 BL CABRIOLET 1939	16
CITROËN ZX RALLYE RAID PROTOTYPE 1990	57
CITROËN DS 19 PALLAS 1965	17
CITROËN DS 21 M CABRIOLET CHAPRON 1967	18
DAIMLER DB18 EMPRESS BY HOOPER 1951	106
DELAGE D6 3 LITRES PAR AUTOBINEAU 1950	23
DELAHAYE 135 S LE MANS RECONSTRUCTION 1948	27
DELAHAYE 135 M COACH GASCOGNE PAR DUBOS 1951	28
DELAHAYE 178 COACH BY VANVOOREN 1949	29
DODGE VIPER RT/10 1995	98
FERRARI F355 SPIDER 1998	48
FERRARI 330 GT 2+2 SÉRIE 2 1966	49
FERRARI CALIFORNIA 2010	50
FERRARI 599 GTO 2011	51
FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA SPIDER BY STRAMAN 1971	52
FERRARI 308 GR.4 (R) FIA 1980	61
FERRARI 328 GTS « ART CAR » BY PETER KLASSEN 1987	47
FIAT 500 « TPLV » 1971	12
FORD FIESTA RS WRC USINE 2014	62
FORD CAPRI GT « CABRIOLET » 1973	104
HONDA NSX « 9 350 KM » 1992	45
HOTCHKISS 686 CÔTE D'AZUR 1939	22
HRUBON-SCHMITT 1981	9
HUMBER 12 VOGUE PILLARLESS SALOON 1937	14
JAGUAR XK 140 SE OTS 1955	36
JAGUAR TYPE E COUPÉ 3.8 SÉRIE 1 1963	37

Lots	JAGUAR XJS 4.0 CELEBRATION 1995	43
	JAGUAR XK 120 BERLINETTE COMPÉTITION PAR BAROU 1949	53
	JULES 2 PROTOTYPE 6X4 DAKAR 1984	58
	LANCHESTER TEN MINIBUS 1936	32
	MERCEDES-BENZ 170 V CABRIOLET B 1938	84
	MERCEDES-BENZ 600 1969	85
	MERCEDES-BENZ 350 SLC « 15 500 KM » 1974	86
	MERCEDES-BENZ 280 SL (R107) 1978	87
	MERCEDES-BENZ 280 TE 1980	88
	MERCEDES-BENZ 560 SEC 1987	89
	MERCEDES-BENZ 300 SL-24 (R129) « 8 400 KM » 1993	90
	MERCEDES-BENZ 320 SL (R129) « 4 650 KM » 1998	91
	MG TF 1954	33
	PEGASO Z-102 BERLINETTA ENASA 1952	92
	PEGASO Z-102 CABRIOLET SAOUTCHIK SÉRIE 1 1953	93
	PEGASO Z-102 BERLINETTA SAOUTCHIK SÉRIE 2 1954	94
	PEUGEOT CONCEPT CAR TULIP 1995	5
	PEUGEOT 404 COUPÉ 1965	100
	PEUGEOT 404 CABRIOLET 1964	101
	PEUGEOT 204 CABRIOLET HARD-TOP 1968	102
	PEUGEOT 204 COUPÉ 1968	103
	PORSCHE 911 3.0 RS (R) FIA 1980	59
	PORSCHE 911 2.0 S « PROTOTYPE » EX-FERDINAND PIÉCH 1968	75
	PORSCHE 911 2.2 S 1971	76
	PORSCHE 912 1967	77
	PORSCHE 911 SPEEDSTER 1989	78
	PORSCHE 964 CARRERA RS 1992	79
	PORSCHE 993 CARRERA 4 CABRIOLET X51 1995	80
	PORSCHE 992 TARGA 4S HERITAGE 2021	81
	PORSCHE 944 S2 CABRIOLET 1990	82
	PORSCHE 964 CARRERA 2 1990	83
	RAILTON FAIRMILE CABRIOLET 1935	24
	RAILTON FAIRMILE CABRIOLET 1937	25
	RENAULT CELTAQUATRE CABRIOLET 1937	15
	RENAULT 4 TL 1982	10
	RILEY RMB 2.5 1951	105
	ROLLS-ROYCE 20/25 HP SPORTSMAN COUPÉ BY MULLINER 1931	63
	ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET PAR KELLNER 1933	64
	ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET PAR FERNANDEZ & DARRIN 1934	65
	ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET PAR FERNANDEZ & DARRIN 1934	66
	ROLLS-ROYCE PHANTOM II CONTINENTAL CABRIOLET 3-POSITIONS PAR FERNANDEZ & DARRIN 1934	67
	ROLLS-ROYCE PHANTOM III SALOON BY PARK WARD 1938	68
	ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH 1948	69
	ROSENGART LR 500 SUPERTRACTION CABRIOLET 1935	13
	SHELBY MUSTANG GT 350 1970	74
	SIMCA 8 1939	6
	SUNBEAM SPEED 20 MONTE CARLO SALOON 1934	31
	TALBOT-LAGO T120 BABY 1936	19
	TALBOT-LAGO T15 CADETTE 1937	20

TALBOT-LAGO T120 MAJOR 1939	21
TALBOT-LAGO T150 TOURER PAR CHAPRON 1934	56
TALBOT-MATRA MURENA 2.2 S 1984	40
TESLA MODEL S « ART CAR » BY PETER KLASSEN 2013	46
VELAM ISETTA 1957	11
VOLKSWAGEN COCCINELLE 1200 1965	7
VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 LS CABRIOLET 1973	8
VOLVO P1800 1965	38

PRÉCISION IMPORTANTE À L'ATTENTION DES ENCHÉRISSEURS

IMPORTANT NOTICE TO BUYERS

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

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

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

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



1

Mark Al Harris Bugatti Type 59 – 1996

5 000 - 10 000 €

« Entre le jouet et l'œuvre d'art! »
"Between toy and work of art!"



Superbe voiture pour enfant inspirée de la mythique Bugatti Type 59 fabriquée de 1933 à 1936. Fidèle reproduction de grande qualité, chaque détail a été soigné, elle possède ainsi une carrosserie en aluminium, un tableau de bord bouchonné ou encore des compteurs siglés Bugatti. Modèle unique fabriqué en avril 1996, il se présente en très bel état de conservation, on notera des dimensions généreuses : 50 x 81 x 190 cm environ. Elle dispose d'un moteur électrique 24 V et de freins à câble sur les roues arrière, l'ensemble mécanique sera à remettre en route. Splendide objet de décoration ou cadeau de choix pour un enfant, cette exceptionnelle maquette est aujourd'hui présentée à une estimation très attractive.

Superb children's car inspired by the legendary Bugatti Type 59 manufactured from 1933 to 1936. High-quality, faithful reproduction with attention to every detail, featuring aluminium bodywork, a cork dashboard and Bugatti-branded dials. A unique model manufactured in April 1996, it is in very good condition and boasts generous dimensions: approximately 50 x 81 x 190 cm. It has a 24 V electric motor and cable brakes on the rear wheels. The mechanical components will need to be serviced. A splendid decorative item or gift for your child, this exceptional model is now being offered at a very attractive estimate.

2

De la Chapelle 330 P2 Junior – 1990

Châssis n° 89

10 000 - 15 000 €

« Incroyable état d'origine »
"Incredible original condition"



De la Chapelle est un constructeur automobile française fondé en 1975, il est également spécialisé dans la fabrication de voitures pour enfants.

Notre exemplaire est inspiré de la légendaire Ferrari 330 P2 à moteur V12 qui a marqué la course automobile au milieu des années 1960. Sa carrosserie rouge en fibre arbore le numéro 3, elle se présente aujourd'hui dans son jus. Dans l'habitacle on observe un volant trois branches gainé de cuir, un siège baquet ou encore des instruments Jaeger.

Fabriqué à Brignais dans le Rhône notre exemplaire porte le numéro de série 89, il est équipé d'un moteur thermique Honda de 5 ch qui nécessitera une remise en route. Éligible au Little Big Mans, elle mérite sa place dans les plus belles collections.

De la Chapelle is a French car manufacturer founded in 1975, which also specialises in the manufacture of children's cars

Our model is inspired by the legendary Ferrari 330 P2 with a V12 engine, which made its mark on motor racing in the mid-1960s. Its red fibreglass body bears the number 3 and is presented today in its used condition. Inside, there is a leather-covered three-spoke steering wheel, a bucket seat and Jaeger instruments.

Manufactured in Brignais in the Rhône department, our model bears the serial number 89 and is equipped with a 5 hp Honda combustion engine that will need to be restarted. Eligible for the Little Big Mans, it deserves its place in the finest collections.

3

Agostini Countach Junior – 1986

Châssis n° 56

20 000 - 30 000 €

« Lune des plus belles voitures pour enfant »

“One of the most beautiful children’s cars”



Agostini est un constructeur artisanal italien des années 1980 spécialisé dans la fabrication de voitures pour enfants haut de gamme.

Fidèle réplique de la Lamborghini Countach notre exemplaire est une superbe version ouverte permettant un meilleur accès à bord.

Sa carrosserie en fibre est montée sur un châssis tubulaire, son habitacle très soigné est conforme à l'original, il est doté d'une sellerie blanche d'un volant Momo 3-branches et d'instruments Huret.

Elle est équipée d'un moteur thermique de 400 cm³ avec transmission automatique à 2 vitesses pouvant atteindre jusqu'à 48 km/h, dotée de freins à disque et de suspensions, ses phares sont alimentés par un système 12 V.

Très rare sur le marché, notre Countach Junior mérite sa place dans les plus belles collections.

Agostini is an Italian artisan manufacturer from the 1980s specialising in the production of high-end children's cars.

A faithful replica of the Lamborghini Countach, our model is a superb open-top version allowing easier access on board.

Its fibre body is mounted on a tubular chassis, and its meticulously crafted interior is faithful to the original, featuring white upholstery, a three-spoke Momo steering wheel and Huret instruments.

It is equipped with a 400 cc combustion engine with a 2-speed automatic transmission capable of reaching speeds of up to 48 km/h, disc brakes and suspension, and its headlights are powered by a 12 V system

Very rare on the market, our Countach Junior deserves its place in the finest collections.

4

Sbarro Testa Rossa Baby – 1980

Châssis n° S002

20 000 - 30 000 €

« Rarissime création signée Sbarro »

“Extremely rare creation signed by Sbarro”



Créée en 1980 par le constructeur suisse Sbarro, la Testa Rossa Baby est une voiture pour enfants inspirée de la fabuleuse Ferrari 250 Testa Rossa. Sa carrosserie en polyester rouge reprend les lignes des voitures de course des années 1950, les cornets d'admission et les phares sous bulle, les ouïes latérales ou encore les bossages arrière sont caractéristiques de l'époque. Son habitacle est très bien équipé, il dispose d'une sellerie et de moquettes beiges, d'un volant en bois et aluminium, d'instruments VDO ou encore d'un autoradio. Elle possède un moteur monocylindre de 15 ch associé à une boîte manuelle à 4 vitesses, des freins aux 4 roues et des suspensions indépendantes; elle pourrait même atteindre les 90 km/h! Produite par la société suisse Syma basée à Yverdon, elle a été fabriquée à très peu d'exemplaires, extrêmement rare sur le marché, elle constitue une superbe opportunité.

Created in 1980 by Swiss manufacturer Sbarro, the Testa Rossa Baby is a children's car inspired by the fabulous Ferrari 250 Testa Rossa. Its red polyester bodywork echoes the lines of 1950s racing cars, with air intakes and bubble headlights, side vents and rear bulges characteristic of the era. Its interior is very well equipped, with beige upholstery and carpeting, a wooden and aluminium steering wheel, VDO instruments and a car radio. It has a 15 hp single-cylinder engine combined with a 4-speed manual gearbox, 4-wheel brakes and independent suspension; it could even reach 90 km/h! Produced by the Swiss company Syma based in Yverdon, only a few were manufactured, making it extremely rare on the market and a superb opportunity.

5

Peugeot Concept Car Tulip – 1995

Véhicule d'exposition vendu
sans carte grise
Show car sold without registration title

7 000 - 10 000 €

« La Smart signée Peugeot ! »
“The Peugeot Smart!”



Vendu en 2020 à son propriétaire actuel à l'occasion de la vente des réserves du musée de l'Aventure Peugeot Citroën DS.

Ce concept-car tient son acronyme de Transport Urbain Libre Individuel et Public.

Innovante, sa motorisation électrique et sa carrosserie aux dimensions réduites répondaient de façon intelligente aux besoins des grandes villes.

Exposé dans une concession automobile, il est en très bel état mais devra bénéficier d'une révision générale si son acquéreur souhaite s'installer à son volant !

En très bon état de conservation, ce concept-car vient prouver que Peugeot n'a jamais cessé d'être en avance sur son temps !

Sold in 2020 to its current owner during the sale of the Peugeot Citroën DS Adventure Museum's reserves.

This concept car takes its acronym from Transport Urbain Libre Individuel et Public (Free Individual and Public Urban Transport).

Its innovative electric motor and compact bodywork were an intelligent response to the needs of large cities.

Displayed in a car dealership, it is in very good condition but will need a general overhaul if its future owner wishes to take the wheel!

In very good condition, this concept car proves that Peugeot has always been ahead of its time!

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

6

Simca 8 – 1939

Châssis n° 814818
Copie de titre de circulation néerlandais
Véhicule vendu sans contrôle technique
*Copy of Dutch historic registration title
Sold without contrôle technique*

7 000 - 10 000 €
SANS RÉSERVE

« Une Simca 8 très joliment restaurée,
à une estimation très attractive ! »
*“A beautifully restored Simca 8,
at a very attractive estimate!”*



Produite de 1938 à 1951 et basée sur la Fiat 1100 508C Nuova Ballila, la Simca 8 connut un grand succès et réussit à tenir tête à la concurrence qu'étaient les Renault Juvaquatre ou Peugeot 202. Embarquant initialement le 4-cylindres de 1 089 cm³ développant 32 ch, elle fut proposée après-guerre avec le moteur de 1 221 cm³ et 41 ch prévu pour la Simca Aronde. Son moteur à soupapes en tête, sa suspension à roues indépendantes à l'avant, son freinage hydraulique à 4 tambours et sa boîte 4-vitesses faisait d'elle une voiture à la conduite moderne, surtout à ses débuts. D'ailleurs, elle fut rapidement surnommée Simca Vite... Son arrière très plongeant abritant une roue de secours, ses phares saillants encadrant une calandre lui donnant beaucoup de personnalité lui confèrent une silhouette aux proportions bien maîtrisées et particulièrement séduisantes. La Simca 8 que nous présentons est bon état général, restaurée il y a quelques années chez un professionnel du nom de Arnold Stolker, aux Pays-Bas, tandis qu'une plaque de propriétaire d'époque indique Louis Méon, propriétaire à Sandaucourt, dans les Vosges. N'ayant pas été utilisée ces dernières années, cette séduisante Simca nécessitera une remise en route dans les règles.

Produced from 1938 to 1951 and based on the Fiat 1100 508C Nuova Ballila, the Simca 8 was a great success and managed to hold its own against competitors such as the Renault Juvaquatre and Peugeot 202. Initially equipped with a 1,089 cm³ 4-cylinder engine developing 32 hp, after the war it was offered with the 1,221 cm³ 41 hp engine designed for the Simca Aronde. Its overhead valve engine, independent front suspension, 4-drum hydraulic brakes and 4-speed gearbox made it a modern car to drive, especially in its early days. In fact, it was quickly nicknamed the Simca Vite... Its steeply sloping rear end, which housed a spare wheel, and its protruding headlights framing a grille that gave it a lot of personality, gave it a well-proportioned and particularly attractive silhouette. The Simca 8 we are presenting is in good overall condition, having been restored a few years ago by a professional named Arnold Stolker in the Netherlands, while a period owner's plate indicates Louis Méon, owner in Sandaucourt, in the Vosges. Having not been used in recent years, this attractive Simca will need to be properly serviced before it can be driven again.

Volkswagen Coccinelle 1200 – 1965

Châssis n° 115802742
Titre de circulation Allemand
German registration title
12 000 - 18 000 €

« Seconde main, 68 000 km d'origine, carnet d'entretien encore présent ! »
“Second hand, 68,000 km original mileage, maintenance booklet still present!”



L'histoire de la Coccinelle est sans nul doute l'une des plus grandes *success story* de l'histoire de l'automobile, avec ses plus de 21 millions d'exemplaires produits... Le millésime qui nous intéresse ici est celui de 1965, année de la mythique pub « *Think Small* » ! Cette année-là, la Coccinelle évolue sensiblement : empattement allongé de 67 mm, lunette arrière agrandie, et adoption d'un train avant à rotules à la place des pivots, améliorant confort et tenue de route, l'ensemble faisant de 1965 une année charnière dans la production de la Cox.

Notre exemplaire est livré le 31 mai 1965 au docteur Elisabeth L., de Wiesbaden, en Allemagne. Cette amatrice conservera sa Coccinelle jusqu'en 1987, avant de la vendre à Walter H.,

d'Eppstein, toujours en Allemagne. Ce n'est qu'il y a quelques années que le propriétaire actuel, fin collectionneur d'automobiles allemandes, s'en portera acquéreur.

Aujourd'hui, la voiture est en majeure partie en peinture d'origine et n'affiche que 68 000 km au compteur, vérifiables à travers son dossier ! Celui-ci est absolument unique et regroupe encore aujourd'hui son carnet d'entretien, sa plaque d'information en métal, son livret d'entretien, ainsi que quelques photos de la voiture dans les années 1980.

Son fonctionnement est très bon, le moteur tourne parfaitement, la boîte de vitesses n'émet aucun bruit suspect, et les trains roulants sont sains. Une révision d'usage pourrait cependant



être à envisager compte tenu de sa faible utilisation dans les dernières années.

Collectionneurs, voici l'une des plus belles Coccinelle que nous avons eu la chance de voir passer. Ne ratez pas l'occasion d'ajouter ce monument à votre collection !

The history of the Beetle is undoubtedly one of the greatest success stories in automotive history, with more than 21 million units produced... The model we are interested in here is the 1965 version, the year of the legendary 'Think Small' advert! That year, the Beetle underwent significant changes: the wheelbase was lengthened by 67 mm, the rear window was enlarged, and ball joints were adopted in place of pivots on the front axle, improving comfort and road holding. All of these changes made 1965 a pivotal year in the production of the Cox.

Our model was delivered on May 31 1965 to Dr Elisabeth L. of Wiesbaden, Germany. She kept her Beetle until 1987, when she

sold it to Walter H. of Eppstein, also in Germany. It was only a few years ago that the current owner, a discerning collector of German cars, purchased it.

Today, the car is mostly in its original paintwork and has only 68,000 km on the clock, which can be verified through its file! The latter is absolutely unique and still includes its service log, metal information plate, maintenance booklet, and a few photos of the car from the 1980s.

It runs very well, the engine is in perfect condition, the gearbox makes no suspicious noises, and the running gear is sound. However, given its low use in recent years, a routine service might be considered.

Collectors, this is one of the most beautiful Beetles we have ever had the chance to see. Don't miss the opportunity to add this monument to your collection!



8

Volkswagen Coccinelle 1303 LS Cabriolet – 1973

Châssis n° 1532620027
Carte grise française de collection
French historic registration title
18 000 - 24 000 €

« Rare première main affichant moins
de 63 000 km d'origine. »

“Rare first owner with less than 63,000 km
on the clock.”



En 1972, Volkswagen présente la dernière version de la Coccinelle, baptisée 1303 S. Elle apporte un nombre important d'évolutions et fait rentrer la Beetle dans l'ère moderne. On notera les suspensions avant indépendantes, le pare-brise bombé ou encore une amélioration du 4-cylindres qui passe désormais à 1,6 l pour 50 ch. Notre Coccinelle cabriolet fut vendue neuve à Paris en 1973, il s'agit d'une version LS haut de gamme qui a néanmoins bénéficié d'une attention toute particulière. En effet dès sa livraison son propriétaire envoie la voiture chez Pavesi, le célèbre carrossier milanais, afin de personnaliser son habitacle.

Ainsi elle reçoit une sellerie en cuir avec des sièges Recaro à l'avant, de superbes boiseries qui recouvrent le tableau de

bord, les contreportes, le pommeau de vitesse ou encore le volant Momo Alpina. Enfin des vitres électriques et d'épaisses moquettes en laine sont installées.

Cette auto a suivi son propriétaire et a transité par la Suisse avant de revenir en France en 2022, elle a toujours bénéficié d'un entretien rigoureux. Son essai routier nous a d'ailleurs démontré un très bon état de fonctionnement.

En 1984, sa carrosserie a été repeinte dans sa teinte d'origine et la capote a été remplacée. Elle se présente aujourd'hui en très bel état de conservation. Cet exemplaire à la configuration exclusive, à l'historique limpide et au faible kilométrage constitue une superbe opportunité à ne pas rater !

In 1972, Volkswagen unveiled the latest version of the Beetle, called the 1303 S. It featured a number of significant developments and brought the Beetle into the modern era. Noteworthy features included independent front suspension, a curved windscreen and an improved 4-cylinder engine, now with a capacity of 1.6 litres and 50 bhp

Our Beetle convertible was sold new in Paris in 1973. It is a high-end LS version that has nevertheless received special attention. As soon as it was delivered, its owner sent the car to Pavesi, the famous Milanese coachbuilder, to customise its interior.

It was fitted with leather upholstery with Recaro seats in the front, superb wood panelling covering the dashboard, door panels,

gear knob and Momo Alpina steering wheel. Finally, electric windows and thick wool carpets were installed.

This car followed its owner and passed through Switzerland before returning to France in 2022, and it has always been rigorously maintained. Our test drive showed us that it is in very good working order.

In 1984, its bodywork was repainted in its original colour and the soft top was replaced. It is now in very good condition. This model, with its exclusive configuration, clear history and low mileage, is a superb opportunity not to be missed!

Hrubon-Schmitt – 1981

Châssis n° 0126
Carte grise française
French registration title

18 000 - 24 000€

« Vous ne pensez pas en avoir besoin,
et pourtant... »

“You don't think you need it, and yet...”



La Mini Moke, lancée en 1964 par BMC sur base de Mini, devait être un véhicule militaire mais trouva vite sa place sur les plages et stations balnéaires. Simple, ouverte et ludique, elle devint l'icône insouciant des sixties, adoptée à Saint-Tropez comme à Sydney. Propulsée par les moteurs 848 puis 998 cm³, produite en Angleterre, Australie et Portugal, elle symbolise encore aujourd'hui l'esprit libre et joyeux de cette décennie.

Jean-Claude Hrubon, concessionnaire BMC à Levallois-Perret et concepteur de plusieurs prototypes ayant participé aux 24 Heures du Mans dans les années 1960, présente en 1980 sa version de la Mini Moke... raccourcie de 70 cm. Dès 1981, il revend le concept à Bernard Schmitt, qui continuera la production jusqu'à atteindre 200 exemplaires en 1987.

Notre exemplaire est mis en circulation dans la première année de production, et embarque le 4-cylindres British Leyland de 39 ch. Sa carrosserie est en bel état général, comme sa sellerie et sa capote, tous deux sans défaut particulier.

Son fonctionnement est lui aussi optimal... Derrière le volant, la Hrubon-Schmitt offre des sensations de conduite uniques ! Son châssis microscopique est troublant d'efficacité, et donne l'impression de la conduite d'un véritable kart. En mai 2025, les établissements My Mini Revolution ont effectué le remplacement du système de freins avant et arrière pour un peu moins de 1 200€.

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



Voici une auto qui ne peut être comparée à aucune autre, à mi-chemin entre le kart suralimenté et la voiture de plage par excellence. Amateurs, voici l'une des autos inutiles les plus indispensables à ajouter à votre collection !

The Mini Moke, launched in 1964 by BMC based on the Mini, was intended to be a military vehicle but quickly found its place on beaches and in seaside resorts. Simple, open-top and fun, it became the carefree icon of the sixties, adopted in Saint-Tropez as well as Sydney. Powered by 848 and then 998 cc engines, produced in England, Australia and Portugal, it still symbolizes the free and joyful spirit of that decade.

Jean-Claude Hrubon, a BMC dealer in Levallois-Perret and designer of several prototypes that competed in the 24 Hours of Le Mans in the 1960s, presented his version of the Mini Moke, shortened by 70 cm, in 1980. In 1981, he sold the concept to Bernard Schmitt, who continued production until reaching 200 units in 1987.

Our model was put into circulation in the first year of production and is equipped with a 39 hp British Leyland 4-cylinder engine. Its bodywork is in good overall condition, as are its upholstery and soft top, both of which are free of any particular defects.

Its performance is also optimal... Behind the wheel, the Hrubon-Schmitt offers a unique driving experience! Its microscopic chassis is astonishingly efficient, giving the impression of driving a real go-kart. In May 2025, My Mini Revolution replaced the front and rear brake systems for just under €1,200.

This is a car that cannot be compared to any other, halfway between a supercharged go-kart and the ultimate beach car. Enthusiasts, here is one of the most indispensable useless cars to add to your collection!



10

Renault 4 TL – 1982

Châssis n° VF1112600C01141147
Carte grise française de collection

French historic registration title

7 000 - 10 000 €

« Combinaison de couleur très élégante,
et seulement 75 500 km au compteur ! »

*“A very elegant colour combination,
and only 75,500 kilometres on the odometer!”*



Face au grand succès de la Citroën 2 CV, la Régie Renault présente en 1961 son interprétation de la populaire par excellence : la 4L. Le public adopte cette nouvelle née en un temps record, et plus de 8 millions d'unités seront produites !

Exemplaire de la rare version TL, comprenez « Tourisme de Luxe », alors le sommet de la gamme des 4L. Configuration rare et intéressante : carrosserie couleur Bleu d'Angers réf. 483 associée à l'intérieur écossais. Seulement 75 500 km au compteur, présumés originaux.

Très bel état général, et fonctionnement optimal : auto conservée depuis deux ans au sein d'une importante collection française. Intéressante populaire française délicate à trouver dans un si bel état... L'idéale compagne pour aller au marché !

In response to the long-standing success of the Citroën 2CV, in 1961 the Régie Renault presented its interpretation of the ultimate popular car: the 4L. The public embraced this new model in record time, and more than 8 million units were produced!

An example of the rare TL version, meaning 'Tourisme de Luxe' (Luxury Touring), then the top of the 4L range. A rare and interesting configuration: blue Angers bodywork (ref. 483) combined with a tartan interior. Only 75,500 km on the odometer, presumed to be original.

Very good overall condition and in perfect working order: the car has been kept for two years in a major French collection. An interesting French classic that is hard to find in such good condition... The ideal companion for trips to the market!

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

Velam Isetta – 1957

Châssis n° 107026
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

15 000 - 25 000€

« État d'origine unique ! »
"Unique state of origin!"



La fin des années 1940 voit la naissance d'un nouveau style automobile, à contre-courant total des innovations habituelles : plus petit, moins puissant et plus... pratique ! Rivolta, un constructeur de réfrigérateur récemment entré dans le monde de la mécanique avec la conception de scooters, se met en tête de suivre la nouvelle mode des micro-cars... C'est au Salon de Turin 1953 que l'Isetta est annoncée par Iso, la marque de Rivolta.

Le succès médiatique de cette petite auto est immédiat, tant son look intrigue le public ! Malheureusement, le succès commercial ne suit pas, et dès 1955, Iso est obligé de revendre la licence de l'Isetta : BMW rachète pour le marché allemand, et Velam pour la France. Ces dernières étaient construites à Suresnes, proche

de Paris, et ne sont restées au catalogue qu'entre 1955 et 1958 !

Notre exemplaire a été livré neuf dans le Cher et immatriculé « 0285 CD 18 » en 1957, immatriculation qu'il gardera jusqu'en 1991. Il rejoindra ensuite le garage d'un passionné dans la Vienne, qui s'en séparera en 2013. Ce n'est qu'en 2022 que cette auto rejoindra la collection du propriétaire actuel, qui ne l'utilisera qu'à de rares occasions.

Aujourd'hui, la voiture se présente dans un état d'origine exceptionnel, et porte les stigmates de sa vie avec fierté ! Malgré son état de fonctionnement, une révision d'usage sera à prévoir en vue de reprendre la route.

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



Voici sans nul doute l'une des autos au plus haut capital sympathie possible ! Cet exemplaire fait sans doute partie des derniers en état d'origine... Avis aux amateurs de patine !

The late 1940s saw the birth of a new style of car, completely at odds with the usual innovations: smaller, less powerful and more... practical! Rivolta, a refrigerator manufacturer that had recently entered the world of mechanics with the design of scooters, decided to follow the new trend for microcars... It was at the 1953 Turin Motor Show that the Isetta was announced by Iso, Rivolta's brand.

The media success of this small car was immediate, as its look intrigued the public! Unfortunately, commercial success did not follow, and in 1955, Iso was forced to sell the Isetta licence:

BMW bought it for the German market, and Velam for France. The latter were built in Suresnes, near Paris, and remained in the catalogue only between 1955 and 1958!

Our model was delivered new in the Cher department and registered as '0285 CD 18' in 1957, a registration number it retained until 1991. It then joined the garage of an enthusiast in the Vienne department, who sold it in 2013. It was not until 2022 that this car joined the collection of its current owner, who only uses it on rare occasions.

Today, the car is in exceptional original condition and bears the marks of its life with pride! Despite its working condition, a routine service will be required before it can be put back on the road.

This is undoubtedly one of the most appealing cars possible! This example is undoubtedly one of the last in original condition... A must-see for patina enthusiasts!



12

Fiat 500 « TPLV » – 1971

Châssis n° 2944637 (Fiat 500 conduite intérieur / saloon)

Carte grise française indiqué CI

Saloon French registration title

15 000 - 20 000 €

« Superbe adaptation en version plage faite par la société française TPLV. »

“*Superb beach adaptation by French company TPLV.*”



Nous sommes à la fin des années 1950, sur la côte italienne. L'une des personnes les plus importantes et les plus cools de cette époque se prénomme Gianni Agnelli, héritier de Fiat... Il souhaite une petite voiture balnéaire chic pour l'accompagner sur la Côte d'Azur et à Capri.

On découpe une Fiat 500, dont le toit est remplacé par un pare-soleil en toile tendue, et les sièges sont désormais en osier ou en rotin. Véritable rareté, les 500 Jolly se disputent immédiatement à des prix élevés, laissant la place à des préparateurs régionaux d'en faire leur interprétation.

Ce sera notamment le cas de TPLV (« Tout Pour La Voiture »), basé dans le 13^e arrondissement de Paris, qui présentera plus tard sa

propre Fiat 500 « Jolly » à partir de versions classiques. Quelques différences sont à noter, dont la ceinture d'habitacle en acajou.

Notre exemplaire fait partie de cette production confidentielle, et est dans un assez bon état général. Des traces d'une restauration ancienne sont visibles, notamment au niveau de la carrosserie, qui porte quelques défauts. Son habitacle est dans le même état, et la voiture est vendue avec une toile et ses arceaux de capote. Mécaniquement, la voiture nécessitera une révision avant de reprendre la route.

Authentique attraction, cette réplique de 500 Jolly saura à coup sûr vous accompagner sur vos trajets pour la plage dans un style... inimitable !

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

It is the late 1950s on the Italian coast. One of the most important and coolest people of the era is Gianni Agnelli, heir to Fiat... He wants a chic little beach car to take him around the French Riviera and Capri.

A Fiat 500 was cut open, its roof replaced with a stretched canvas sunshade, and its seats replaced with wicker or rattan. A true rarity, the 500 Jolly immediately became highly sought after, giving regional customisers the opportunity to put their own spin on it.

This was notably the case for TPLV ('Tout Pour La Voiture'), based in the 13th arrondissement of Paris, which later presented its own Fiat 500 'Jolly' based on classic versions. There are a few notable differences, including the mahogany interior trim.

Our model is part of this limited production run and is in fairly good overall condition. Signs of previous restoration are visible, particularly on the bodywork, which has a few flaws. The interior is in the same condition, and the car is sold with a canvas top and roll bars. Mechanically, the car will need to be serviced before it can be driven again.

A real eye-catcher, this replica 500 Jolly is sure to accompany you on your trips to the beach in inimitable style!

Rosengart LR 500 Supertraction Cabriolet – 1935

Châssis n°154653
Carte grise française barrée
lors de la précédente cession
Véhicule vendu sans contrôle technique
*French registration title cancelled upon
previous transfer*
Sold without contrôle technique

20 000 - 30 000€
SANS RÉSERVE

« Techniques d'avant-garde, version cabriolet, et rareté
sur le marché : trois bonnes raisons de l'acheter ! »

*“Cutting-edge technology, convertible version, and rarity
on the market: three good reasons to buy it!”*



Intéressante sur le plan technique et séduisante d'un point de vue esthétique, cette Supertraction offre tous les agréments d'une carrosserie ouverte et le charme de la conduite d'une voiture d'avant-guerre. Pas utilisée depuis son achat, elle nécessitera une remise en route et les vérifications d'usage avant de reprendre la route.

No, the Citroën Traction was not the first front-wheel drive car to be marketed. Rosengart was the pioneer in this field. Indeed, Lucien Rosengart marketed from 1933 the first front-wheel drive car produced in series in France, the LR 500, which received the flattering name of Supertraction, later adopted on an exceptional cabriolet...

The manufacturer had been seduced by the German Adler Trumpf and had bought the manufacturing license. The transmission joints were none other than Tracta constant velocity joints, developed by French engineer Jean-Albert Grégoire, who had equipped his

own cars with them under the same Tracta brand. He had proven their robustness by entering notably in the 24 Hours of Le Mans. The Supertraction was equipped with a 1,650 cc 4-cylinder of 45 hp coupled to a 4-speed gearbox with steering wheel control. Besides its front-wheel drive, it benefited from four-wheel independent suspension and rack-and-pinion steering, a real feat for the time...

This Supertraction was bought by the Automobile Club de l'Ouest in 1961, the year the Sarthe automobile museum opened. The current owner acquired it at an auction in 1993 and restored it immediately afterwards, in this pretty dark blue color, before the current owner purchased it in 2013.

Interesting from a technical standpoint and attractive from an aesthetic point of view, this Supertraction offers all the pleasures of open bodywork and the charm of driving a pre-war car. Not used since its purchase, it will require recommissioning and the usual checks before taking to the road again.



Non, la Citroën Traction n'a pas été la première traction avant commercialisée. Dans ce domaine, Rosengart fait figure de précurseur. En effet, Lucien Rosengart a commercialisé dès 1933 la première traction avant produite en série en France, la LR 500, qui recevait le nom flatteur de Supertraction, plus tard repris sur un cabriolet exceptionnel...

Le constructeur avait été séduit par l'Adler Trumpf allemande et en avait acheté la licence de fabrication. Les joints de transmission n'étaient autres que les joints homocinétiques Tracta, mis au point par l'ingénieur français Jean-Albert Grégoire, qui en avait équipé ses propres voitures sous la même marque Tracta. Il en avait éprouvé la robustesse en s'engageant notamment aux 24 Heures du Mans.

La Supertraction était équipée d'un 4-cylindres de 1 650 cm³ de 45 ch accouplé à une boîte 4-vitesses à commande au volant. Outre sa traction avant, elle bénéficiait d'une suspension à quatre roues indépendantes et d'une direction à crémaillère, une vraie prouesse pour l'époque...

Cette Supertraction a été achetée par l'Automobile Club de l'Ouest en 1961, année de l'ouverture du musée automobile de la Sarthe. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition lors d'une vente aux enchères en 1993 et l'a restaurée dans la foulée, dans cette jolie couleur bleu foncé, avant que le propriétaire actuel ne s'en porte acquéreur en 2013.

Humber 12 Vogue Pillarless Saloon – 1937

Châssis n°24902
Titre de circulation belge
Véhicule vendu sans contrôle technique
Belgian registration title
Sold without contrôle technique

12 000 - 18 000 €
SANS RÉSERVE

« Histoire et design remarquables, petit budget :
laissez-vous tenter ! »

*“Remarkable history and design, small budget:
treat yourself!”*



Humber est une marque de voiture anglaise, qui est à l'origine du groupe Rootes. La Humber Twelve en version berline 2-portes comme celle qui illustre ces pages est une auto à l'histoire étonnante.

Elle aurait en effet été conçue par le capitaine Molyneux pour attirer l'attention des clientes féminines. Il s'agissait là d'une des premières tentatives sérieuses d'un constructeur automobile pour produire un produit destiné spécifiquement aux femmes.

Le capitaine Molyneux est surtout connu comme créateur de mode et parfumeur. Installé à Paris depuis 1919, il était le créateur de haute couture préféré de nombreux membres de la famille royale britannique ; il est célèbre pour avoir déclaré : « Aucune femme ne peut être trop riche ou trop mince. »

En 1932, Molyneux a ouvert une maison de couture à Londres, ce qui correspond sans doute au moment où Humber, récemment racheté par le groupe Rootes, lui a commandé la conception de la berline Vogue, un modèle que l'on qualifierait aujourd'hui plus justement de coupé à toit fixe.

Avec son moteur de 1 669 cm³, et sa boîte 4-vitesses et roue libre, c'est une auto définitivement surprenante. L'exemplaire que nous proposons n'a pas été utilisé depuis de nombreuses années et s'il apparaît visuellement en bon état, il demandera une remise en route dans les règles avant de reprendre la route.

Humber is an English car brand, which originated the Rootes Group. The Humber Twelve in a 2-door saloon version, like the one illustrated on these pages, is a car with an astonishing history.

It was designed by Captain Molyneux to attract the attention of female customers. This was one of the first serious attempts by a car manufacturer to produce a product specifically for women.

Captain Molyneux is best known as a fashion designer and perfumer. Based in Paris since 1919, he was the favourite haute couture designer of many members of the British royal family and is famous for saying: 'No woman can be too rich or too thin.'

In 1932, Molyneux opened a fashion house in London, which was probably when Humber, recently acquired by the Rootes Group, commissioned him to design the Vogue saloon, a model that today would more accurately be described as a fixed-roof coupé.

With its 1,669 cc engine, 4-speed gearbox and freewheel, it is a truly surprising car. The model we are offering has not been used for many years and, although it appears to be in good condition, it will need to be properly serviced before it can be driven again.

Renault Celtaquatre Cabriolet – 1937

Châssis n°S35391
 Carte grise française (nombreuses erreurs dont MEC 1977)
 Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title (numerous errors, including 1977 as production year)
 Sold without contrôle technique

15 000 - 20 000 €
 SANS RÉSERVE

« Tout le charme d'un roadster – avec spider ! –
 des années 1930... »

"All the charm of a 1930s roadster – with a spider!"



Ce joli cabriolet témoigne d'une restauration ancienne. Il avait bénéficié de quelques soins en 2014, dont le remplacement des pneus, la réfection de l'électricité et du freinage. Aujourd'hui relativement rare et bien plus abordable que la mythique traction cabriolet dont il se voulait le concurrent, le cabriolet Celtaquatre est une séduisante alternative pour rouler cheveux au vent dans un parfum d'avant-guerre.

From 1934 to 1938, Renault manufactured the popular Celtaquatre, equipped with a 1,463 cc 4-cylinder side-valve engine. The aim was to dethrone the newcomer to the market, the famous Citroën Traction Avant. The basic model had little to offer other than its price, as its technical features remained too basic. Its elegant, rounded rear end earned it the nickname 'Celtaboule'.

Ever pragmatic, Louis Renault expanded and improved his range, which included everything from commercial vehicles to convertibles and coupés. A series of body styles met the needs of a

conservative clientele who preferred tried and tested solutions in a contemporary package. The convertible appeared in 1936 and stood out with its folding windscreen and spider, which offered two additional open-air seats.

The 1937 range was given a new V-shaped grille and new wheels, as seen on the car we are presenting here. It sports a midnight blue paint job and cream-coloured openwork wheel rims, and its manufacturer's plate confirms that it is indeed an ADC2 model.

The metallic strips running along the bodywork contribute to the dynamism of the line, which is even more striking when the hood and windscreen are folded down.

This attractive convertible has undergone a previous restoration. It received some attention in 2014, including replacement tyres and refurbishment of the electrical system and brakes. Now relatively rare and much more affordable than the legendary Traction Cabriolet it was designed to compete with, the Celtaquatre convertible is an attractive alternative for driving with the wind in your hair and a touch of pre-war charm.

De 1934 à 1938 Renault fabriqua la populaire Celtaquatre équipée d'un 4-cylindres de 1 463 cm³ à soupapes latérales. Le but était de détrôner la nouvelle venue sur le marché, la fameuse Citroën Traction Avant. Le modèle de base n'a guère d'autres attraits que son prix, ses développements techniques restant trop basiques. Sa ligne élégante et ronde sur l'arrière lui fera recevoir le surnom de Celtaboule.

Toujours pragmatique, Louis Renault complète et améliore sa gamme qui se déclinera de la commerciale au cabriolet en passant par le coupé. Une série de carrosseries répondant à tous les besoins d'une clientèle conservatrice qui préfère les solutions éprouvées sous un emballage au goût du jour.

Le cabriolet apparaît en 1936 et se singularise par son pare-brise avant rabattable et son spider qui offre deux places découvertes supplémentaires.

La gamme de 1937 reçoit une nouvelle calandre en V et de nouvelles roues, comme la voiture que nous vous présentons. Elle arbore une robe bleu nuit, des jantes ajourées crème et sa plaque constructeur confirme qu'il s'agit bien d'un modèle type ADC2.

Les filets métallisés courant le long de la carrosserie contribuent au dynamisme de la ligne, encore plus pure lorsque capote et pare-brise sont rabattus.



Citroën Traction 11 BL Cabriolet – 1939

Châssis n° 140515
Titre de circulation belge
Véhicule vendu sans contrôle technique
Belgian registration title
Sold without contrôle technique

60 000 - 80 000 €
SANS RÉSERVE

« Estimation attractive et sans réserve pour ce
Cabriolet Traction équipé d'un moteur de DS! »
*“Attractive estimate with no reserve for this Traction
Cabriolet equipped with a DS engine!”*



La Citroën Traction est une voiture légendaire qui a révolutionné le monde de l'automobile. Elle a été produite de 1934 à 1957 et a connu plusieurs générations. Le modèle 11 BL a commencé à sortir des chaînes de production en 1937 en versions berline, coupé et cabriolet.

Il se distinguait de la série précédente par une carrosserie plus grande, une direction à crémaillère, un moteur de 11 CV, une nouvelle instrumentation embarquée et une sellerie profilée.

Le design du cabriolet a été attribué à Jean Daninos, alors jeune ingénieur, qui deviendra plus tard le propriétaire et le créateur de la Facel Vega. À l'époque, il était également impératif de réutiliser autant de pièces que possible de la berline afin de réduire les coûts de production.

Il s'agissait donc d'un roadster, dont la partie avant reprenait des éléments de la berline et dont la partie arrière était creusée pour accueillir le spider, conçu pour accueillir deux jeunes enfants et justifier le fait que la voiture pouvait transporter quatre passagers. Les derniers modèles décapotables ont été produits en 1939.

Tous modèles confondus, on estime qu'environ 450 des 4 672 cabriolets produits à l'époque existent encore, selon le spécialiste Olivier de Serres. La voiture qui illustre ces pages, châssis #140515 appartenait à un amateur de la Dordogne, jusqu'en 1998, année où elle fut vendue aux Pays-Bas. On ne sait pas grand-chose de son histoire, ni à quelle période elle fut équipée d'un ensemble moteur-boîte de DS. Pas utilisée depuis son achat en 2017, cette étonnante Traction Cabriolet sera à redémarrer.

The Citroën Traction is a legendary car that revolutionised the automotive world. It was produced from 1934 to 1957 and went through several generations. The 11 BL model began rolling off the production lines in 1937 in saloon, coupé and convertible versions.

It differed from the previous series in that it had a larger body, rack-and-pinion steering, an 11 hp engine, new on-board instrumentation and streamlined upholstery.

The convertible design was attributed to Jean Daninos, then a young engineer, who would later become the owner and creator of Facel Vega. At the time, it was also imperative to reuse as many parts as possible from the saloon in order to reduce production costs.

It was therefore a roadster, with the front end incorporating elements from the saloon and the rear end hollowed out to accommodate the spider, designed to seat two small children and justify the fact that the car could carry four passengers. The last convertible models were produced in 1939.

According to specialist Olivier de Serres, it is estimated that around 450 of the 4,672 convertibles produced at the time still exist, all models combined. The car featured on these pages, chassis #140515, belonged to an enthusiast in the Dordogne until 1998, when it was sold to the Netherlands. Little is known about its history, or when it was fitted with a DS engine and gearbox. Not used since its purchase in 2017, this stunning Traction Cabriolet will need to be restarted.

17

Citroën DS 19 Pallas – 1965

Châssis n° VF7 AKZ A0096K1 6265
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Véhicule vendu sans contrôle technique
**Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à Paris**

*Swiss registration title, in temporary importation
Sold without contrôle technique*
**Vehicle sold by appointment,
to be collected in Paris**

40 000 - 60 000 €

« Tout simplement la première Pallas du millésime 1965
et intégralement restaurée ! »

*“Quite simply, the very first 1965 Pallas, fully restored
with no cost limit!”*



Livrée neuve en France en avril 1965, Cette Pallas est extrêmement rare car produite uniquement à partir du printemps sur un seul millésime !

Reconnaissable entre toutes grâce à ses rares enjoliveurs de roues striés type « sombrero », elle est en tous points conforme à l'origine. Dans l'habitacle, les dossiers dits « pullman », les moquettes recouvrant les longerons, les chromes garnissant le bas de caisse et les charnières font bien de cette voiture un salon « flottant ».

Elle est commandée neuve dans cette magnifique teinte Rouge Carmin (AC 411) avec un intérieur en velours Nylon rouge ton sur ton. (Seules les voitures commandées en gris Palladium pouvaient

recevoir la sellerie cuir). Équipée de la boîte Hydraulique et du moteur 3-paliers, elle marque la fin des roues en 400.

Acquise en 2013, elle reçut une restauration totale depuis le châssis. La mécanique a été entièrement refaite et si son moteur n'est pas celui d'origine, il s'agit bien d'un moteur 3-paliers de la bonne année. Tout le système hydraulique a également été refait et passé en liquide vert pour plus de fiabilité et de longévité.

Sublime en tous points, toutes les pièces hydrauliques et mécaniques sont restées les siennes et toutes les pièces spécifiques à ce rare millésime 1965 sont présentes. L'ensemble des travaux sont consultables dans un bel album de plus de 1 000 photos depuis sa livraison au garage jusqu'à ses premiers tours de roues.

Delivered new in France in April 1965, this Pallas is extremely rare, as it was produced only from spring for a single model year!

Instantly recognizable, it features rare “sombbrero” striped wheel covers, it is perfectly identical to the original. Inside, the upholstery with the Pullman-style seatbacks are incredibly comfortable. The door panels are fully upholstered, carpets cover the sills, and chrome trim decorates the rocker panels and hinges. The result is a sensation of a floating luxury lounge.

Ordered new in this magnificent Rouge Carmin (AC 411) shade, it features a matching deep red Nylon velvet interior. (Only Palladium Gray cars could be ordered with leather upholstery.) Equipped with the hydraulic gearbox and the three-main-bearing engine, this model marked the end of the 400 wheels.

Acquired in 2013, a total restoration was undertaken, from the chassis to the bodywork. The mechanical components were fully rebuilt, and while its engine is not the original, it is a correct three-main-bearing engine from the same year. The entire hydraulic system was also redone and converted to green fluid, ensuring greater reliability and longevity.

Absolutely stunning in every way, all hydraulic and mechanical components remain original, and every model-specific detail unique to this rare 1965 version is present. The entire restoration is documented in an album with over 1,000 photos, capturing the car's journey from its delivery at the garage to its first drive post-restoration.

Citroën DS 21 M Cabriolet Chapron – 1967

Châssis n° 4473025
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

120 000 - 160 000 €

« Le millésime le plus apprécié des collectionneurs,
vendu avec son certificat Chapron »

*“The most sought-after model among collectors,
sold with its Chapron certificate”*



Seulement 1 365 cabriolets usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971. Ce cabriolet DS 21 M (donc à boîte mécanique) fut envoyé par l'usine du quai de Javel en juillet 1966 aux Ateliers Henri Chapron pour y être assemblé, et ressortira le 7 octobre de la même année.

Il arbore une peinture gris nacré avec un habitacle en cuir noir. D'après les archives et les historiens de la marque il s'agit ici du 5^e Cabriolet construit en boîte mécanique sur seulement 42 exemplaires sur ce millésime, le plus désirable d'entre tous.

Ce cabriolet DS sera vendu neuf dans le sud de la France, il semblerait au directeur de Casanis (marque de Pastis Marseillais). Il séjournera ensuite en Corse, puis est revendu des années

plus tard à un amateur de la région de Nevers qui entreprendra une restauration importante comprenant le changement de la plateforme en 2002. Cette DS ne connaîtra que six propriétaires tout au long de sa vie.

Vendue à son propriétaire actuel en 2011 par le spécialiste Philippe Losson, elle roulera de manière occasionnelle et pour de grandes occasions. Elle sera toujours entretenue par le même garage Citroën de la région centre pendant près de 10 ans.

Vendue avec son certificat Chapron, voici une DS cabriolet à ne pas laisser passer !

Only 1,365 factory-built convertibles were built on the basis of the DS 19 and DS 21 between 1960 and 1971. This DS 21 M cabriolet (with mechanical gearbox) was sent from the Quai de Javel factory to the Ateliers Henri Chapron for assembly in July 1966, and was delivered on 7 October of the same year, as the Chapron documents show.

The car had a pearlescent grey paint finish and a black leather interior. According to the brand's archives and historians, this was the 5th Cabriolet to be built with a mechanical gearbox, out of only 42 in this most desirable 1967 sought after millesim.

This DS cabriolet was then sold new in the South of France, apparently to the director of Casanis (a Marseilles Pastis brand)

and spent some time in Corsica. Years later, it was sold to an enthusiast in the Nevers region, who undertook a restoration including the removal of the platform completed in 2002. This DS only had six owners from new.

Sold to its current owner in 2011 by specialist Philippe Losson, it will be driven occasionally and for special occasions. It will be maintained by the same Citroën garage in the central region for nearly 10 years, a guarantee of seriousness.

Sold with its Chapron certificate, this is a DS convertible not to be missed!

Talbot-Lago T120 Baby – 1936

Châssis n°85703
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

30 000 - 40 000 €
SANS RÉSERVE

« Un superbe coach 6-cylindres d'avant guerre, concurrent des Delahaye 135 et autres Bugatti 57 contemporaines. »

“A superb pre-war 6-cylinder coach, competing with the Delahaye 135 and other contemporary Bugatti 57s.”



Créé en 1903 par Adolphe Clément-Bayard et Charles Chetwynd, sous le nom de Clément-Talbot, la société est achetée par Darracq après la Première Guerre mondiale. Le constructeur devient Talbot seulement en 1922.

En 1935, après la faillite de Sunbeam-Talbot-Darracq, l'ingénieur italien Anthony Lago prend le contrôle de la branche française de la société, tandis que la branche anglaise, rachetée par Rootes, deviendra Sunbeam Talbot, puis Sunbeam. Crise oblige, Talbot doit proposer des modèles plus modestes.

La T120 est un des premiers modèles mis au point sous l'autorité d'Anthony Lago, arrivé à la tête de Talbot en 1934. Elle bénéficie d'un nouveau moteur conçu en collaboration avec l'ingénieur

Walter Becchia (à qui l'on devra plus tard le bicylindre de la Citroën 2 CV !), un 6-cylindres 3 l culbuté développant 90 ch, à une époque où les voitures de tourisme plafonnaient à 40 ch, et d'un nouveau châssis plus court et plus léger. Cette voiture répondait donc à la réputation sportive de la marque.

Notre Talbot T120 a bénéficié d'une restauration de qualité il y a une trentaine d'années. Elle fut acquise en 2015 par le propriétaire actuel, qui s'en est très peu servi.

Sa mécanique fiable et sa boîte de vitesses pré-selective Wilson fonctionnait très bien avant son arrêt. Elle nécessitera une remise en route dans les règles de l'art et une révision des organes mécaniques essentiels avant de reprendre la route.

Founded in 1903 by Adolphe Clément-Bayard and Charles Chetwynd under the name Clément-Talbot, the company was bought by Darracq after the First World War. The manufacturer only became Talbot in 1922.

In 1935, after the bankruptcy of Sunbeam-Talbot-Darracq, Italian engineer Anthony Lago took control of the French branch of the company, while the English branch, bought by Rootes, became Sunbeam Talbot, then Sunbeam. Due to the economic crisis, Talbot had to offer more modest models.

The T120 was one of the first models developed under the authority of Anthony Lago, who took over as head of Talbot in 1934. It featured a new engine designed in collaboration with engineer

Walter Becchia (who would later be credited with the twin-cylinder engine in the Citroën 2CV!), a 3-litre 6-cylinder overhead valve engine developing 90 bhp at a time when passenger cars were capped at 40 bhp, and a new shorter and lighter chassis. This car therefore lived up to the brand's sporting reputation.

Our Talbot T120 underwent a high-quality restoration some thirty years ago. It was acquired in 2015 by the current owner, who has used it very little.

Its reliable mechanics and Wilson pre-selective gearbox were working very well before it was taken off the road. It will need to be restarted in accordance with best practice and have its essential mechanical components serviced before it can be driven again.

Talbot-Lago T15 Cadette – 1937

Châssis n°88023
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

40 000 - 60 000 €
SANS RÉSERVE

« Rare berline Talbot 6-cylindres d'avant guerre, concurrent des Delahaye 135 et autres Bugatti 57 contemporaines. »

“Rare pre-war Talbot 6-cylinder saloon car, competitor to the Delahaye 135 and other contemporary Bugatti 57 models.”



Créé en 1903 par Adolphe Clément-Bayard et Charles Chetwynd, sous le nom de Clément-Talbot, la société est achetée par Darracq après la Première Guerre mondiale. Le constructeur devient Talbot seulement en 1922.

En 1935, après la faillite de Sunbeam-Talbot-Darracq, l'ingénieur italien Anthony Lago prend le contrôle de la branche française de la société, tandis que la branche anglaise, rachetée par Rootes, deviendra Sunbeam Talbot, puis Sunbeam. Crise oblige, Talbot doit proposer des modèles plus modestes.

La T120 est un des premiers modèles mis au point sous l'autorité d'Anthony Lago, arrivé à la tête de Talbot en 1934. Elle bénéficie d'un nouveau moteur 6-cylindres 3 l culbuté développant 90 ch.

La T15 apparaît en 1937 avec donc 15 CV fiscaux. Pour cela on réduit l'alésage du moteur pour amener la cylindrée à 2696 cm³. La boîte de vitesses est toujours une pré-sélective Wilson.

La berline Talbot T15 qui illustre ces pages est une élégante et sobre berline 4-portes baptisée Cadette, elle a parcouru depuis la réfection totale de son moteur en 2002, près de 12 000 km sans aucun problème. À cette époque, le bloc avait été remplacé et réalésé à 2 996 cm³ et son propriétaire d'alors avait participé à un grand nombre de rallyes dont ceux du Club Talbot ou celui des Clubs des Grandes Marques. La sellerie d'origine en cuir vert nécessite quelques soins sur les sièges avant mais est bien conservée à l'arrière.

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



Historiquement, le châssis n°88023 est la T15 la plus ancienne connue au monde. Elle est sortie en novembre 1936, c'est donc un modèle 1937 comme indiqué sur la carte grise. Sur les quarante dernières années, seuls cinq amateurs se sont partagés le privilège de la conduire.

Elle nécessitera une remise en route dans les règles de l'art et une révision des organes mécaniques essentiels avant de reprendre la route. Bien que repeinte à une époque au début des années 2000, elle se présente dans un émouvant état d'usage qu'il conviendrait de conserver.

Founded in 1903 by Adolphe Clément-Bayard and Charles Chetwynd under the name Clément-Talbot, the company was bought by Darracq after the First World War. The manufacturer only became Talbot in 1922.

In 1935, after the bankruptcy of Sunbeam-Talbot-Darracq, Italian engineer Anthony Lago took control of the French branch of the company, while the English branch, bought by Rootes, became Sunbeam Talbot, then Sunbeam. Due to the economic crisis, Talbot had to offer more modest models.

The T120 was one of the first models developed under the authority of Anthony Lago, who took over as head of Talbot in

1934. It featured a new 3-litre 6-cylinder overhead valve engine developing 90 hp. The T15 appeared in 1937 with 15 fiscal horsepower. To achieve this, the engine bore was reduced to bring the displacement down to 2696 cm³. The gearbox was still a Wilson preselective unit.

The Talbot T15 saloon illustrated on these pages is an elegant and understated 4-door saloon called the Cadette. Since its engine was completely rebuilt in 2002, it has covered nearly 12,000 km without any problems. At that time, the engine block was replaced and rebored to 2,996 cm³, and its then owner took part in a large number of rallies, including those organised by the Talbot Club and the Clubs des Grandes Marques. The original green leather upholstery needs some attention on the front seats but is well preserved in the rear.

Historically, chassis no. 88023 is the oldest known T15 in the world. It was released in November 1936, making it a 1937 model as indicated on the registration document. Over the last forty years, only five enthusiasts have shared the privilege of driving it.

It will require a professional overhaul and a review of the essential mechanical components before it can be put back on the road. Although it was repainted in the early 2000s, it is in a moving state of use that should be preserved.



Talbot-Lago T120 Major – 1939

Châssis n° 392441
Carte grise française de collection
French historic registration title

40 000 - 60 000 €
SANS RÉSERVE

« Lune des dernières itérations de la classique T120,
le *must have* de chez Talbot. »

“One of the latest iterations of the classic T120,
Talbot’s *must-have* item.”



Créé en 1903 par Adolphe Clément-Bayard et Charles Chetwynd, sous le nom de Clément-Talbot, la société est achetée par Darracq après la Première Guerre mondiale. Le constructeur devient Talbot seulement en 1922.

En 1935, après la faillite de Sunbeam-Talbot-Darracq, l'ingénieur italien Anthony Lago prend le contrôle de la branche française de la société, tandis que la branche anglaise, rachetée par Rootes, deviendra Sunbeam Talbot, puis Sunbeam. Crise oblige, Talbot doit proposer des modèles plus modestes.

La T120 est un des premiers modèles mis au point sous l'autorité d'Anthony Lago, arrivé à la tête de Talbot en 1934, avec un 6-cylindres en ligne de 3 l développé par Walter Becchia, ancien

ingénieur de Fiat, et développant 90 ch accouplé à une boîte 4-vitesses pré-sélective Wilson. La désignation Major désigne l'empattement plus long.

La voiture qui illustre ces pages est une T 120 Major de couleur aubergine du plus bel effet. Selon les informations transmises par son ancien propriétaire, elle fut livrée neuve le 2 mai 1939 à Genève. Elle fut ensuite revendue en 1971, puis en 1980 et 2008, avant que son actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition, via Aguttes, en 2015. Elle n'aurait donc connu que 5 propriétaires et son kilométrage de 66 000 km pourrait parfaitement être d'origine. La voiture a été entièrement restaurée en suisse dans les années 1980 et sur plusieurs années. Tous les éléments de la voiture

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



ont été repris, de la carrosserie à la mécanique, sans oublier la sellerie refaite avec un drap de laine conformément à l'origine. La voiture se présente aujourd'hui en bel état. Le 6-cylindres, arrêté depuis quelques années, sera à remettre en route et à réviser. Malgré sa longueur « statutaire », cette Talbot conserve une ligne dynamique en partie due à son châssis surbaissé. La fameuse calandre Talbot, plate et inclinée vient comme un poinçon signer la qualité de l'ouvrage. Cette Talbot vous envoûtera par sa qualité de fabrication, sa classe et son confort.

Founded in 1903 by Adolphe Clément-Bayard and Charles Chetwynd under the name Clément-Talbot, the company was bought by Darracq after the First World War. The manufacturer only became Talbot in 1922.

In 1935, after the bankruptcy of Sunbeam-Talbot-Darracq, Italian engineer Anthony Lago took control of the French branch of the company, while the English branch, bought by Rootes, became Sunbeam Talbot, then Sunbeam. Due to the economic crisis, Talbot had to offer more modest models.

The T120 was one of the first models developed under the authority of Anthony Lago, who took over at Talbot in 1934, with

a 3-litre inline 6-cylinder engine developed by Walter Becchia, a former Fiat engineer, producing 90 hp and coupled to a Wilson 4-speed preselective gearbox. The designation Major refers to the longer wheelbase.

The car featured on these pages is a stunning aubergine-coloured T 120 Major. According to information provided by its former owner, it was delivered new on 2 May 1939 in Geneva. It was then sold in 1971, then again in 1980 and 2008, before its current owner acquired it through Aguttes in 2015. It has therefore only had five owners and its mileage of 66,000 km could well be original. The car was completely restored in Switzerland in the 1980s over a period of several years. All elements of the car have been restored, from the bodywork to the mechanics, not forgetting the upholstery, which has been redone with wool fabric in keeping with the original.

The car is now in excellent condition. The 6-cylinder engine, which has been out of service for several years, will need to be restarted and serviced. Despite its 'statutory' length, this Talbot retains a dynamic line, partly due to its lowered chassis. The famous flat, sloping Talbot grille is a hallmark of the quality of the workmanship. This Talbot will captivate you with its build quality, class and comfort.



Hotchkiss 686 Côte d'Azur – 1939

Châssis n° 81827
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique
French historic registration title
Sold without contrôle technique

10 000 - 15 000 €
SANS RÉSERVE

« Le Coupé 6-cylindres façon Hotchkiss ! »
“*The Hotchkiss-style 6-cylinder Coupé!*”



Sur cette base, Hotchkiss développera une version plus sportive, la Grand Sport ou « GS » et plusieurs modèles dit « de luxe » verront le jour comme le cabriolet 686 Biarritz, la conduite intérieure Chantilly, la Vichy, ou les coupés Modane, Monte Carlo et bien sûr le coach Côte D'Azur, comme celui qui illustre ces pages, robe champagne avec un bel intérieur en cuir rouge.

Cette voiture est équipée d'un moteur d'après-guerre de 3,5 l de cylindrée, doté d'un carburateur double corps, de freins à câbles, et d'une boîte 4-vitesses. Ex-Maurice Worms, pilote courant sur Hotchkiss de 1937 à 1953, avec son co-équipier E. Mouche, tous deux souvent classés notamment au rallye de Monte-Carlo, la voiture fut achetée à la veuve du pilote par un collectionneur Lorrain, avant de connaître deux autres propriétaires. En grande partie dans son état d'origine, cette sportive Hotchkiss nécessitera remise en route et révision avant de reprendre la route.

Already active before the First World War, Hotchkiss restarted its automotive business in 1918 and diversified its production of chassis, engines and bodywork to complete the package. Its wide range, particularly its more economical models, which were still manufactured to a high standard, enabled it to weather the crisis of 1929.

The Hotchkiss brand also ventured into motor racing. Victories in races were tangible proof of its expertise for customers. It gave its owners a prestigious image, particularly when it won three Monte Carlo rallies in a row and achieved other successes in international competitions.

Technical developments resulting from competition led to the creation of 6-cylinder engines. In 1936, Hotchkiss introduced the 620 in its Paris Nice or 'PN' version, a model that had just won the Critérium Paris-Nice. It was equipped with an engine featuring two inverted carburetors, or a double body, a large-capacity oil sump, special manifolds and, in some cases, a more crossed camshaft and firm valve springs. The 686 PN, which benefited from more careful preparation and balancing, was also catalogued and delivered 115 hp at 4000 rpm. This improved and more reliable version of the 686 'single carburettor' will be capable of powering heavy, unmodified passenger cars. It will be available with a long chassis and can be fitted with limousine bodywork.

On this basis, Hotchkiss developed a sportier version, the Grand Sport or 'GS', and several 'luxury' models were created, such as the 686 Biarritz convertible, the Chantilly saloon, the Vichy, and the Modane and Monte Carlo coupés, Monte Carlo, and of course the Cote D'Azur coach, like the one illustrated on these pages, with champagne-coloured bodywork and a beautiful red leather interior.

This car is equipped with a post-war 3.5-litre engine with a twin carburettor, cable brakes, and a 4-speed gearbox. Formerly owned by Maurice Worms, who raced Hotchkiss cars from 1937 to 1953 with his teammate E. Mouche, both of whom were often ranked in the Monte Carlo Rally, the car was purchased from the driver's widow by a collector from Lorraine, before passing through two other owners. Largely in its original condition, this Hotchkiss sports car will need to be restored and serviced before it can be driven again.

Déjà actif avant la Première Guerre mondiale, Hotchkiss redémarre en 1918 son activité automobile et diversifie sa production de châssis, de moteurs et de carrosseries pour habiller l'ensemble. Sa gamme large et notamment ses modèles plus économiques toujours fabriqués avec qualité, vont lui permettre de traverser la crise de 1929.

La marque Hotchkiss va aussi s'essayer dans la foulée au sport automobile. Les victoires en course sont des preuves tangibles pour les clients de son savoir-faire. Elle renvoie à ses propriétaires une image prestigieuse, lorsqu'elle remporte notamment trois rallyes Monte-Carlo de suite et d'autres succès dans des compétitions internationales.

Des développements techniques issus de la compétition vont déboucher vers des moteurs 6-cylindres. Dès 1936, Hotchkiss introduit ainsi à son catalogue la 620 en version Paris Nice ou « PN », modèle tout juste victorieux du Critérium Paris-Nice. Elle était équipée d'un moteur doté de deux carburateurs inversés, ou d'un double corps, d'un carter d'huile de grande capacité, de tubulures spéciales et parfois d'un arbre à cames plus croisé et de ressorts de soupapes fermes. La 686 PN bénéficiant d'une préparation et d'un équilibrage plus soigné sera aussi cataloguée et délivrera, elle, 115 ch à 4000 tr/min. Cette version améliorée et fiabilisée du 686 « mono carbu » sera apte à propulser des types de tourisme lourds non préparés. Elle sera proposée en châssis long et susceptible d'être carrossée en limousine, antithèse du sport.



Delage D6 3 Litres par Autobineau – 1950

Châssis n° 880268
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

20 000 - 30 000 €
SANS RÉSERVE

« Superbe état mécanique et cosmétique pour cette élégante et rarissime Delage 3 Litres. »

“This elegant and extremely rare Delage 3 Litres is in superb mechanical and cosmetic condition.”



Fondée en 1905, l'entreprise Delage expose au Salon de l'Automobile du Grand Palais ses deux premiers modèles, le succès est immédiat. Dès 1906 Delage s'illustre dans le Grand Prix des Voiturettes et remporte même en 1914, les 500 miles d'Indianapolis. Delage produisait des moteurs innovants, de beaux châssis de course, des carrosseries et intérieurs gainés de cuir de luxe, à destination d'une clientèle élégante. Les années 1920 sont fastes pour la marque qui consolide son image et ses développements techniques grâce à la compétition.

Dans les années 1930 et malgré la crise, Louis Delage persiste dans les automobiles de luxe. Rouler en Delage est alors un privilège réservé aux gens de goût, mais surtout aisés. Les

conséquences de la crise économique n'épargneront finalement pas Delage qui fera faillite en 1935. C'est ensuite sous licence que Delahaye reprendra la marque Delage jusqu'à la disparition de celle-ci en 1953. Au sortir de la guerre Delage produit encore la D6 équipée d'un 6-cylindres de 3 l et quasiment 90 ch. Les châssis étaient souvent vendus nus devant ensuite être carrossés. Une version plus performante dénommée « Olympic » fut déclinée, s'appuyant sur le même bloc moteur mais cette fois-ci nourri par 3 carburateurs. Fort d'une puissance de 100 chevaux, ce bloc permettait d'atteindre les 140 km/h.

Le modèle que nous présentons est une Delage D6 3L. Il est l'un des rares exemplaires à arborer une carrosserie Autobineau,



filiale de Letourneur & Marchand qui fut créée lors d'un contrat avec Delage. La voiture est une berline 6-glaces aux dimensions généreuses, non dépourvue d'élégance sous cette robe Autobineau.

Saine, cette voiture est dans un très bon état général. Son agréable patine lui confère ce charme supplémentaire, cette authenticité que seuls le temps et une utilisation respectueuse peuvent donner. Sa peinture bleue, refaite il y a quelques années est rehaussée de chromes eux aussi en bon état. Point important, elle a conservé sa sellerie d'origine de couleur bleu et passepoil beige, signe d'une qualité de fabrication exceptionnelle. Les boiseries d'ornement ou de structure sont aussi en bon état. Ses équipements et options d'origine sont nombreux, elle est dotée d'un toit ouvrant, de son autoradio d'époque, d'un Soliflore et d'un joli volant Quillery. Son 6-cylindres 3 l 3-carburateurs d'origine est associé à une boîte Cotal.

Cette voiture n'aurait connu que 5 propriétaires, le dernier l'ayant acquise en 2015. Ne s'en étant pas servi, la mécanique demandera une révision avant que l'auto ne reprenne la route. Cette élégante Delage vous emmènera sans encombre dans un confort et une allure hors du commun. Il s'agit de l'un des derniers exemplaires produits par ce constructeur, l'un des derniers témoignages du savoir-faire de ce grand nom de l'automobile française.

Founded in 1905, Delage exhibited its first two models at the Grand Palais Motor Show, where they were an instant success. By 1906, Delage was making a name for itself in the Grand Prix des Voiturettes and even won the Indianapolis 500 in 1914. Delage produced innovative engines, beautiful racing chassis, and luxury leather-upholstered bodies and interiors for an elegant clientele. The 1920s were a prosperous period for the brand, which consolidated its image and technical developments through competition.

In the 1930s, despite the economic crisis, Louis Delage persisted in producing luxury cars. Driving a Delage was then a privilege reserved for people of taste, but above all for the wealthy. The consequences of the economic crisis ultimately did not spare Delage, which went bankrupt in 1935. Delahaye then took over the Delage brand under licence until it disappeared in 1953. After the war, Delage continued to produce the D6, equipped with a 3-litre 6-cylinder engine and almost 90 bhp. The chassis were often sold bare and then had to be bodied. A more powerful version called the 'Olympic' was produced, based on the same engine block but this time powered by three carburetors. With 100 hp, this engine could reach speeds of 140 km/h.

The model we are presenting is a Delage D6 3L. It is one of the few examples to feature bodywork by Autobineau, a subsidiary of Letourneur & Marchand. The car is a generously sized 6-window saloon, not lacking in elegance beneath its Autobineau bodywork.

This car is in very good overall condition. Its attractive patina gives it that extra charm and authenticity that only time and careful use can provide. Its blue paintwork, which was redone a few years ago, is enhanced by chrome trim that is also in good condition. Importantly, it has retained its original blue upholstery with beige piping, a sign of exceptional build quality. The decorative and structural woodwork is also in good condition. It has numerous original features and options, including a sunroof, a period car radio, a Soliflore and a nice Quillery steering wheel. Its original 3-litre 6-cylinder 3-carburettor engine is paired with a Cotal gearbox.

This car has had only five owners, the last one having acquired it in 2015. As it has not been used, the mechanics will need to be serviced before the car can be driven again. This elegant Delage will take you smoothly wherever you want to go in exceptional comfort and style. It is one of the last models produced by this manufacturer, one of the last examples of the expertise of this great name in French motoring.



Railton Fairmile Cabriolet – 1935

Châssis n°544908
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

30 000 - 40 000 €
SANS RÉSERVE

« Une auto d'avant-guerre racée, rare et performante :
que demander de plus ? »

*“A sleek, rare and powerful pre-war car:
what more could you ask for?”*



Reid Railton, né 1895 et diplômé de l'Université de Manchester, travaille pour Leyland Motors, alors constructeur de camions. Lorsqu'il rencontre l'ingénieur puis pilote John Godfrey Parry-Thomas. Les deux hommes se lient d'amitié après avoir notamment développé le moteur haut de gamme du groupe, destiné à la Leyland Eight qui devait concurrencer celui de Rolls-Royce. Ils quittent Leyland en 1923 pour créer leur propre entreprise : Thomas gérait l'administratif et Railton devait fabriquer des petites autos de sport, sous la marque Arab. En 1926, ils construisent une voiture de records, baptisée Babs, mais Thomas se tua au cours d'une nouvelle tentative de record. Railton poursuivra la construction de voitures de records pour Sir Malcolm Campbell et John Cobb (les fameuses Napier-Railton!) notamment.

Un industriel du nom de Noël Macklin, qui a vendu sa société à Invicta, lui propose un contrat pour utiliser son nom pour sa nouvelle marque de voiture : Railton. Basées sur des châssis de Hudson modifiés par Railton lui-même (d'abord des châssis de Terraplane puis Eight), tant au niveau des moteurs (poussés) que des trains roulants et du freinage, et carrossées en Angleterre, elles se bâtirent rapidement une réputation solide, notamment en raison de leurs performances... En 1939, comble de l'ironie, Macklin vendit la société Railton à Hudson, mais elle ne survécut pas à la guerre.

Moins de 1 500 voitures ont été construites, et on estime qu'environ 200 exemplaires ont survécu dont 5 cabriolets Fairmile 1 comme celui proposé (3-positions). La Railton qui illustre ces

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



pages a été carrossée entièrement en aluminium par Coachcraft Ltd et porte le numéro 351. Cette carrosserie est très élégante bien proportionnée et possède beaucoup d'allure avec son très long capot synonyme de puissance. L'intérieur reflète le luxe à l'anglaise, avec du cuir et du bois.

Les Railton sont très rares sur le marché. Sorte de Cobra avant l'heure (n'ayons pas peur des mots, d'autres ont fait la même comparaison avant nous), ce sont des autos à redécouvrir d'urgence... Merci de noter que, peu utilisées ces dernières années, cette Railton Eight sera à redémarrer et réviser avant tout usage.

Reid Railton, born in 1895 and a graduate of Manchester University, worked for Leyland Motors, then a lorry manufacturer. When he met engineer and racing driver John Godfrey Parry-Thomas, the two men became friends after developing the group's high-end engine for the Leyland Eight, which was intended to compete with Rolls-Royce.

They left Leyland in 1923 to set up their own company: Thomas managed the administrative side and Railton was responsible for manufacturing small sports cars under the Arab brand. In 1926, they built a record-breaking car called Babs, but Thomas was

killed during a new record attempt. Railton continued to build record-breaking cars for Sir Malcolm Campbell and John Cobb (the famous Napier-Railtons!), among others.

An industrialist named Noël Macklin, who had sold his company to Invicta, offered him a contract to use his name for his new car brand: Railton. Based on Hudson chassis modified by Railton himself (first Terraplane then Eight chassis), both in terms of engines (pushed) and running gear and braking, and bodied in England, they quickly built a solid reputation, particularly for their performance... In 1939, ironically, Macklin sold the Railton company to Hudson, but it did not survive the war.

Less than 1,500 cars were built, and it is estimated that around 200 examples have survived, including five Fairmile 1 convertibles like the one offered here (3-seater). The Railton featured on these pages was built entirely in aluminium by Coachcraft Ltd and bears the number 351. The bodywork is very elegant and well proportioned, with a very long bonnet synonymous with power. The interior reflects English luxury, with leather and wood.

Railtons are very rare on the market. A sort of early Cobra (let's not mince words, others have made the same comparison before us), these are cars that urgently need to be rediscovered... Please note that, having been little used in recent years, this Railton Eight will need to be restarted and serviced before use.



Railton Fairmile Cabriolet – 1937

Châssis n°7A85P000701756402
Carte grise française barrée
lors de la précédente cession
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title cancelled
upon previous transfer
Sold without contrôle technique*

30 000 - 40 000 €
SANS RÉSERVE

« Une auto d'avant-guerre racée, rare et performante :
que demander de plus ? »

*"A sleek, rare and powerful pre-war car:
what more could you ask for?"*



Reid Railton, né 1895 et diplômé de l'Université de Manchester, travaille pour Leyland Motors, alors constructeur de camions. Lorsqu'il rencontre l'ingénieur puis pilote John Godfrey Parry-Thomas. Les deux hommes se lient d'amitié après avoir notamment développé le moteur haut de gamme du groupe, destiné à la Leyland Eight qui devait concurrencer celui de Rolls-Royce. Ils quittent Leyland en 1923 pour créer leur propre entreprise : Thomas gérait l'administratif et Railton devait fabriquer des petites autos de sport, sous la marque Arab. En 1926, ils construisent une voiture de records, baptisée Babs, mais Thomas se tua au cours d'une nouvelle tentative de record. Railton poursuivra la construction de voitures de records pour

Sir Malcolm Campbell et John Cobb (les fameuses Napier-Railton !) notamment.

Un industriel du nom de Noël Macklin, qui a vendu sa société à Invicta, lui propose un contrat pour utiliser son nom pour sa nouvelle marque de voiture : Railton. Basées sur des châssis de Hudson modifiés par Railton lui-même (d'abord des châssis de Terraplane puis Eight), tant au niveau des moteurs (poussés) que des trains roulants et du freinage, et carrossées en Angleterre, elles se bâtirent rapidement une réputation solide, notamment en raison de leurs performances... En 1939, comble de l'ironie, Macklin vendit la société Railton à Hudson, mais elle ne survécut pas à la guerre.

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



Moins de 1 500 voitures ont été construites, et on estime qu'environ 200 exemplaires ont survécu dont ce cabriolet Fairmile Mk3. Cette carrosserie est très élégante bien proportionnée et possède beaucoup d'allure avec son très long capot synonyme de puissance. L'intérieur reflète le luxe à l'anglaise, avec du cuir et du bois.

Les Railton sont très rares sur le marché. Sorte de Cobra avant l'heure (n'ayons pas peur des mots, d'autres ont fait la même comparaison avant nous), ce sont des autos à redécouvrir d'urgence... Merci de noter que, peu utilisée ces dernières années, cette Railton Eight sera à redémarrer et réviser avant tout usage.

Reid Railton, born in 1895 and a graduate of Manchester University, worked for Leyland Motors, then a lorry manufacturer. When he met engineer and racing driver John Godfrey Parry-Thomas, the two men became friends after developing the group's high-end engine for the Leyland Eight, which was intended to compete with Rolls-Royce.

They left Leyland in 1923 to set up their own company: Thomas managed the administrative side and Railton was responsible for manufacturing small sports cars under the Arab brand. In 1926, they built a record-breaking car called Babs, but Thomas was

killed during a new record attempt. Railton continued to build record-breaking cars for Sir Malcolm Campbell and John Cobb (the famous Napier-Railtons!), among others.

An industrialist named Noël Macklin, who had sold his company to Invicta, offered him a contract to use his name for his new car brand: Railton. Based on Hudson chassis modified by Railton himself (first Terraplane then Eight chassis), both in terms of engines (pushed) and running gear and braking, and bodied in England, they quickly built a solid reputation, particularly for their performance... In 1939, ironically, Macklin sold the Railton company to Hudson, but it did not survive the war.

Less than 1,500 cars were built, and it is estimated that around 200 examples have survived, including five Fairmile 1 convertibles like the one offered here (3-seater). The Railton featured on these pages was built entirely in aluminium by Coachcraft Ltd and bears the number 351. The bodywork is very elegant and well proportioned, with a very long bonnet synonymous with power. The interior reflects English luxury, with leather and wood. Railtons are very rare on the market. A sort of early Cobra (let's not mince words, others have made the same comparison before us), these are cars that urgently need to be rediscovered... Please note that, having been little used in recent years, this Railton Eight will need to be restarted and serviced before use.



26

Amilcar CGS – 1925

Châssis n°1913
Titre de circulation néerlandais
Véhicule vendu sans contrôle technique
Dutch registration title
Sold without contrôle technique

70 000 - 90 000 €
SANS RÉSERVE

« Parfait pour débiter dans l'univers fascinant des cyclecars, cet Amilcar est vendu avec un lot de pièces et sa remorque porte-voiture bâchée sur-mesure ! »

“Perfect for getting started in the fascinating world of cyclecars, this Amilcar comes with a set of parts and its own custom-made covered car trailer!”



Plus que n'importe quelle autre marque, Amilcar est indissociable de l'épopée des cyclecars, en vogue au début des années 1920. La définition était simple : trois ou quatre roues, 2-places, moins de 350 kg hors accessoires, et un moteur de moins de 1 100 cm³.

Le régime fiscal spécifique et avantageux, qui sera supprimé en 1925, permit néanmoins l'éclosion d'un très grand nombre de constructeurs et assembleurs. Parmi la production pléthorique, les Amilcar tirèrent rapidement leur épingle du jeu. La première Amilcar, la CC, était équipée d'un 4-cylindres à soupapes latérales de 904 cm³, d'une boîte 3-vitesses. Elle sera suivie du C4 (châssis long), et du CS, un peu plus « sportif ».

Au Salon de Paris 1923, le CGS (Grand Sport) fait son apparition.

Ce nouveau modèle remportera un grand succès, tant sur le plan commercial que sportif, notamment grâce à son moteur 1100 cm³; ce sera le plus grand succès de la marque.

La voiture qui illustre ces pages est l'un de ces CGS, restauré à partir d'un châssis, de trains roulants et d'une caisse d'origine (photos jointes au dossier). Il est équipé d'un moteur de type M, et amélioré d'un pont (à différentiel), du système de freinage et d'une boîte 4-vitesses d'origine de CGS.

En bon état de fonctionnement et vendu avec sa remorque bâchée sur-mesure et un lot de pièces important, cet Amilcar CGS, amélioré avec des pièces de CGSs, est parfait pour débiter en cyclecar.

More than any other brand, Amilcar is inextricably linked to the epic story of cyclecars, which were all the rage in the early 1920s. The definition was simple: three or four wheels, two seats, less than 350 kg without accessories, and an engine smaller than 1,100 cc.

The specific and advantageous tax regime, which was abolished in 1925, nevertheless allowed a large number of manufacturers and assemblers to flourish. Among the plethora of models produced, Amilcars quickly came out on top. The first Amilcar, the CC, was equipped with a 904 cm³ 4-cylinder side-valve engine and a 3-speed gearbox. It was followed by the C4 (long chassis) and the CS, which was a little more 'sporty'.

At the 1923 Paris Motor Show, the CGS (Grand Sport) made its debut. This new model was a great success, both commercially and in terms of sport, thanks in particular to its 1100 cc engine; it would be the brand's greatest success.

The car illustrated on these pages is one of these CGS models, restored from an original chassis, running gear and body (photos attached to the file). It is equipped with an M-type engine and has been upgraded with a differential axle, braking system and original CGS 4-speed gearbox.

In good working order and sold with its custom-made covered trailer and a large set of parts, this Amilcar CGS, upgraded with CGS parts, is perfect for getting started in cyclecars.

Delahaye 135 S Le Mans Reconstruction – 1948

Châssis n°800870
Carte grise française barrée
lors de la précédente cession
Véhicule vendu sans contrôle technique
*French registration title cancelled upon
previous transfer
Sold without contrôle technique*

150 000 - 180 000 €
SANS RÉSERVE

« Une très belle reconstruction de Delahaye 135
Le Mans, faite il y a plus de 50 ans sur la base
d'une authentique 135 MS. »

*"A beautiful reconstruction of a Delahaye 135
Le Mans, built over 50 years ago based on an
authentic 135 MS."*



La Delahaye 135 fait assurément partie du meilleur de la production française des années 1930, au même titre que la Bugatti Type 57. Juste avant la Seconde Guerre mondiale, pour briller ailleurs qu'en concours d'élégance, la firme parisienne construisit 16 exemplaires destinés à la compétition.

Ces 16 Delahaye 135 Spécial répondaient au nouveau règlement de l'ACF pour les épreuves « de Sport », dont les 24 Heures du Mans, où elles brillèrent, jusqu'à remporter la mythique épreuve mancelle en 1938. Elles s'illustrèrent également en Grand Prix comme en rallye, notamment au Monte-Carlo ou aux Mille Miglia...

La 135 S Compétition se différenciait des versions tourisme notamment par son châssis court (2,70 m d'empattement) et son moteur, une version MS particulièrement poussée. On notait aussi des voies étroites, une « grosse » boîte de vitesses électromagnétique Cotal et un pont long.

Doris Blasquez, orfèvre de la tôlerie installé à Perpignan, connu et reconnu pour avoir redonné vie aux plus belles carrosseries françaises, construisit cette auto, conforme au plan, avec ses très belles ailes, sur la base d'une authentique Delahaye 135 MS de 1948, châssis #800870, au milieu des années 1970. >

The Delahaye 135 is undoubtedly one of the finest French cars produced in the 1930s, alongside the Bugatti Type 57. Just before the Second World War, in order to shine outside of concours d'élégance events, the Parisian firm built 16 models designed for competition.

These 16 Delahaye 135 Specials complied with the new ACF regulations for 'Sport' events, including the 24 Hours of Le Mans, where they excelled, winning the legendary Le Mans race in 1938. They also distinguished themselves in Grand Prix and rally events, notably at Monte Carlo and the Mille Miglia.

The 135 S Competition differed from the touring versions in particular in its short chassis (2.70 m wheelbase) and its engine, a particularly powerful MS version. It also featured narrow tracks, a 'large' Cotal electromagnetic gearbox and a long axle.

Doris Blasquez, a master panel beater based in Perpignan, known and recognised for bringing the most beautiful French car bodies back to life, built this car, in accordance with the plans, with its beautiful wings, based on an authentic 1948 Delahaye 135 MS, chassis #800870, in the mid-1970s. >



Châssis mis aux cotes compétition, moteur 135 MS, boîte Cotal, pont étroit, et incroyable patine de 50 ans, cette très belle reconstruction de Delahaye type Le Mans ravira son prochain propriétaire, qui pourra prétendre à son volant prendre le départ des plus beaux rallyes et courses historiques du calendrier.

Cette voiture a fait l'objet d'une importante révision en 2024 avant de prendre au part au Vintage Revival Monthléry.

With a competition-spec chassis, 135 MS engine, Cotal gearbox, narrow axle and incredible 50-year-old patina, this beautiful reconstruction of a Delahaye Le Mans will delight its next owner, who will be able to take the wheel and compete in the most prestigious historic rallies and races.

This car underwent a major overhaul in 2024 before taking part in the Vintage Revival Monthléry.



Delahaye 135 M Coach Gascogne par Dubos – 1951

Châssis n°805011
Carte grise française barrée
lors de la précédente cession
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title cancelled
upon previous transfer
Sold without contrôle technique*

60 000 - 90 000€
SANS RÉSERVE

« Une éprouvée Delahaye 135 avec moteur à 3 carburateurs et très élégante et racée carrosserie Coach signée Dubos. »

“A tried and tested Delahaye 135 with a 3-carburettor engine and very elegant, sleek Coach bodywork by Dubos.”



Pour Delahaye, la Type 135 a constitué une incontestable réussite, qui a contribué à sa réputation et son succès. Bénéficiant d'un riche palmarès en compétition, elle était également une base prisée des grands carrossiers auprès desquels son châssis constituait une base idéale pour façonner les plus beaux habillages couronnés par les prix des concours d'élégance.

L'exemplaire présenté est un modèle 135 M habillée d'une carrosserie réalisée par Dubos, carrossier installé à Neuilly-sur-Seine, puis à Puteaux, dans l'ouest parisien. Le catalogue la présentait comme un « coach grand luxe » dénommé « Gascogne ». Sa forme reprend à l'avant la calandre Delahaye traditionnelle dans sa présentation d'après-guerre, avec un arrière effilé dont les

courbes peuvent rappeler certaines carrosseries italiennes. Environ 30 voitures avec cette carrosserie ont été produites entre 1948 et 1951.

Le châssis n° 805011, une 135 M 3-carburateurs à boîte Cotal, est le dernier à avoir été carrossé chez Dubos. Il se distingue des autres Gascogne par les événements latéraux du compartiment moteur. Il fut immatriculé le 29 octobre 1951 au nom de Joseph Miro, à Sète, dans l'Hérault.

Monsieur Miro va décéder au début de l'année 1952, et sa succession va prendre tant de temps que la voiture va rester sur cales dans son garage jusqu'en... 1968, année où un docteur héraultais, Monsieur de Fozières, la récupère. À cette date,



le compteur affiche 6 700 km ! Il la revendra à un amateur parisien en 1972, et la voiture connaîtra encore 4 propriétaires avant que son actuel propriétaire ne s'en porte acquéreur en 2019.

Avec son kilométrage d'origine de 23 000 km, la voiture se présente dans un émouvant état de conservation, avec son histoire minutieusement documentée. Cette rare Delahaye Coach Dubos Gascogne (la dernière de la série) est un témoignage unique de son époque. Elle fera le bonheur de son prochain propriétaire après une révision d'usage.

For Delahaye, the Type 135 was an undeniable success, contributing to its reputation and popularity. With a rich history of competition victories, it was also a favourite among leading coachbuilders, who found its chassis an ideal base for creating the most beautiful bodywork, which won numerous prizes at concours d'élégance events.

The example shown here is a 135 M model with bodywork by Dubos, a coachbuilder based in Neuilly-sur-Seine and later in Puteaux, west of Paris. The catalogue presented it as a 'luxury coach' called 'Gascogne'. Its shape echoes the traditional

Delahaye grille in its post-war design, with a tapered rear whose curves are reminiscent of certain Italian coachworks. Around 30 cars with this bodywork were produced between 1948 and 1951.

Chassis no. 805011, a 135 M 3 carburettors with Cotal gear-box, was the last to be bodied at Dubos. It differs from other Gascogne models in its side vents in the engine compartment. It was registered on 29 October 1951 in the name of Joseph Miro, in Sète, in the Hérault department.

Mr Miro died in early 1952, and his estate took so long to settle that the car remained on blocks in his garage until 1968, when a doctor from the Hérault region, Mr de Fozières, acquired it. At that time, the odometer read 6,700 km! He sold it to a Parisian enthusiast in 1972, and the car had four more owners before its current owner purchased it in 2019.

With its original mileage of 23,000 km, the car is in a moving state of preservation, with its history meticulously documented. This rare Delahaye Coach Dubos Gascogne (the last in the series) is a unique testament to its era. It will delight its next owner after a routine service.



Delahaye 178 Coach par Vanvooren – 1949

Châssis n°820022
Titre de circulation américain, véhicule
dédouané en Europe
Véhicule vendu sans contrôle technique
US registration title, customs cleared in Europe
Sold without contrôle technique

220 000 - 280 000 €

« Une exceptionnelle Delahaye 4,5 l, une carrosserie sportive unique, et une restauration à couper le souffle : que demander de plus ? »

“An exceptional Delahaye 4.5 l, with an unique sports bodywork, and a breathtaking restoration: what more could you ask for?”



Dans l'immédiat après-guerre, après le grand succès de la 135, Delahaye tente le tout pour le tout et décide de produire une nouvelle auto – très – haut de gamme, à moteur 4,5 l, pour concurrencer les Talbot et viser le marché international... En raison d'un contexte difficile, la série des 175, 178 et 180 (empattements différents) ne connut pas le succès escompté. Au total, 107 autos de ce type seront construites, dont 38 Type 178 (empattement intermédiaire). Il ne subsiste que 25 Delahaye 4,5 l, dont 7 Type 178. Chacune de ces Delahaye 4,5 l est une pièce unique, en raison de ses spécificités et de sa carrosserie. En 1946, 7 ou 8 châssis prototypes ont été construits et testés, dont deux pour le Type 178, tous deux équipés de pièces de

course, telles qu'un moteur en aluminium, un châssis cloisonné et un différentiel avec blocages type course. Tous les châssis prototypes (à l'exception d'un seul) ont ensuite été assemblés et vendus. C'est le cas du châssis #820022, l'un des deux châssis prototypes Type 178, confié au carrossier parisien Vanvooren. Il semble que la 178 Coach Vanvooren ait été achetée par un banquier qui l'utilisait pour se rendre de son bureau à Paris à sa ville natale, Marseille. À la fin de l'année 1952, elle fut acquise dans un garage parisien par un jeune avocat américain, dont le travail consistait à retrouver les pilotes et parachutistes américains disparus en France pendant la guerre. Au printemps 1953, lors de son retour aux USA, il lui fait traverser l'Atlantique et, >

In the immediate post-war period, following the huge success of the 135, Delahaye decided to go all out and produce a new, very high-end car with a 4.5-litre engine to compete with Talbot and target the international market. Due to difficult circumstances, the 175, 178 and 180 series (with different wheelbases) did not achieve the expected success. A total of 107 cars of this type were built, including 38 Type 178s (intermediate wheelbase). Only 25 Delahaye 4.5-litre cars remain, including seven Type 178s. Each of these Delahaye 4.5-litre cars is unique due to its specific features and bodywork.

In 1946, seven or eight prototype chassis were built and tested, including two for the Type 178, both equipped with racing parts

such as an aluminium engine, a partitioned chassis and a racing-type differential with locks. All the prototype chassis (except one) were then assembled and sold. This was the case for chassis #820022, one of the two Type 178 prototype chassis, which was entrusted to the Parisian coachbuilder Vanvooren.

It seems that the 178 Coach Vanvooren was purchased by a banker who used it to travel from his office in Paris to his hometown of Marseille. At the end of 1952, it was acquired in a Parisian garage by a young American lawyer whose job was to locate American pilots and paratroopers who had gone missing in France during the war. In the spring of 1953, when he returned to the United States, he took it across the Atlantic and, >



toujours impressionné par son auto, décide de l'exposer au 4^e Motorama annuel à Los Angeles la même année! Il passe une petite annonce de vente dans le magazine *Motor Trend* en 1954, alors que le compteur affiche moins de 5 000 miles, et c'est un couple d'artistes, Murray (contrebassiste de jazz) et Irene (peintre) Shapinsky, qui s'en porte acquéreur. Un sticker de parking pour la saison 1959 du Greek Theatre de Los Angeles est toujours visible sur le pare-brise aujourd'hui...

Selon leur fille Shauna Shapinsky Lindroth, Murray et Irene ont déménagé à Mexico en 1961. Deux ans avant leur départ, la Delahaye a été prise dans une tornade et a été légèrement endommagée. Ils ont décidé de repeindre la voiture et de la

stocker dans un conteneur afin de pouvoir s'en occuper plus tard. Mais ils sont restés au Mexique jusqu'à leur décès et le conteneur est resté intact pendant 20 ans. En 1979, le conteneur a été ouvert lors d'une vente aux enchères publique et son contenu a été vendu. Le jeune avocat Kim Mistretta, de San Diego, et son père ont été séduits par cette voiture imposante et inhabituelle, qui n'avait que 37 000 km au compteur, et l'ont achetée. En 1981, elle a été garée dans un local où elle est à nouveau restée à l'arrêt pour 30 ans. En 2010, Kim a décidé de remettre en route la Delahaye Vanvooren et de la présenter au Concours d'élégance d'Avila Beach, où il a rencontré Janine Arieu, la fille aînée du deuxième propriétaire, également avocate. >

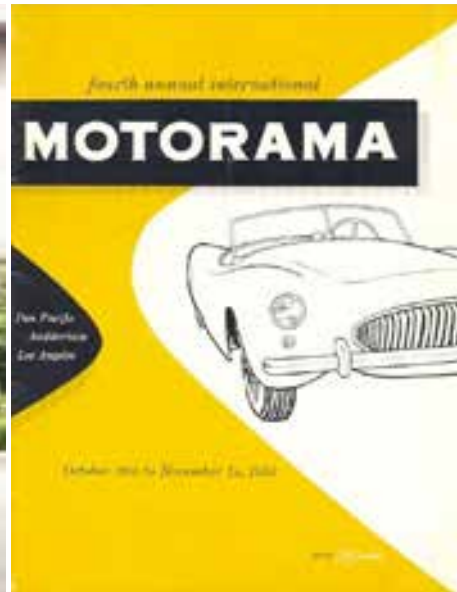
still impressed by his car, decided to exhibit it at the 4th annual Motorama in Los Angeles that same year! He placed a small advertisement for sale in *Motor Trend* magazine in 1954, when the odometer read less than 5,000 miles, and it was purchased by a couple of artists, Murray (jazz double bassist) and Irene (painter) Shapinsky. A parking sticker for the 1959 season at the Greek Theatre in Los Angeles is still visible on the windscreen today...

Two years before their departure, the Delahaye was caught in a tornado and suffered minor damage. They decided to repaint the car and store it in a container so they could deal with it later. But they remained in Mexico until their deaths, and the container remained untouched for 20 years. In 1979, the container was opened at a public auction and its contents were sold. Young San Diego lawyer Kim Mistretta and his father were captivated by this imposing and unusual car, which had only 37,000 km on the clock, and bought it. In 1981, it was parked in a storage facility, where it remained unused for another 30 years. In 2010, Kim decided to restore the Delahaye Vanvooren and present it

at the Avila Beach Concours d'Elegance, where he met Janine Arieu, the eldest daughter of the second owner, who was also a solicitor.

In 2015, Kim contacted a German enthusiast, THE Vanvooren specialist, and ended up selling him the car in 2018. It was then that it underwent an incredible five-year restoration to its original configuration, with no expense spared, using period materials and working methods, such as cellulose paint. It was a mammoth task, costing over €450,000, with a level of attention to detail worthy of the restoration of a masterpiece painting or a listed castle. Today, the car retains all its 1949 features. With less than 40,000 km on the clock, its prototype chassis, powerful engine, impressive Vanvooren bodywork and rarity make it a monument to the history of French motoring in general, and Delahaye in particular. It is ready for the biggest events and competitions on the planet, where its history, beauty and condition are sure to earn it recognition...





En 2015, Kim a contacté un amateur allemand, LE spécialiste des Vanvooren, et a fini par lui vendre en 2018 la voiture. C'est alors qu'elle a bénéficié d'une incroyable restauration, durant 5 ans, dans sa configuration d'origine, sans limite de coût, en utilisant des matériaux et des méthodes de travail d'époque, tels que la peinture cellulósique. Un travail titanesque, pour plus de 450 000€, avec un souci du détail digne de la restauration d'un tableau de maître, ou d'un château classé. Aujourd'hui, la voiture présente toutes ses caractéristiques de 1949. Avec moins de 40 000 km au compteur, son châssis prototype, son moteur puissant, sa carrosserie Vanvooren impressionnante et sa rareté, elle est un monument de l'histoire de l'automobile française en général, et de Delahaye en particulier. Elle est prête pour les plus grands événements et concours de la planète, où son histoire, sa beauté et son état ne peuvent que lui permettre d'être récompensée...

A graceful Van Doren (of Paris) body, a luxurious interior, superb workmanship, and such mechanical features as a DeDion rear axle and Dubonnet front suspension, justify the \$12,000 price tag on August Arie's '49 Delahaye. Built in a year, the Delahaye has a 274 cu. in. overhead-valve, six-cylinder engine.



Bentley 4 1/4 Pillarless Saloon par Vanvooren – 1936

Châssis n°B244GA
Titre de circulation anglais
Véhicule vendu sans contrôle technique
English registration title
Sold without contrôle technique

50 000 - 65 000 €
SANS RÉSERVE

« Bentley et Vanvooren, la noblesse britannique et une certaine idée du luxe à la française, peut-être le meilleur des deux mondes. »

“Bentley and Vanvooren, aristocratic elegance and a certain idea of French luxury, perhaps the best of both worlds.”



familles les plus riches de France. Il possédait une importante collection de voitures de luxe, principalement des Bugatti, Bentley et Hispano-Suiza. Il mourut en 1944, âgé de seulement 29 ans.

Son père conserva la voiture jusqu'à son propre décès en 1952, année où elle fut acquise par un ami de la famille, un médecin anglais qui la rapatria de l'autre côté de la Manche. Elle resta garée dans sa maison remplie d'antiquités, à l'arrêt, jusqu'en 2001, année où elle fut acquise par un amateur de Bentley du nom de Graham Firth, qui ne fit que refaire faire la sellerie en 2015, un an avant que le propriétaire actuel ne s'en porte acquéreur.

Véritable *time capsule*, cette rarissime Bentley Vanvooren (deux survivantes dans cette configuration sur les 70 Bentley carrossées par Vanvooren) attend une restauration mécanique complète et des soins de carrosserie avant de retrouver son éclat et de prendre la route des plus beaux événements du genre, en offrant confort, luxe et performance à ses occupants.

In the 1920s, Bentley expanded its reputation and cemented its status by winning one of the most prestigious and demanding motor races of the time: the famous 24 Hours of Le Mans. The British firm racked up no fewer than five victories between 1924 and 1930 (including four consecutive wins between 1927 and 1930). Despite these successes, Walter Owen Bentley found himself in serious financial difficulty and was forced to sell the company that bore his name to his long-time rival, Rolls-Royce. Although the new Bentleys made in Derby (the Rolls-Royce factory

where their production was relocated) retained a touch of sportiness, they were now designed to be elegant and comfortable. They were, in a way, Rolls-Royce bis. The 'new' 3 1/2 Litre was produced until 1936, before being replaced by the famous 4 1/4 Litre, capable of travelling at over 150 km/h in complete comfort. A total of 1,234 Bentley Derby 4 1/4 Litre cars were produced between 1936 and 1939, replaced in 1940 by the Mk V.

After purchasing a chassis, the customer had the car bodywork done at the workshop of their choice from among the myriad specialists on the market. #B244GA was thus bodied by Vanvooren in 1936 at the request of Jean-Paul Boucheron, owner of the largest music publishing house in Paris, parliamentary secretary, golf champion and son of one of the richest families in France. He owned a large collection of luxury cars, mainly Bugattis, Bentleys and Hispano-Suizas. He died in 1944, aged just 29.

His father kept the car until his own death in 1952, when it was acquired by a family friend, an English doctor who repatriated it across the Channel. It remained parked in his house filled with antiques, unused, until 2001, when it was acquired by a Bentley enthusiast named Graham Firth, who simply had the upholstery redone in 2015, a year before the current owner purchased it.

A veritable time capsule, this extremely rare Bentley Vanvooren (two only survivors in this configuration out of the 70 Bentleys bodied by Vanvooren) awaits a complete mechanical restoration and bodywork before regaining its lustre and hitting the road to the most beautiful events of its kind, offering comfort, luxury and performance to its occupants.



Dans les années 1920, Bentley étend sa notoriété et assoit sa réputation en remportant l'une des courses automobiles les plus en vue, et les plus exigeantes du moment : les fameuses 24 Heures du Mans. La firme britannique ne totalise pas moins de cinq victoires entre 1924 et 1930 (dont quatre consécutives entre 1927 et 1930). Malgré ces succès, Walter-Owen Bentley se trouve en grande difficulté financière, et se trouve contraint de céder l'entreprise qui porte son nom à son rival de toujours, Rolls-Royce.

Si les nouvelles Bentley made in Derby (l'usine Rolls-Royce où leur production a été délocalisée) conservent un brin de sportivité, elles sont désormais conçues pour être élégantes

et confortables. Ce sont en quelques sortes des Rolls-Royce bis. La « nouvelle » 3 1/2 Litre sera ainsi produite jusqu'en 1936, avant d'être remplacée par la fameuse 4 1/4 Litre, capable de rouler à plus de 150 km/h en plein confort. La Bentley Derby 4 1/4 Litre sera produite à 1 234 exemplaires entre 1936 et 1939, remplacée en 1940 par la Mk V.

Après avoir acheté un châssis, le client faisait carrosser la voiture au sein de l'atelier de son choix parmi la myriade de spécialistes sur le marché. #B244GA, fut ainsi carrossée par Vanvooren au cours de 1936 à la demande de Jean-Paul Boucheron, propriétaire de la plus grande maison d'édition musicale de Paris, secrétaire parlementaire, champion de golf et fils de l'une des

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

Sunbeam Speed 20 Monte Carlo Saloon – 1934

Châssis n°2015S
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

60 000 - 90 000 €
SANS RÉSERVE

« Sans aucun doute l'une des plus belles et rapides berlines
des années 1930 ! »

*“Undoubtedly one of the most beautiful and fastest saloon cars
of the 1930s!”*



La vénérable firme Sunbeam s'est rapidement distinguée par son esprit d'innovation, en se lançant notamment très tôt en compétition, pour prouver la fiabilité et la performance de ses véhicules sur les circuits les plus prestigieux. Dans les années 1920, la marque atteint son apogée, notamment grâce à des modèles de course comme la Sunbeam Grand Prix 1924 (que Aguttès propose également à la vente) et de records.

La marque, symbole de performance et de savoir-faire britannique, connut une belle notoriété également sur route, notamment grâce à la Twenty, une auto de tourisme qui bénéficia au début des années 1930 d'un très beau moteur 6-cylindres de 3 l de cylindrée.

La très racée 20 HP Monte Carlo Saloon qui illustre ces pages fut livrée neuve par la maison londonienne Boon & Porter Ltd. à M. et Mme Turnbull, de Woking, dans le Surrey, le 16 juillet 1934. Elle portait à l'origine l'immatriculation M4 qui appartenait auparavant à une De Dion de 1903 et elle conserva ce numéro jusqu'à ce qu'elle soit vendue à M. Garment, toujours dans le Surrey, en 1957.

Bien connue du Sunbeam Talbot Darracq register, ce bel exemple a participé à de nombreux rallyes et événements au Royaume-Uni et en Europe. Entretenu par Holcombe Engineering de Bath de 1970 à la fin des années 1990, il est accompagné d'un dossier complet listant un historique complet de propriété depuis l'origine,

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



des factures remontant à 1969, et des copies des essais routiers dans *Motor Sport* de décembre 1933 et *The Motor* février 1934 faisant l'éloge des prouesses sportives du modèle. Avant que son propriétaire actuel ne s'en porte acquéreur, cette Twenty fut repeinte dans sa livrée d'origine - bleu et noir, le moteur fut refait par B.B. Motor Components Ltd (en 2006), des roues neuves reconstruites, l'intérieur restauré, etc.

Avec seulement 18 Speed 20 restantes sur environ 100 construites (dont 5 Monte Carlo *pillarless* Saloon sur les 25 fabriquées), cette incroyable Sunbeam fera le plaisir d'un *gentleman driver* à la recherche de l'une des plus désirables Grand Tourisme des années 1930, prête pour tailler la route dans le plus grand des confort et avec des performances surprenantes pour l'époque.

The venerable Sunbeam company quickly distinguished itself through its spirit of innovation, notably by entering the world of competition at a very early stage to prove the reliability and performance of its vehicles on the most prestigious circuits. In the 1920s, the brand reached its peak, thanks in particular to racing models such as the 1924 Sunbeam Grand Prix (also offered for sale by Aguttès) and record-breaking achievements.

The brand, a symbol of British performance and expertise, also enjoyed great renown on the road, thanks in particular to the Twenty, a touring car which in the early 1930s benefited from a beautiful 3-litre 6-cylinder engine.

The very stylish 20 HP Monte Carlo Saloon featured on these pages was delivered new by the London-based company Boon & Porter Ltd. to Mr and Mrs Turnbull of Woking, Surrey, on 16 July 1934. It originally bore the registration number M4, which had previously belonged to a 1903 De Dion, and retained this number until it was sold to Mr Garment, also in Surrey, in 1957.

*Well known to the Sunbeam Talbot Darracq register, this fine example has participated in numerous rallies and events in the United Kingdom and Europe. Maintained by Holcombe Engineering in Bath from 1970 to the late 1990s, it comes with a complete file listing a full ownership history since its inception, invoices dating back to 1969, and copies of road tests in *Motor Sport* from December 1933 and *The Motor* from February 1934 praising the model's sporting prowess. Before its current owner acquired it, this Twenty was repainted in its original blue and black livery, the engine was rebuilt by B.B. Motor Components Ltd (in 2006), new wheels were rebuilt, the interior was restored, etc.*

*With only 18 Speed 20s remaining out of approximately 100 built (including 5 Monte Carlo *pillarless* Saloons out of the 25 manufactured), this incredible Sunbeam will delight a gentleman driver looking for one of the most desirable Grand Touring cars of the 1930s, ready to hit the road in the utmost comfort and with surprising performance for its time.*



#32

Lanchester Ten Minibus – 1936

Chassis n° 28913
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sur désignation
French historic registration title
Vehicle sold on specification

10 000 - 15 000€
SANS RÉSERVE

« Un Minibus unique, parfait pour les sorties entre amis. »
“A unique minibus, perfect for outings with friends.”



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

33

MG TF – 1954

Châssis n° HDA46/7618
Titre de circulation belge
Belgian registration title
20 000 - 30 000 €

« Superbe, *matching* et depuis 35 ans dans l'une des plus belles collections de Belgique. »

“*Superb, matching and for 35 years in one of Belgium's finest collections.*”



Produite un peu plus d'un an seulement, la MG TF est l'un des roadsters britanniques les plus rares. Au printemps 1955, après 9 600 exemplaires produits, la carrière de la TF s'arrêtera et sera remplacée par la MG A.

Ravissante, elle marque l'aboutissement de la série des Midget aussi bien d'un point de vue stylistique avec une face avant modernisée, un habitacle plus cosu avec des instruments centraux et des réglages supplémentaires et un nouveau moteur XPEG de 1 466 cm³ développant 63 ch à 4 600 tr/min lui permettant d'atteindre les 140 km/h.

Achetée par son propriétaire actuel le 21 avril 1990 lors d'une vente aux enchères en Belgique, notre MG TF est dans un état tout simplement époustouflant! Vendue neuve aux États-Unis en

octobre 1954, son certificat du British Motor Industry Heritage Trust nous confirme qu'elle possède toujours sa livrée noire, son habitacle délicieusement patiné, ainsi que son moteur d'origine.

Toujours parfaitement entretenue par des ateliers spécialisés, on retrouve dans son dossier un nombre important de factures des années 1990 à nos jours, ainsi qu'un ancien titre de circulation dans l'état de Virginie. Plusieurs catalogues de pièces et son manuel d'utilisation d'époque son joint au dossier.

Très agréable à rouler, son comportement est sain et sa prise en main facile. Fiable et facile à entretenir grâce à un grand nombre de pièces à disposition, la MG TF 1500 est l'un des meilleurs compromis entre une voiture aux allures d'avant-guerre et de conception plus moderne.

Only produced for just over a year, the MG TF is one of the rarest British roadsters. In the spring of 1955, after 9,600 units had been produced, the TF's career came to an end and it was replaced by the MG A.

This delightful car marked the culmination of the Midget series, both stylistically, with a modernised front end, a more luxurious interior with central instruments and additional controls, and a new 1,466 cc XPEG engine developing 63 bhp at 4,600 rpm, enabling it to reach 140 km/h.

Purchased by its current owner on 21 April 1990 at an auction in Belgium, our MG TF is in simply stunning condition! Sold new in the United States in October 1954, its British Motor Industry

Heritage Trust certificate confirms that it still has its black livery, its delightfully weathered interior and its original engine.

Always perfectly maintained by specialist workshops, its file contains a large number of invoices dating from the 1990s to the present day, as well as an old registration document from the state of Virginia. Several parts catalogues and its original owner's manual are included in the file.

Very pleasant to drive, it handles well and is easy to control. Reliable and easy to maintain thanks to the large number of parts available, the MG TF 1500 is one of the best compromises between a pre-war-style car and a more modern design.

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

Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1300 – 1976

Châssis n° AR 115.09.0039911
Titre de circulation belge
Belgian registration title
15 000 - 25 000 €

« Une des berlines italiennes les plus attirantes et performantes, ici dans un état exceptionnel, et provenant de l'une des plus belles collections de Belgique. »

“One of the most attractive and high-performance Italian saloon cars, here in exceptional condition, and from one of Belgium's finest collections.”



Sortie d'usine le 27 janvier 1976, cette Giulia 1300 a été vendue le 30 janvier à Bologne, en Italie. Légère et vive, c'est une berline de caractère grâce à son moteur de 89 ch qui lui assure des performances parmi les plus élevées de sa catégorie.

Vendue pendant Retromobile 2014 à l'occasion de la vente Solo Alfa, elle était présentée alors comme entièrement d'origine. Il faut dire que son état est tel que l'on pourrait croire qu'il s'agit d'une restauration ancienne de très grande qualité !

Extérieurement, sa teinte rouge foncé « Faggio » d'origine ne présente aucun défaut visible et l'habitacle est du même acabit avec des sièges en skaï beige, des garnitures de porte et un tableau de bord impeccables. À noter que la banquette arrière est toujours recouverte d'un plastique de protection.

Toujours équipée de son moteur d'origine, son compteur indique un peu plus de 19 000 km soit 2 200 km parcourus en 11 ans. Tout porte à croire qu'il s'agit là encore de son kilométrage d'origine car son carnet d'entretien indique qu'en 1978, elle n'avait parcouru que 4 359 km. Son cric d'origine, le « libretto » original, un manuel « Uso e Manutenzione » et un guide des agences de réparations de la marque complètent son dossier. L'état exceptionnel dans lequel se présente cet exemplaire en fait une voiture tout particulièrement attirante, probablement l'une des plus belles du marché. Amoureusement conservée dans l'une des plus belles collections de Belgique, les amoureux de la marque ne doivent pas la laisser passer !

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

Released from the factory on 27 January 1976, this Giulia 1300 was sold on 30 January in Bologna, Italy. Light and lively, it is a saloon with character thanks to its 89 hp engine, which gives it some of the highest performance figures in its class.

Sold during Retromobile 2014 at the Solo Alfa sale, it was presented as entirely original. It must be said that its condition is such that one could believe it to be a very high-quality vintage restoration!

Externally, its original dark red 'Faggio' paintwork has no visible defects, and the interior is in the same condition, with beige leatherette seats, door trim and an impeccable dashboard. It should be noted that the rear seat is still covered with protective plastic.

Still equipped with its original engine, its odometer reads just over 19,000 km, or 2,200 km travelled in 11 years. Everything suggests that this is still its original mileage, as its service log indicates that in 1978 it had only covered 4,359 km. Its original jack, the original 'libretto', a 'Uso e Manutenzione' manual and a guide to the brand's repair agencies complete its file.

The exceptional condition of this model makes it a particularly attractive car, probably one of the most beautiful on the market. Lovingly preserved in one of Belgium's finest collections, fans of the brand should not let this opportunity pass them by!

Alfa Romeo Giulia GTC – 1962

Châssis AR 755401
 Carte grise belge
 Véhicule vendu sans contrôle technique
Belgian registration title
 Sold without contrôle technique

60 000 - 80 000 €
 SANS RÉSERVE

« La seule Giulia cabriolet 4-places de la marque,
 produite à seulement 999 exemplaires ! »
*“The only 4-seater convertible Giulia,
 produced in a limited edition of just 999 units!”*



Lancée en 1963, la Giulia Sprint GT arborait une carrosserie quatre places au style classique, conçue par Giorgetto Giugiaro, directeur de Bertone. L'une des variantes les plus rares était le cabriolet GTC en édition limitée, le seul cabriolet quatre places de la famille Giulietta/Giulia, produit à seulement 999 exemplaires entre 1964 et 1966.

Subtilement restylé par le carrossier milanais Touring, le GTC présentait un arrière légèrement plus incliné, des vitres arrière relevables et une capote qui se repliait discrètement dans un renforcement derrière les sièges arrière tout en améliorant la contenance du coffre.

Rare exemplaire livré neuf en France, ce ravissant GTC a bénéficié d'une restauration ancienne de grande qualité. Au niveau de la carrosserie, les alignements sont bons et si la peinture a son âge, celle-ci est toujours de belle facture et parfaitement tendue. Les soubassements sont particulièrement sains, sans trace de corrosion apparente et les chromes, tout comme l'habitacle sont en très bel état.

Exaltante à conduire, la GTC est équipé du 4 cylindres en ligne en alliage de 1 570 cm³ monté sur deux carburateurs Weber 40 DCOE développant la bagatelle de 108 ch à 6 000 tr/min. Grâce à sa boîte de vitesses manuelle à 5 rapports, ses freins à disque servo-assistés aux 4 roues et sa suspension avant

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



indépendante, elle est considérée comme l'un des « must have » pour tout collectionneur de la marque.

Présentée ici sans prix de réserve, voici une occasion d'acquérir l'une des rares GTC livrées neuves en France, toujours équipée de son moteur d'origine et d'un important dossier de factures.

Launched in 1963, the Giulia Sprint GT featured a classic four-seater body designed by Giorgetto Giugiaro, director of Bertone. One of the rarest variants was the limited edition GTC convertible, the only four-seater convertible in the Giulietta/Giulia family, with only 999 units produced between 1964 and 1966.

Subtly restyled by Milanese coachbuilder Touring, the GTC featured a slightly more sloping rear end, rear windows that could be raised and a soft top that folded discreetly into a recess behind the rear seats, while improving boot capacity.

A rare example delivered new in France, this delightful GTC has benefited from a high-quality restoration. The bodywork is well aligned and, although the paintwork shows its age, it is still beautifully finished and perfectly smooth. The underbody is in particularly good condition, with no visible signs of corrosion, and the chrome trim and interior are in very good condition.

Exciting to drive, the GTC is equipped with a 1,570 cc inline 4-cylinder alloy engine mounted on two Weber 40 DCOE carburetors, developing a respectable 108 hp at 6,000 rpm. With its 5-speed manual gearbox, 4-wheel servo-assisted disc brakes and independent front suspension, it is considered a must-have for any collector of the brand.

Presented here with no reserve price, this is an opportunity to acquire one of the rare GTCs delivered new in France, still equipped with its original engine and a comprehensive file of invoices.



Jaguar XK 140 SE OTS – 1955

Châssis n° A810905
Carte grise française de collection
French historic registration title
70 000 - 90 000 €

« Moteur neuf, boîte 5-rapports, direction assistée, échappement inox... *What else?* »

“New engine, 5-speed gearbox, power steering, stainless steel exhaust... *What else?*”



Lancée pour le millésime 1955, la XK 140 était globalement identique à sa devancière, la XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur plus en avant et à l'adoption d'une direction par crémaillère. La suspension et les freins restaient globalement les mêmes que précédemment, avec des barres de torsion plus robustes à l'avant et des amortisseurs télescopiques à la place des amortisseurs à levier à l'arrière. Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa grille de calandre modifiée, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses pare-chocs imposants.

Notre exemplaire est livré via Max Hoffman à New York en février 1955 de couleur rouge avec l'intérieur en cuir noir. En 1998, elle

arrive en France chez un passionné qui la fait intégralement restaurer : carrosserie, sellerie, moteur, boîte et pont. Ce dernier s'en sépare en 2000 au profit d'un amateur belge qui la conservera jusqu'en 2021. C'est cette année-là que le propriétaire actuel, collectionneur d'anglaises depuis 35 ans, s'en porte acquéreur.

Entre 2023 et 2024, plus de 25 000 € seront investis chez *Departement Classic* pour la réfection intégrale du moteur, la pose d'une boîte 5-vitesses, d'une direction-assistée, et d'un échappement inox, pour la remise à niveau du système de freinage, le changement des jantes à rayons et de la capote pour une en mohair...



Cet amateur parcourra à son volant plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, en prenant soin d'effectuer au fur et à mesure ces travaux conséquents. Notre essai routier nous a permis de constater que la voiture fonctionnait particulièrement bien : le moteur tourne parfaitement, la boîte est facile, et la sonorité de l'échappement inox est... envoûtante !

Voici un exemplaire dans un parfait état mécanique et éligible aux plus belles épreuves du calendrier (Tour Auto, Mille Miglia...), qui saura combler les plus grands rouleurs...

Launched for the 1955 model year, the XK 140 was broadly identical to its predecessor, the XK 120, with the main mechanical changes limited to repositioning the engine further forward and adopting rack-and-pinion steering. The suspension and brakes remained largely unchanged, with stronger torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing the lever shock absorbers at the rear. Externally, the new model was distinguished by its modified grille, rear lights incorporating indicators and imposing bumpers.

Our example was delivered to Max Hoffman in New York in February 1955 in red with a black leather interior. In 1998, it

arrived in France at the home of an enthusiast who had it completely restored: bodywork, upholstery, engine, gearbox and axle. The latter sold it in 2000 to a Belgian enthusiast who kept it until 2021. That was the year the current owner, a collector of British cars for the past 35 years, purchased it.

Between 2023 and 2024, more than €25,000 will be invested at *Departement Classic* for a complete engine overhaul, the installation of a 5-speed gearbox, power steering and a stainless steel exhaust, the upgrading of the braking system, replacing the spoked wheels and the soft top with a mohair one...

This enthusiast will drive tens of thousands of kilometres, taking care to carry out this substantial work as he goes along. Our test drive showed us that the car was in excellent working order: the engine runs perfectly, the gearbox is smooth, and the sound of the stainless steel exhaust is... mesmerising!

This is a car in perfect mechanical condition, eligible for the most prestigious events on the calendar (Tour Auto, Mille Miglia, etc.), which will delight the most avid drivers...



Jaguar Type E Coupé 3.8 Série 1 – 1963

Châssis n°889068
Titre de circulation allemand
German registration title

90 000 - 110 000 €
SANS RÉSERVE

« Une Jaguar Type E 3.8 Série 1 vendue neuve en France
et n'ayant eu que 3 propriétaires... »

*“A Jaguar E-Type 3.8 Series 1 sold new in France and having
had only three owners...”*



Monsieur Lamache déménagea à Paris et vendit la voiture à son deuxième propriétaire, un Français domicilié à Paris, en... 1991. L'actuel et troisième propriétaire s'en est porté acquéreur en 2014. La voiture est en bel état de présentation, avec ses cuirs d'origine, tandis que la voiture fut partiellement repeinte il y a plus de 10 ans. Elle est saine et parfaitement fonctionnelle, son moteur ayant été restauré également en 2014, et ravira son prochain – et 4^e! – propriétaire. Amateurs de Type E, ne loupez pas ce Coupé 3.8 Série 1 à l'histoire limpide...

The XK 120, 140 and 150 roadsters played a major role in establishing Jaguar's sporting image, particularly through their success in competition. But as the years passed, Jaguar needed to find a worthy successor to its glorious history. So the Coventry-based company worked in the utmost secrecy on what it would call the E-Type, in reference to the C-Type and D-Type that had dominated the 24 Hours of Le Mans and many other international races...

Unveiled in Geneva, rather than London, to emphasise its international ambitions, the E-Type was an instant success and was

quickly voted 'the most beautiful car in the world' by motoring journalists.

Cladding a very light tubular chassis, English designer Malcom Sayer gave his creation an immensely long bonnet, which contributes to the magnetism it exerts on audiences both past and present. Much less expensive than its direct competitors, with a sporty chassis and first-rate performance, the E-Type had it all...

This is even more true today, and we are delighted to present this splendid E-Type 3.8 Series 1 coupé, sold new in France through the official importer Charles Delecroix in September 1963 to its first owner, Mr Lamache, who lived in Nancy, in Opalescent Dark Green with a beige leather interior, which it still has today. Mr Lamache moved to Paris and sold the car to its second owner, a Frenchman living in Paris, in... 1991. The current and third owner purchased it in 2014.

The car is in beautiful condition, with its original leather upholstery, although it was partially repainted over 10 years ago. It is in good health and fully functional, with its engine having been restored in 2014, and will delight its next – and fourth! – owner. E-Type enthusiasts, don't miss this Series 1 3.8 Coupé with a clear history...

La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire l'image sportive de Jaguar, notamment au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire. Alors la firme de Coventry travaille dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales...

Révélee à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue « plus belle voiture du monde » par les journalistes spécialisés.

Habillant un châssis tubulaire très léger, le designer anglais Malcolm Sayer a offert à sa création ce capot immensément long qui contribue au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui. Beaucoup moins chère que ses concurrentes directes, avec un châssis sportif et des performances de premier ordre, la Type E cumulait tous les atouts...

Cela est encore plus vrai aujourd'hui et nous sommes ravis de vous présenter ce splendide coupé Type E 3.8 Série 1 vendu neuf en France via l'importateur officiel Charles Delecroix en septembre 1963, à son premier propriétaire, Monsieur Lamache, domicilié à Nancy, dans la configuration *Opalescent Dark Green* avec intérieur cuir beige qu'elle arbore encore aujourd'hui.



38

Volvo P1800 – 1965

Chassis n° 13517
Titre de circulation belge
Véhicule vendu sans contrôle technique
Belgian circulation title
Sold without contrôle technique

20 000 - 30 000 €
SANS RÉSERVE

« L'un des plus beaux dessins de Pietro Frua,
la fiabilité en plus ! »

*“One of Pietro Frua’s most beautiful designs,
with added reliability!”*



Dotée de lignes élégantes et racées, la Volvo P1800, présentée au salon de Bruxelles le 16 janvier 1960, doit son succès commercial au dessin du designer italien Pietro Frua et à sa qualité de fabrication. Il ne faudrait pas pour autant sous-estimer l'impact de la série télévisée britannique *Le Saint* dans laquelle Roger Moore alias Simon Templar se déplace à son volant !

Notre exemplaire fait partie de la série produite à Göteborg dans l'usine Volvo de Lundby. Equipée du bloc moteur type B18B de 1 780 cm³ développant 103 ch, notre voiture fait partie des 4 500 exemplaires produits entre août 1965 et juillet 1966 avant l'arrivée du moteur de 1 986 cm³ (type B20B).

Sur cette série, le comportement routier bénéficie d'importantes améliorations apportées par le renforcement du train arrière qui confère à l'ensemble une meilleure stabilité à haute vitesse. Un nouvel échappement améliore également les performances et permet une vitesse de pointe de 180 km/h, ce qui en son temps pouvait encore être un atout commercial !

Restaurée intégralement il y a quelques années, sa carrosserie est en très bon état, les alignements sont parfaits, aucune trace de corrosion n'apparaît par endroit et les soubassements sont sains. Dans l'habitacle, la belle planche de bord est dans la même lignée. Fine, élégante sans oublier d'être complète avec tous les instruments nécessaires. La sellerie en cuir noir sur des moquettes gris clair respire la qualité.

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



D'une grande élégance et agréable à conduire, la P1800 est aussi l'une des voitures les plus fiables de sa génération. Certains exemplaires ont franchi les 5 millions de kilomètres !

*With its elegant, sporty lines, the Volvo P1800, unveiled at the Brussels Motor Show on January 16, 1960, owes its commercial success to Italian designer Pietro Frua's styling and Volvo's build quality. One should not, however, underestimate the impact of the British TV series *The Saint*, in which Roger Moore, alias Simon Templar, drove the car!*

Our example comes from the series produced in Gothenburg at Volvo's Lundby plant. Equipped with the B18B 1780cc engine delivering 103 hp, it is one of 4,500 units built between August 1965 and July 1966, before the arrival of the 1986cc B20B engine.

On this series, road handling benefited from major improvements thanks to a reinforced rear axle, which gave the car greater stability at high speed. A new exhaust system also improved performance, allowing a top speed of 180 km/h—still a significant selling point at the time!

Fully restored a few years ago, the bodywork remains in excellent condition, with perfect panel fit, no trace of rust anywhere, and sound underpinnings. Inside, the beautiful dashboard is equally impressive: slim, elegant, and complete with all the necessary instruments. The black leather upholstery paired with light grey carpeting exudes quality.

Both stylish and pleasant to drive, the P1800 is also among the most reliable cars of its generation. Some examples have even surpassed 5 million kilometers!



39

BMW 2000 C – 1968

Châssis n° 1002905
Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg registration title

18 000 - 24 000 €

« État d'origine époustouflant ! »
“Stunning original condition!”



La BMW 2000 C/CS, produite de 1965 à 1969 par Karmann, inaugure la lignée des grands coupés BMW. Animée par le 2,0 l M10, elle offre 100 ch en version C et 120 ch avec injection Kugelfischer en CS, pour près de 185 km/h. Son style à doubles phares rectangulaires divise, mais avec 13 700 exemplaires, elle prépare l'arrivée des mythiques E9 (2800 CS, 3.0 CS, CSL).

Notre exemplaire est livré dans cette élégante combinaison de couleur Blanc Chamonix sur un intérieur en cuir et tissu bleu marine.

Aujourd'hui, la voiture n'affiche que 67 300 km au compteur. Son état général est très bon, et tout semble être d'origine ! L'habitacle, véritable prouesse de design, est dans un état

particulièrement bon, tant au niveau de la sellerie que des boiseries ou des éléments plastiques.

Notre essai routier nous a permis de constater que là aussi, la voiture était en très bon état malgré une faible utilisation depuis un peu plus d'une année. Les montées en régime sont franches, et la boîte automatique fonctionne normalement.

Les BMW 2000 C représentent parfaitement la transition d'époque chez BMW et annoncent l'arrivée de la génération des 3,0l. Les exemplaires survivants sont très rares en France, et celui-ci fait sans doute partie des plus beaux ! Amateurs de BMW, ne passez pas à côté !

The BMW 2000 C/CS, produced from 1965 to 1969 by Karmann, inaugurated the line of large BMW coupes. Powered by the 2.0 L M10 engine, it offered 100 bhp in the C version and 120 bhp with Kugelfischer fuel injection in the CS version, reaching speeds of nearly 115 mph. Its styling, with twin rectangular headlights, was divisive, but with 13,700 units produced, it paved the way for the arrival of the legendary E9 (2800 CS, 3.0 CS, CSL).

Our example was delivered in this elegant combination of Chamonix White exterior with navy blue leather and fabric interior.

Today, the car has only 67,300 km on the odometer. It is in very good overall condition, and everything appears to be original! The interior, a true feat of design, is in particularly good condition, both

in terms of the upholstery and the wood and plastic elements.

Our test drive confirmed that the car was in very good condition despite having been used very little for just over a year. The engine revs smoothly and the automatic transmission is working normally.

The BMW 2000 C perfectly represents the transition period at BMW and heralds the arrival of the 3.0L generation. Surviving examples are very rare in France, and this one is undoubtedly one of the most beautiful! BMW enthusiasts, don't miss out!

40

Talbot-Matra Murena 2.2 S – 1984

Châssis n°VF853C432EX750190

Titre de circulation allemand

German registration title

18 000 - 25 000€

SANS RÉSERVE

« Une très rare Murena 2.2 S dans un incroyable état de fonctionnement et de présentation. »

“A very rare Murena 2.2 S in incredible working order and condition.”



toit ouvrant, une option d'époque recherchée. Une Matra Murena 2.2 S de cette qualité est extrêmement difficile à trouver de nos jours. Amateurs du genre, ne laissez pas passer votre chance.

power was increased to 142 hp thanks to a more aggressive camshaft and two Solex 40 ADDHE twin carburetors. It also stood out thanks to an optional aerodynamic package with side skirts and a rear spoiler lip, which not all customers ordered.

Although it greatly disappointed sports car enthusiasts, the Matra-Simca Bagheera, a sports coupé with three seats in the front, managed to win over a fairly large audience. However, in 1979, Matra's management decided to replace it with a new model with a more powerful engine and greater reliability.

The car offered here is one of these rare Matra Murena 2.2 S models, which are now highly sought after. It had three owners in 35 years before being purchased in 2019 by a German enthusiast from Dutch specialist Carjoy. The car had clocked up 139,000 km and has been driven very little since.

The Talbot-Matra Murena was the last model produced jointly by Talbot/Simca and Matra. Between 1980 and 1983, 10,860 Murena 1.6, 2.2 and 2.2 S models were built.

It has undergone a complete overhaul (brakes, cooling system, wishbones, stainless steel exhaust, battery, steering, windscreen, rims and tyres) and is in impeccable condition, both inside and out. It also features a sunroof, a sought-after option from the period. A Matra Murena 2.2 S of this quality is extremely rare. Fans of the genre, don't miss out on this opportunity.

The 2.2S, of which only 480 units were produced between June and July 1983, was equipped with a 2,155 cc engine whose



Bien qu'ayant fortement déçu la clientèle sportive, la Matra-Simca Bagheera, coupé sport offrant 3-places de front, avait su conquérir un assez large public. Pourtant, en 1979, la direction de Matra décide de la remplacer par un nouveau modèle mieux motorisé et plus fiable.

La Talbot-Matra Murena sera la dernière production en commun de Talbot/Simca et Matra. 10 860 exemplaires de Murena 1.6, 2.2 et 2.2 S seront construits entre 1980 et 1983.

La 2.2S, qui ne fut produite qu'à 480 exemplaires de juin à juillet 1983, bénéficiait du moteur 2 155 cm³ dont la puissance grimpeait à 142 ch grâce à un arbre à cames plus pointu et deux carburateurs doubles Solex 40 ADDHE. Elle se distinguait

également par un package aérodynamique optionnel avec des jupes latérales et une lèvre de spoiler arrière rapportée, que tous les clients n'ont pas commandé.

La voiture proposée ici est l'une de ces rares Matra Murena 2.2 S aujourd'hui très recherchées. Elle connut 3 propriétaires en 35 ans avant d'être acquise en 2019 par un passionné allemand auprès du spécialiste néerlandais Carjoy. La voiture totalisait 139 000 km et a peu roulé depuis.

Elle a bénéficié d'une révision complète (freins, système de refroidissement, triangles, échappement inox, batterie, direction, pare-brise, jantes et pneus) et sa présentation est impeccable, tant niveau carrosserie qu'intérieur. Elle bénéficie également d'un

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

Aston-Martin Lagonda Série 2 – 1984

Châssis n° SCFDL01S7ETL13322
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

25 000 - 35 000 €
SANS RÉSERVE

« L'inimitable AM Lagonda, digne
de *Retour vers le Futur!* »
*“The inimitable AM Lagonda, worthy
of Back to the Future!”*



C'est en 1976 que sera dévoilé le premier prototype censé redonner ses lettres de noblesse à la marque Lagonda, désormais dans le giron d'Aston Martin. La vraie carrière de la Lagonda démarrera avec la Série 2 baptisée comme telle après que 7 exemplaires seulement de la Série 1 aient été produits. La modernité de la voiture, au-delà de sa ligne incroyable, réside dans sa technologie embarquée avec des commandes électroniques et une instrumentation digitale. Sa structure dérive de l'AM V8 avec une robe toute autre. Le luxe fait partie intégrante de l'ADN de la voiture avec son intérieur cuir Connolly et ses parements en ronce de noyer.

Le développement de la voiture et sa fiabilisation prendront 2 ans, les Lagonda sont entièrement construites à la main, réclamant pas loin de 2 200 heures de travail manuel. Le V8 est accouplé à une boîte automatique Chrysler à trois rapports. Malgré un poids proche des deux tonnes, les 280 ch de la voiture lui permettent d'atteindre les 225 km/h et d'abattre le 0 à 100km/h en 8 secondes.

La Lagonda connaîtra deux évolutions majeures. En 1985 d'abord, c'est la série 3 qui voit le jour bénéficiant de l'injection en lieu et place des carburateurs Weber. Puis en 1987 c'est l'apparition de la série 4 dont la ligne est modifiée perdant ainsi ses phares rétractables au profit d'une rampe de trois projecteurs de chaque

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



côté de la calandre. Le modèle cessera d'être produit en 1990, après que 645 voitures aient vu le jour.

Le modèle présenté est du 1^{er} juin 1984, il s'agit donc d'une série 2, équipée d'un tableau de bord à LED et de jantes de type Pepperpot. Elle fut livrée par les établissements Universal Motors à Riyad en Arabie Saoudite comme en témoigne l'inscription sur le marchepied conducteur. Elle dispose d'un toit vinyle noir réalisé sur commande spéciale entourant le toit vitré se situant au-dessus des places arrière.

Cette berline de grand standing est rare. Pas utilisée depuis son achat en 2014, elle nécessitera une remise en route en règle avant de vous faire voyager dans une classe pullman sous les regards émerveillés de tous ceux que vous allez croiser.

It was in 1976 that the first prototype was unveiled, intended to restore the prestige of the Lagonda brand, now part of Aston Martin. Lagonda's real career began with the Series 2, named as such after only seven examples of the Series 1 had been produced. The car's modernity, beyond its incredible lines, lay in its on-board technology with electronic controls and digital instrumentation. Its structure was derived from the AM V8 with a completely different exterior. Luxury was an integral part of the car's DNA with its Connolly leather interior and burr walnut trim.

The development and refinement of the car took two years. Lagondas were built entirely by hand, requiring nearly 2,200 hours of manual labour. The V8 was coupled with a three-speed Chrysler automatic transmission. Despite weighing close to two tonnes, the car's 280 hp enabled it to reach 225 km/h and go from 0 to 100 km/h in 8 seconds.

The Lagonda underwent two major developments. First, in 1985, the Series 3 was launched, featuring fuel injection instead of Weber carburetors. Then in 1987, the Series 4 appeared, with a modified design that replaced the retractable headlights with a row of three projectors on each side of the grille. Production of the model ceased in 1990, after 645 cars had been built.

The model shown is from 1 June 1984, making it a Series 2, equipped with an LED dashboard and Pepperpot-style wheel rims. It was delivered by Universal Motors in Riyadh, Saudi Arabia, as evidenced by the inscription on the driver's footboard. It has a special-order black vinyl roof surrounding the glass roof above the rear seats.

This luxury saloon is rare. Not used since its purchase in 2014, it will need to be fully serviced before you can travel in Pullman class, to the amazement of everyone you meet.



BMW Z1 Hard-top Wiesmann – 1990

Châssis n°WBABA910X0AL07580
Titre de circulation allemand
German registration title

40 000 - 60 000 €
SANS RÉSERVE

« Une mythique BMW Z1, parfaitement fonctionnelle,
et équipée d'un rarrissime hard-top Wiesmann d'époque. »

*"A mythical BMW Z1, perfectly functional, and equipped
with a very rare period Wiesmann hard top."*



Salon de Francfort 1987 : une étonnante voiture trône sur le stand BMW. Le constructeur bavarois vient en effet de dévoiler un roadster (le deuxième d'après-guerre avec l'iconique 507) aux lignes tendues qui se singularise par des portes... escamotables. Un vrai bond vers le futur, le Z signifiant d'ailleurs *zukunfft* (futur en allemand) !

On aurait pu penser qu'il s'agissait d'un prototype de salon, mais il n'en fut rien puisque le Z1 sera produit en série à très exactement 8 000 exemplaires entre juillet 1988 et juin 1991. Un succès réel mais limité en raison d'un prix de vente élevé. Pour développer ce drôle d'engin, les ingénieurs BMW sont partis d'une plateforme galvanisée de 325i, modifiée par le

carrossier Baur, habitué à transformer des 2002 en cabriolets dans les années 1970, avec certains renforts qui firent de la Z1 l'un des cabriolets les plus rigides de tous les temps, un train arrière multibras spécifique, un arceau intégré aux montants de pare-brise et un inédit fond plat.

La carrosserie, en fibre de verre, a été sous-traitée aux États-Unis, chez General Electric Plastics, tandis que les très exclusives portes escamotables ont été étudiées chez... Matra ! Les sièges « à coque » sont habillés d'une sellerie camouflage en cuir et nubuck. Sous le capot avant à la cinématique originale, on retrouve le 6-cylindres de 2,5 l et 170 ch lui aussi emprunté à la BMW 325i E30. Niveau freinage, la Z1 inaugure chez BMW

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



le système ABS. Le roadster Z1, véritable vitrine de la marque, fut la première grande série Z du constructeur bavarois, avant la Z3 qui arrivera en 1995.

L'exemplaire que nous présentons est une Z1 de 1990 combinaison de couleur noir sur noir. Le propriétaire actuel a acquis cette voiture il y a environ 20 ans, et s'en est régulièrement servi. Le compteur a été changé (le compteur d'origine est fourni avec la voiture) et la voiture totalise aujourd'hui un peu plus de 100 000 km.

La voiture est équipée de jantes accessoires et d'un volant Momo, mais vendue avec jantes et volant d'origine. Elle possède par ailleurs un très rare et recherché Hard-top Wiesmann. Elle est prête à prendre la route !

Frankfurt Motor Show 1987: an astonishing car takes pride of place on the BMW stand. The Bavarian manufacturer has just unveiled a roadster (the second post-war model after the iconic 507) with sleek lines and a distinctive feature: retractable doors. A real leap into the future, with the Z standing for Zukunft (future in German)!

One might have thought that this was a showroom prototype, but this was not the case, as exactly 8,000 Z1s were produced between July 1988 and June 1991. It was a real success, but limited due to its high price tag. To develop this unusual vehicle,

BMW engineers started with a galvanised 325i platform, modified by coachbuilder Baur, who was accustomed to converting 2002s into convertibles in the 1970s, with certain reinforcements that made the Z1 one of the most rigid convertibles of all time, a specific multi-link rear suspension, a roll bar integrated into the windscreen pillars and an unprecedented flat bottom.

The fibreglass bodywork was subcontracted to General Electric Plastics in the United States, while the highly exclusive retractable doors were designed by... Matra! The bucket seats are upholstered in camouflage leather and nubuck. Under the front bonnet with its original kinematics is a 2.5-litre 170 hp 6-cylinder engine, also borrowed from the BMW 325i E30. In terms of braking, the Z1 introduced ABS to BMW. The Z1 roadster, a true showcase for the brand, was the Bavarian manufacturer's first large Z series, preceding the Z3 which arrived in 1995.

The model we are presenting is a 1990 Z1 in black on black. The current owner acquired this car about 20 years ago and has used it regularly. The odometer has been replaced (the original odometer is included with the car) and the car now has just over 100,000 km.

The car is fitted with accessory rims and a Momo steering wheel, but is being sold with the original rims and steering wheel. It also has a very rare and sought-after Wiesmann hard top. It is ready to hit the road!



43

Jaguar XJS 4.0 Celebration – 1995

Châssis n°SAJJNAED8EJ223460
Titre de circulation allemand

German registration title

35 000 - 55 000 €

« Lune des 8 XJS 4.0 en boîte manuelle et conduite à gauche ! »

“One of only eight left-hand drive XJS 4.0s with manual transmission!”



Il s'agit par ailleurs d'une version Celebration avec jantes Diamant, intérieur haut de gamme et chargeur de CD, avec une superbe combinaison de couleurs Spruce Green Metallic et intérieur cuir Warm Charcoal.

Cette auto, à l'historique complet et documenté, n'a connu que 4 propriétaires, et ne totalise qu'un peu plus de 100 000 km. En excellent état de fonctionnement et de présentation, elle s'adresse aux amateurs de XJS les plus exigeants, tant par sa rareté, que sa configuration et sa condition. Une occasion unique dans la vie d'un collectionneur de Jaguar...

Buoyed by the fantastic image of the iconic E-Type in the 1960s, Jaguar unveiled its new Grand Touring car in September 1975. This was the XJS Coupé, equipped with a 5.3-litre V12 engine producing 285 hp. This charming coupé prioritised balance and comfort, complemented by a quiet ride that was appreciated on a daily basis and on long journeys, as well as generous standard equipment.

In 1983, the XJS adopted a new engine: a 3.6-litre 6-cylinder developing 221 hp, which made it more attractive in terms of

price and boosted sales. At the end of its career (1991), the XJS underwent a major restyling and was fitted with the excellent 4.0-litre 24-valve AJ6 engine. This gave the XJS performance very close to that of the traditional V12 version, while significantly reducing fuel consumption.

The Jaguar XJS Coupé featured on these pages is unique. It offers a combination of the best equipment and rarest options available for the XJS model during its 20 years of production. It is in fact the very last series manufactured under Ford's control, with significantly improved quality. It features the 232 hp 4.0-litre AJ16 engine and... a manual gearbox available only on special request. Only eight left-hand drive coupés were built in this configuration...

This is also a Celebration version with diamond rims, a high-end interior and CD changer, featuring a superb combination of Spruce Green Metallic exterior and Warm Charcoal leather interior.

This car, with a complete and documented history, has had only four owners and has clocked just over 100,000 km. In excellent working order and presentation, it is aimed at the most discerning XJS enthusiasts, both for its rarity and its configuration and condition. A once-in-a-lifetime opportunity for a Jaguar collector...

Auréolé par la fantastique image de l'icône Type E dans les années 1960, Jaguar dévoile en septembre 1975, sa nouvelle Grand Tourisme. Il s'agit du Coupé XJS équipé du V12 de 5,3 l et 285 ch. Ce Coupé charmeur privilégie l'équilibre et confort, secondé par un silence de fonctionnement appréciable au quotidien et sur longs trajets, ainsi qu'un équipement de série généreux.

En 1983, la XJS adopte un nouveau moteur : le 6-cylindres de 3,6 l développant 221 ch qui permet une offre tarifaire plus alléchante destinée à accroître les ventes. En fin de carrière (1991) que la XJS reçoit à l'occasion d'un profond restyling l'excellent moteur AJ6 dans sa version 4,0 l à 24 soupapes. Il offre à cette

XJS des performances très proches de la traditionnelle version V12, tout en réduisant significativement la consommation.

La Jaguar XJS Coupé qui illustre ces pages est unique. Elle offre une combinaison des meilleurs équipements et des plus rares options proposées pour le modèle XJS au cours de ses 20 années de production. Il s'agit en effet de la toute dernière série fabriquée sous le contrôle de Ford, avec une qualité nettement améliorée. Elle bénéficie du moteur AJ16 4,0 l de 232 ch et... d'une boîte de vitesses manuelle disponible uniquement sur demande spéciale. Seulement 8 coupés avec conduite à gauche seront construits de la sorte...



Audi TT – 1999

Châssis n° TRUZZZ8NZX1018131

Titre de circulation allemand

German registration title

10 000 - 15 000 €

« Seconde main, 57 200 km d'origine,
carnet d'entretien encore présent ! »“Second hand, 57,200 km original mileage,
maintenance booklet still present!”

Salon de Francfort 1995, le stand Audi attire l'attention avec un prototype aux lignes arrondies. Ce coupé sportif au style unique fait sensation, et très vite, la direction de la firme aux anneaux décide de le convertir pour la production. C'est en 1998 que l'Audi TT sera officiellement commercialisée, et chose rare, la ligne n'a presque pas changé !

Notre exemplaire fait partie des tout premiers sortis des chaînes. Il est livré directement au siège d'Ingolstadt à son premier propriétaire dans cette élégante combinaison de couleur Bleu Denim Nacré (code LZ5W) avec l'intérieur en cuir Gris Plume. Mécaniquement, c'est le 1,8 l turbocompressé et la rare boîte de vitesses manuelle qui seront retenus.

Elle restera entre les mains de son premier propriétaire jusqu'en 2023, date à laquelle le propriétaire actuel, important collectionneur français, s'en porte acquéreur. Son carnet d'entretien nous permet de tracer ses entretiens et son kilométrage jusqu'en 2023, assurant un suivi limpide. À noter que ses notices, sa pochette et ses quatre clés sont encore présentes.

Aujourd'hui, la voiture est en superbe état général : la carrosserie est exempte de défaut notable, et la sellerie est très propre. Mécaniquement, là aussi, l'ensemble est très sain : le 1,8 l couplé à la boîte de vitesses manuelle est un délice !

L'Audi TT de première génération est un futur collector rare à trouver dans un état aussi propre ! Avec une estimation très attractive, cet exemplaire saura combler les amateurs les plus exigeants...

At the 1995 Frankfurt Motor Show, Audi's stand attracted attention with a prototype featuring rounded lines. This uniquely styled sports coupé caused a sensation, and very quickly, the management of the company with the four rings decided to convert it for production. In 1998, the Audi TT was officially launched, and unusually, the design remained almost unchanged!

Our model is one of the very first to roll off the production line. It was delivered directly to its first owner at the Ingolstadt headquarters in an elegant combination of Pearl Blue Denim (code LZ5W) with a Feather Grey leather interior. Mechanically, it features a 1.8-litre turbocharged engine and a rare manual gearbox. It remained in the hands of its first owner until 2023, when the

current owner, a prominent French collector, purchased it. Its service log allows us to trace its maintenance and mileage until 2023, ensuring clear tracking. It should be noted that its manuals, folder and four keys are still present.

Today, the car is in superb overall condition: the bodywork is free of any notable defects, and the upholstery is very clean. Mechanically, too, everything is in very good shape: the 1.8-litre engine coupled with the manual gearbox is a delight!

The first-generation Audi TT is a future collector's item that is rare to find in such good condition! With a very attractive estimate, this model will satisfy even the most demanding enthusiasts...

45

Honda NSX « 9 350 km » – 1992

Châssis n° T000638
Titre de circulation belge
Belgian registration title

125 000 - 145 000 €

« Développée par la légende de la Formule 1,
Ayrton Senna ! »

“Developed with Formula 1 legend Ayrton Senna!”



Dès son lancement en 1989 au Salon de Chicago, la Honda NSX était un avertissement au marché européen occupé par Porsche et Ferrari avec une voiture alliant performances, fiabilité et facilité d'utilisation, des qualités qui faisaient la réputation du constructeur japonais.

Fortement influencé par le pilote de Formule 1 Ayrton Senna, son développement a permis d'affiner le châssis et la tenue de route, garantissant une dynamique de conduite exceptionnelle. Le châssis monocoque en aluminium et les panneaux de carrosserie étaient révolutionnaires pour l'époque, permettant des gains de poids significatifs sans compromettre sa rigidité structurelle.

Vendu neuf en France, notre exemplaire restera exposé dans

un showroom d'une concession de la marque, ne sortant qu'à de très rares occasions. De teinte Sebring Silver Metallic, il s'agit d'une Honda NSX 3.0 (type «NA 115 ML»), équipée de la rare boîte mécanique. Aujourd'hui, elle affiche le kilométrage exceptionnellement bas de 9 350 km et n'a connu que deux propriétaires successifs, ce qui explique son état irréprochable. Dans l'habitacle, la qualité du constructeur japonais prend tout son sens. La sellerie a très bien vieilli et l'ensemble des instruments au tableau de bord fonctionne.

En position centrale arrière, son moteur V6 3,0 l à double arbre à cames en tête équipé de la technologie innovante VTEC (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) développe

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



270 ch, permettant un 0 à 100 km/h en environ 5,2 secondes grâce à une boîte de vitesses mécanique très bien étagée et un aérodynamisme garantissant une traînée minimale tout en maintenant sa stabilité à haute vitesse.

Avec Ayrton Senna comme ambassadeur, la NSX surpassait la Ferrari 348 et rivalisait avec la F355 pourtant développée plus tardivement. Plébiscitée par la nouvelle génération de collectionneurs. Cet exemplaire est une opportunité à saisir avant que les prix ne s'envolent !

Unveiled at the 1989 Chicago Auto Show, the Honda NSX sent a clear warning to a European market dominated by Porsche and Ferrari, offering a car that combined performance, reliability, and everyday usability—the very qualities that built the reputation of the Japanese manufacturer.

Heavily influenced by Formula 1 driver Ayrton Senna, its development refined the chassis and handling, delivering an exceptional driving dynamic. The aluminum monocoque chassis and body panels were revolutionary for the time, significantly reducing weight without compromising structural rigidity.

Delivered new in France, this example was displayed in a brand showroom and only driven on very rare occasions. Finished in Sebring Silver Metallic, it is a Honda NSX 3.0 (type "NA 115 ML"), equipped with the highly desirable manual gearbox. Today, it shows an exceptionally low mileage of just 9,350 km and has had only two successive owners, explaining its impeccable condition. Inside, the build quality is remarkable: the upholstery has aged beautifully and all dashboard instruments remain fully functional.

Mid-mounted is its 3.0-liter V6 DOHC engine featuring Honda's innovative VTEC (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) technology, producing 270 hp. It sprints from 0 to 100 km/h in around 5.2 seconds, thanks to a perfectly geared manual transmission and aerodynamics designed to minimize drag while ensuring high-speed stability.

With Ayrton Senna as its ambassador, the NSX outperformed the Ferrari 348 and even rivalled the later Ferrari F355. Celebrated today by a new generation of collectors, this example represents a rare opportunity—one to seize before values inevitably climb!



Tesla S 85 « Art Car » by Peter Klasen – 2013

Châssis n° P21088
Véhicule vendu sans titre de circulation,
à faire immatriculer, dédouané en France
Véhicule vendu sans contrôle technique

*No registration title, to be road registered,
customs cleared in France
Sold without contrôle technique*

40 000 - 80 000 €

« Une Tesla peinte par l'un des maîtres
du *Mecanic Art*. »

*“A Tesla painted by one of the masters
of Mecanic Art.”*

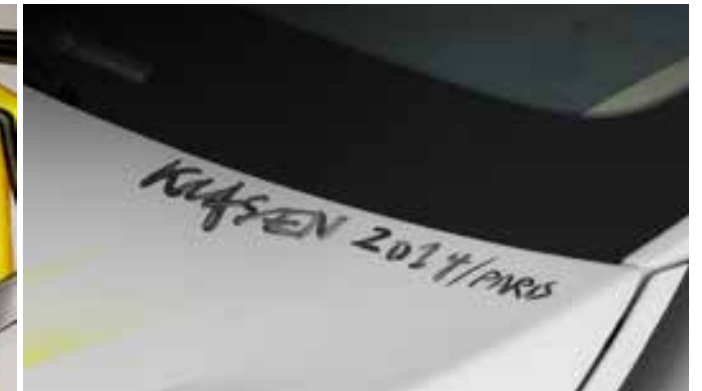


14 juin 1975, 16h. Le drapeau français est agité par Jean-Marie Balestre, alors directeur de la FFSA, donnant le départ de la plus mythique des épreuves d'endurance, les 24 Heures du Mans. Parmi les 55 voitures partantes, le public remarque une étonnante BMW 3.0 CSL, arborant une incroyable livrée. À son volant, le légendaire commissaire-priseur Hervé Poulain, *gentleman driver* à ses heures, qui a demandé l'artiste Alexander Calder, connu pour ses mobiles révolutionnaires, mis en mouvement au gré de l'air, de peindre sa monture. Même si l'aventure s'arrête au 7^e tour, le mouvement des Art Car est né...

Peter Klasen, né en 1935, est un artiste allemand associé au mouvement de la Nouvelle Figuration et de la Figuration

Narrative. Son œuvre se distingue par une critique visuelle de la société industrielle, utilisant des éléments tirés de la publicité, de la signalisation industrielle, et des images médicales pour explorer les thèmes de l'aliénation et de l'isolement humain. Klasen, diplômé de la Haute Ecole des Arts de Berlin, combine souvent photographie, peinture et objets trouvés dans des compositions complexes qui interrogent la relation entre technologie et humanité. Son travail provoque une réflexion sur les impacts de la modernité sur l'individu, le rendant une voix importante dans l'art contemporain européen. Il compose essentiellement des tableaux mêlant la représentation d'objets industriels à des détails de corps féminins.

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



Depuis la fin des années 1990, Peter Klasen a réalisé une poignée d'Art Car, parmi lesquelles deux Porsche de course (une GT2 de 1998 et une 911 de 1965), deux Ferrari et... Une Tesla S. Cette Tesla S a été commandée en 2013 par un galeriste français amoureux du Mecanic Art.

Peter Klasen accepta de réaliser la 1^{re} Art Car Tesla pour l'exposition de ses nouveaux tableaux *Inside Outside / Mecanic* destinés à la galerie Mecanica de Los Angeles en partenariat avec Heritage Classics. Venant de Californie, cette Art Car réalisée dans un atelier de Peter Klasen fut présentée devant la galerie Mecanica, Rue de Verneuil à Paris, avant de prendre l'avion pour être exposée à Los Angeles.

Cette œuvre unique a aussi été sélectionnée pour participer avec beaucoup de succès au Dubai Art Show, ainsi qu'au Chantilly Arts & Élégance. La S 85 est un modèle emblématique de Tesla des années 2013, c'est une grande voiture très luxueuse, dont la vitesse peut atteindre 225 km/h ! Cette Art Car est vendue avec une série de lithographies spécifiques dédiées par Peter Klasen, ainsi que des catalogues de son exposition à Los Angeles.

14 June 1975, 4pm. The French flag was waved by Jean-Marie Balestre, then director of the FFSA, giving the start to the most legendary of endurance races, the 24 Heures du Mans. Among the 55 cars taking part, the public noticed an astonishing BMW 3.0 CSL, sporting an incredible livery. Behind the wheel was legendary auctioneer Hervé Poulain, a gentleman driver in his own right, who had commissioned the artist Alexander Calder, renowned for his revolutionary mobiles set in motion by the air, to paint his mount. Although the adventure ended on the 7th lap, the Art Car movement was born...

Peter Klasen, born in 1935, is a German artist associated with the New Figuration and Narrative Figuration movements. His work is characterised by a visual critique of industrial society, using elements drawn from advertising, industrial signage and medical images to explore themes of alienation and human isolation. Klasen, a graduate of the Berlin University of the Arts, often combines photography, painting and found objects in complex compositions that question the relationship between technology and humanity. His work provokes reflection on the impact of modernity on the individual, making him an important voice in European contemporary art. He mainly composes paintings that combine representations of industrial objects with details of the female body.

Since the late 1990s, Peter Klasen has created a handful of Art Cars, including two Porsche racing cars (a 1998 GT2 and a 1965 911), two Ferraris and... a Tesla S. This Tesla S was commissioned in 2013 by a French gallery owner who loves Mecanic Art.

Peter Klasen agreed to create the first Tesla Art Car for the exhibition of his new paintings, Inside Outside / Mecanic, for the Mecanica Gallery in Los Angeles in partnership with Heritage Classics. Coming from California, this Art Car, created in Peter Klasen's workshop, was presented in front of the Mecanica Gallery on Rue de Verneuil in Paris before being flown to Los Angeles for exhibition.

This unique work was also selected to participate with great success in the Dubai Art Show, as well as Chantilly Arts & Elegance. The S 85 is an iconic Tesla model from 2013, a large, luxurious car with a top speed of 225 km/h! This Art Car is sold with a series of special lithographs signed by Peter Klasen, as well as catalogues from his exhibition in Los Angeles.



Ferrari 328 GTS « Art Car » by Peter Klasen – 1987

Châssis n° ZFFWA20B000063067
 Carte grise française
 Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

100 000 - 140 000 €

« Origine française via Pozzi et authentique Art Car,
 le combo parfait pour une Ferrari! »

*“French origin via Pozzi and authentic Art Car,
 the perfect combination for a Ferrari!”*



14 juin 1975, 16h. Le drapeau français est agité par Jean-Marie Balestre, alors directeur de la FFSA, donnant le départ de la plus mythique des épreuves d'endurance, les 24 Heures du Mans. Parmi les 55 voitures partantes, le public remarque une étonnante BMW 3.0 CSL, arborant une incroyable livrée. A son volant, le légendaire commissaire-priseur Hervé Poulain, *gentleman driver* à ses heures, qui a demandé l'artiste Alexander Calder, connu pour ses mobiles révolutionnaires, mis en mouvement au gré de l'air, de peindre sa monture. Même si l'aventure s'arrête au 7^e tour, le mouvement des Art Car est né...

Peter Klasen, né en 1935, est un artiste allemand associé au mouvement de la Nouvelle Figuration et de la Figuration

Narrative. Son œuvre se distingue par une critique visuelle de la société industrielle, utilisant des éléments tirés de la publicité, de la signalisation industrielle, et des images médicales pour explorer les thèmes de l'aliénation et de l'isolement humain. Klasen, diplômé de la Haute École des Arts de Berlin, combine souvent photographie, peinture et objets trouvés dans des compositions complexes qui interrogent la relation entre technologie et humanité. Son travail provoque une réflexion sur les impacts de la modernité sur l'individu, le rendant une voix importante dans l'art contemporain européen. Il compose essentiellement des tableaux mêlant la représentation d'objets industriels à des détails de corps féminins. >

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

14 June 1975, 4pm. The French flag was waved by Jean-Marie Balestre, then director of the FFSA, giving the start to the most legendary of endurance races, the 24 Heures du Mans. Among the 55 cars taking part, the public noticed an astonishing BMW 3.0 CSL, sporting an incredible livery. Behind the wheel was legendary auctioneer Hervé Poulain, a gentleman driver in his own right, who had commissioned the artist Alexander Calder, renowned for his revolutionary mobiles set in motion by the air, to paint his mount. Although the adventure ended on the 7th lap, the Art Car movement was born...

Peter Klasen, born in 1935, is a German artist associated with the New Figuration and Narrative Figuration movements.

His work is characterised by a visual critique of industrial society, using elements drawn from advertising, industrial signage and medical images to explore themes of alienation and human isolation. Klasen, a graduate of the Berlin University of the Arts, often combines photography, painting and found objects in complex compositions that question the relationship between technology and humanity. His work provokes reflection on the impact of modernity on the individual, making him an important voice in European contemporary art. He mainly composes paintings that combine representations of industrial objects with details of the female body. >



Depuis la fin des années 1990, Peter Klasen a réalisé une poignée d'Art Car, parmi lesquelles deux Porsche de course (une GT2 de 1998 et une 911 de 1965), deux Ferraris et... Une Tesla S. Cette Ferrari 328 GTS a été commandée vers 2010 par un galeriste français amoureux du Mécenic Art.

Livrée neuve en France en avril 1986 via Pozzi, cette désirable 328 GTS n'a connu que très peu de propriétaires, avant d'être acquise par une galerie afin de laisser libre cours à l'imagination et au génie de Peter Klasen. Totalisant un peu moins de 120 000 km (compteur changé à 85 000 km, facture au dossier), cette Ferrari a bénéficié d'un entretien suivi (carnet présent), dont une importante révision avec changement des courroies de distribution en 2021, par le garage Paris Londres Automobiles à Gentilly. Non utilisée depuis, elle nécessitera une remise en

route et les révisions d'usage avant de reprendre la route.

Mondialement connue et reconnue, cette 328 GTS, que Peter Klasen définit comme une « sculpture mobile, efficace et performante, avec laquelle les plus belles formes de l'esthétique industrielle rejoignent celles de l'Art Contemporain », jamais vue sur le marché, attend désormais un nouvel amateur, esthète à la recherche de l'une des plus belles œuvres automobiles. Cette Art Car unique, qui fut exposée dans des musées, des galeries d'Art Contemporain, au Mans Classic ou à Chantilly Art & Élegance par Richard Mille est vendue avec sa lithographie dédicacée encadrée, un livre sur l'exposition Mecanica à Paris en 2014, incluant son *making of*, ainsi qu'un livre sur son exposition au Musée Posco de Séoul, en Corée. Assurément un *must* dans une collection muséale ou privée...



Since the late 1990s, Peter Klasen has produced a handful of art cars, including two racing Porsches (a 1998 GT2 and a 1965 911), two Ferraris and... a Tesla S. This Ferrari 328 GTS was commissioned around 2010 by a French gallery owner with a passion for Mécenic Art.

Delivered new to France in April 1986 via Pozzi, this desirable 328 GTS had very few owners, before being acquired by a gallery to give free rein to the imagination and genius of Peter Klasen. With a total of just under 120,000 km (odometer changed at 85,000 km, invoice on file), this Ferrari has benefited from regular servicing (service book present), including a major overhaul with replacement of the timing belts in 2021, by the Paris Londres Automobiles garage in Gentilly. Not used since, it will need to be restarted and serviced before being driven again.

This world-famous 328 GTS, which Peter Klasen describes as a 'mobile, efficient, high-performance sculpture in which the most beautiful forms of industrial aesthetics meet those of contemporary art', has never been seen on the market before, and is now waiting for a new enthusiast in search of one of the finest works of motoring. This unique Art Car, which has been exhibited in museums, contemporary art galleries, at Le Mans Classic and at Chantilly Art & Elegance by Richard Mille, is being sold with its framed autographed lithograph, a book on the Mecanica exhibition in Paris in 2014, including its making of, and a book on its exhibition at the Posco Museum in Seoul, Korea. Definitely a must-have for any museum or private collection...

Ferrari F355 Spider – 1998

Châssis n° ZFFPR48B000102713
Carte grise française
French registration title
110 000 - 150 000 €

« Origine belge, Blu Le Mans et boîte de vitesses manuelle.
Le combo parfait! »
“Belgian origin, Blu Le Mans and manual gearbox.
The perfect combo!”



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.

Notre F355 Spider est livrée en juin 1995 chez Ferrari Francorchamps dans cette très élégante combinaison de couleurs Blu Le Mans sur un intérieur en cuir bleu marine. Elle intègre en 2015 le garage d'un important collectionneur de Ferrari de la région Est, qui la conservera jusqu'en 2022, date à laquelle le propriétaire actuel en devient possesseur.

Aujourd'hui, la voiture affiche moins de 62 000 km au compteur, et est en très bel état général. La carrosserie ne présente pas >

Rightly considered one of Ferrari's most beautiful berlinetta models, the F355 was unveiled to the press in May 1994 and was an instant hit. Resolutely modern, its lines are taut and racy, without forgetting the aesthetic codes that have been part of Maranello's DNA thanks to Pininfarina's designs. Technically, the 380 hp V8 engine with five valves per cylinder, derived from Formula 1, and the rigidity of its chassis enabled it to outperform the competition and eclipse its predecessor thanks to improved running gear that gave it unrivalled precision.

Today on the collectors' market, the F355 is rightly recognised, along with the 550 Maranello, as the symbolic link between a bygone era and the dawn of the modern era for Ferrari. Considered

a 'must-have' by early collectors and the new generation of buyers alike, the F355 is a pillar of the brand.

Our F355 Spider was delivered in June 1995 to Ferrari Francorchamps in this very elegant combination of Blu Le Mans exterior and navy blue leather interior. In 2015, it joined the garage of a major Ferrari collector in the East of France, who kept it until 2022, when the current owner took possession.

Today, the car has less than 62,000 km on the odometer and is in very good overall condition. The bodywork has no noticeable defects, and the upholstery and soft top are very well preserved. The current owner invested nearly €30,000 between 2023 and 2024 to restore it to perfect mechanical condition. >



de défauts notoires, comme la sellerie et la capote qui sont très bien conservés. Le propriétaire actuel a investi près de 30 000€ entre 2023 et 2024 pour la remettre en parfait état mécanique. Au menu : révision intégrale du moteur, distribution, changement de l'embrayage, remplacement catalyseurs et échappement (factures accessibles sur demande). Désormais, la voiture fonctionne parfaitement bien : le V8 est un délice, surtout couplé à la mythique boîte de vitesses mécanique. Bien entendu, son carnet d'entretien (duplicata), ses notices et sa trousse à outils sont toujours présents. La F355 est un collector en puissance que les plus grands collectionneurs commencent à étudier. Cet exemplaire coche véritablement toutes les cases, et est présenté avec une estimation très raisonnable !

This included a complete engine overhaul, timing belt replacement, clutch replacement, and replacement of the catalytic converters and exhaust (invoices available on request). The car now runs perfectly; the V8 engine is a delight, especially when coupled with the legendary manual gearbox.

Of course, its service log (duplicate), manuals and tool kit are still present. The F355 is a potential collector's item that the biggest enthusiasts are beginning to take an interest in. This example truly ticks all the boxes and is offered at a very reasonable estimate!

49

Ferrari 330 GT 2+2 Série 2 – 1966

Châssis n° 8245
Carte grise française de collection
French historic registration title

240 000 - 320 000 €

« Vendue neuve en Belgique,
certifiée Ferrari Classiche. »

“Sold new in Belgium, Ferrari Classiche certified.”



Présentée en 1964 la Ferrari 330 GT 2+2 succède à la 250 GTE, dessinée par Pininfarina cette élégante quatre places se distingue par ses lignes allongées, son raffinement intérieur et son puissant V12 4,0 l développant 300 ch.

La Série 1 reconnaissable à ses doubles phares sera remplacée en 1965 par la Série 2 présentant une face avant plus fine. Elle reçoit également une nouvelle boîte de vitesses à 5 rapports, sa tenue de route est améliorée et son tableau de bord est modernisé. Produite à seulement 455 unités sur les 1 080 exemplaires fabriqués, la série 2 est plus rare.

Notre superbe exemplaire a été vendu par le Garage Francorchamps à Bruxelles en 1966, elle présentait alors une

élégante carrosserie *Oro Chiaro* associée à un intérieur en cuir *Nera Franzi*. On retrouve sa trace au début des années 1980 aux États-Unis où elle a connu plusieurs titulaires successifs. Son actuel propriétaire s'en porte acquéreur en 2015 et réimporte la voiture en Europe.

Dès 2016 elle est envoyée chez le spécialiste Red Cars à Maranello en vue de sa restauration complète. Celle-ci s'achèvera en 2021 après que SG Racing ait finalisé les derniers détails. Rien n'a été laissé au hasard, la carrosserie a été entièrement mise à nu, les organes mécaniques totalement reconstruits et l'habitacle intégralement restauré. Ainsi, plus de 300 000 € auront été investis afin d'obtenir un résultat exceptionnel. >

Introduced in 1964, the Ferrari 330 GT 2+2 succeeded the 250 GTE. Designed by Pininfarina, this elegant four-seater stood out for its elongated lines, refined interior and powerful 4.0-litre V12 engine developing 300 hp.

The Series 1, recognisable by its twin headlights, was replaced in 1965 by the Series 2, which featured a sleeker front end. It also received a new 5-speed gearbox, improved handling and a modernised dashboard. With only 455 units produced out of a total of 1,080, the Series 2 is rarer.

Our superb example was sold by Garage Francorchamps in Brussels in 1966, featuring elegant Oro Chiaro bodywork combined with a Nera Franzi leather interior. It can be traced back

to the early 1980s in the United States, where it had several successive owners. Its current owner purchased it in 2015 and re-imported the car to Europe.

In 2016, it was sent to specialist Red Cars in Maranello for a complete restoration. This will be completed in 2021 after SG Racing has finalised the last details. Nothing was left to chance: the bodywork was completely stripped down, the mechanical components were completely rebuilt and the interior was fully restored. More than €300,000 was invested to achieve this exceptional result. >



Restaurée conformément à sa fiche usine on notera qu'elle est toujours équipée de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origine. Gage de qualité, elle recevra la certification Ferrari Classiche le 21 avril 2021. Ayant parcouru moins de 900 km depuis la fin de sa restauration, elle se présente aujourd'hui en état concours. Proposée à une estimation très attractive au vu des montants investis, elle constitue une opportunité unique pour les collectionneurs Ferrari les plus exigeants.

Restored in accordance with its factory specifications, it is still equipped with its original engine and gearbox. As a guarantee of quality, it will receive Ferrari Classiche certification on 21 April 2021. Having covered less than 900 km since the end of its restoration, it is now in concours condition. Offered at a very attractive estimate given the amount invested, it represents a unique opportunity for the most discerning Ferrari collectors.

50

Ferrari California – 2010

Châssis n° ZFFLJ65T3A0173546

Titre de circulation belge

Belgium registration title

85 000 - 105 000 €

« Très élégante combinaison Grigio Alloy intérieur beige et bleu marine. »

“Very elegant Grigio Alloy combination with beige and navy blue interior.”



La Ferrari California, présentée en 2008, incarne un cabriolet GT polyvalent. Premier modèle à toit rigide escamotable de la marque, elle reçoit un V8 4,3 l de 460 ch, placé en position centrale avant, pour 310 km/h et 0-100 km/h en 4 s. Plus civilisée mais toujours sportive, elle visait une clientèle élargie. Produite jusqu'en 2014 avant d'évoluer en California T, elle reste une Ferrari iconique de ces années-là.

Cet exemplaire est livré le 25 mai 2010 à son premier propriétaire par les établissements Kuwait Automobile and Trading Co., dans cette très élégante teinte Grigio Alloy sur un intérieur en cuir beige et bleu marine. Son carnet d'entretien, tamponné depuis l'origine, retrace la totalité de son histoire et montre l'attention que lui ont donné ses précédents propriétaires.

En 2023, la voiture est importée en Allemagne, avant d'arriver en Belgique en début d'année 2025. Aujourd'hui, la voiture n'affiche qu'un peu moins de 48 500 km au compteur, et est en parfait état de conservation.

Notre essai routier nous a permis d'apprécier les qualités routières de cette GT polyvalente : son V8 atmosphérique chante merveilleusement bien, et la boîte de vitesses est bien plus réactive que nous le pensions.

Dans une combinaison de couleurs très élégantes, et avec une estimation très attractive pour le modèle, cette California semble être la prochaine Ferrari à acheter ! Alors ne tardez plus, roulez en Ferrari les cheveux au vent !

The Ferrari California, launched in 2008, is a versatile GT convertible. The brand's first model with a retractable hard top, it is powered by a 4.3-litre V8 engine delivering 460 hp, positioned centrally at the front, enabling it to reach 310 km/h and accelerate from 0 to 100 km/h in 4 seconds. More civilised but still sporty, it was aimed at a wider customer base. Produced until 2014 before evolving into the California T, it remains a landmark entry-level Ferrari.

This example was delivered on May 25, 2010, to its first owner by Kuwait Automobile and Trading Co. in this very elegant Grigio Alloy colour with a beige and navy blue leather interior. Its service log, stamped since the beginning, traces its entire history and shows the care given to it by its previous owners.

In 2023, the car was imported to Germany, before arriving in Belgium in early 2025. Today, the car has just under 48,500 km on the odometer and is in perfect condition.

Our test drive allowed us to appreciate the road-holding qualities of this versatile GT: its naturally aspirated V8 engine sounds wonderful, and the gearbox is much more responsive than we expected.

With its very elegant colour combination and attractive valuation for the model, this California seems to be the next Ferrari to buy! So don't delay, drive a Ferrari with the wind in your hair!

Ferrari 599 GTO – 2011

Châssis n° ZFF70RDB000178278
Carte grise française
French registration title

800 000 - 1 000 000 €HT

« Et au huitième jour, dieu créa la GTO. »
“And on the eighth day, God created the GTO.”



L'histoire de Ferrari a suscité les plus grandes passions automobile, rythmées par une poignée de modèles devenus plus que mythiques. Dans cette liste de rêve, les 250 GT California côtoient les F40 ou les prototypes de course 312P, mais un suffixe revient à trois reprises : GTO (comprenez *Gran Turismo Omologato*), d'abord issu du *nec plus ultra* de la firme au *Cavallino*, la 250 GTO, rien que ça ! Après cela, c'est la première itération de la – désormais mythique – lignée des supercars / hypercars Ferrari, la 288 GTO, initialement conçue pour l'homologation en Groupe B.

À l'aube des années 2010, Ferrari dispose au sommet de sa gamme de série de la berlinette à V12 avant nommée 599 GTB. Cette dernière est certainement le modèle ayant fait évoluer

la philosophie de Ferrari vers l'ère moderne, après les – plus discrètes – 550 Maranello et 575. Désormais, le style est plus exotique, et plus sportif ! Quelques années avant la 599, Ferrari avait annoncé la création d'un nouveau programme nommé XX, dédié au développement de nouvelles technologies à travers la production de poignées d'autos de compétition pour les clients les plus importants... L'idée était révolutionnaire : développer des voitures de piste non homologuées, plus radicales que les modèles de série, et les proposer avec un service complet incluant support technique et sessions sur circuit. La première itération dans ce programme est développée sur la base de l'Enzo, nommée alors FXX. Quelques années après, en 2009, Ferrari annonce un nouveau modèle, prenant alors comme base >

The history of Ferrari has aroused the greatest automotive passions, punctuated by a handful of models that have become more than legendary. In this dream list, the 250 GT California rubs shoulders with the F40 or the 312P racing prototypes, but one suffix comes up three times: GTO (meaning Gran Turismo Omologato), initially derived from the nec plus ultra of the Cavallino firm, the 250 GTO, no less! Then came the first iteration of the now legendary Ferrari supercar/hypercar line, the 288 GTO, initially designed for Group B homologation.

At the dawn of the 2010s, Ferrari had at the top of its production range the V12 front berlinetta known as the 599 GTB. This is certainly the model that brought Ferrari's philosophy into the

modern era, after the - more discreet - 550 Maranello and 575. From then on, the style was more exotic, and sportier! A few years before the 599, Ferrari had announced the creation of a new programme called XX, dedicated to the development of new technologies through the production of racing car handles for the most important customers... The idea was revolutionary: to develop non-homologated track cars, more radical than production models, and to offer them with a complete service including technical support and track sessions. The first iteration of this programme was developed on the basis of the Enzo, then called the FXX. A few years later, in 2009, Ferrari announced a new model, based on the 599 GTB: it was the golden age of this programme! Inspired by this car and by the brand's past, >



la 599 GTB: c'est alors l'âge d'or de ce programme! Inspirée par cette auto et par le passé de la marque, les ingénieurs de Maranello récupèrent une 599 XX et commencent la conception d'une version de route. C'est le retour de la philosophie GTO! Salon de Pékin 2010, le public afflue devant les nouvelles BMW et Mercedes-Benz, mais l'attraction n'est pas là... Sur le stand Ferrari, c'est la cohue face à la dernière-née: la 599 GTB est métamorphosée en bête féroce, et renommée 599 GTO. Elle perd 100 kg et gagne 67 ch, grâce à des modifications profondes: nouveaux pistons à compression élevée, système d'admission optimisé avec des conduits repensés, échappement sport avec collecteurs en Inconel, gestion électronique entièrement

reprogrammée, utilisation intensive de carbone (capot, coffre, tableau de bord, sièges), et enfin changement de pièces de châssis pour de l'aluminium! Avant même la présentation, les 599 exemplaires produits étaient déjà vendus... Notre exemplaire fut livré neuf par les Ets Foitek dans cette intéressante combinaison de couleurs *Rosso Formula 1 2007* (teinte triple couche Tailor Made) avec un intérieur en alcantara noir. C'est au niveau des options que cet exemplaire devient très intéressant: bac à phares en carbone, cache-moyeux en carbone, revêtement sous la porte en carbone, seuils de portes en carbone, Cavallino en carbone, jantes peintes en noir brillant, >

the engineers at Maranello recovered a 599 XX and began designing a road-going version. It was the return of the GTO philosophy!
At the 2010 Beijing Motor Show, the public flocked to see the new BMW and Mercedes-Benz models, passing their eyes at high speed as the attraction was not there. On the Ferrari stand, there was a general rush to see the latest model: the 599 GTB had been transformed into a ferocious beast, and renamed the 599 GTO. It lost 100 kg and gained 67 bhp over the 599 GTB, thanks to far-reaching modifications: new high-compression pistons, an optimised intake system with redesigned ducts, a sports exhaust system with Inconel headers, completely reprogrammed

electronic management, extensive use of carbon (bonnet, boot, dashboard, seats), and finally a change of chassis parts to aluminium! Even before the presentation, the 599 cars produced had already been sold...
Our example was delivered new by Foitek in this interesting colour combination of Rosso Formula 1 2007 (Tailor Made triple-coat tint) on a black alcantara interior. It's the options that make this car so interesting: carbon headlamp tray, carbon hubcap, carbon door lining, carbon door sills, carbon Cavallino, gloss black painted wheels, Bose sound system, telemetry kit... Today, the car has only had three owners and has just over 15,000 km on the clock. Its service book is still there, of course, and has >



système de son Bose, kit télémétrie... Aujourd'hui, la voiture n'a connu que trois propriétaires et ne présente qu'un peu plus de 15 000 km au compteur. Son carnet d'entretien est bien entendu toujours présent et tamponné depuis l'origine, jusqu'en décembre 2024, date à laquelle la voiture fut révisée par Modena Sport.

Collectionneurs avertis, nous ne vous apprenons rien à la lecture de ce texte, tant cette auto est un mythe ayant occupé plusieurs dizaines de pages de nos journaux préférés. Ajouter une GTO à sa collection est un acte rare, propulsant une collection dans une nouvelle dimension. Leur rareté, leur mysticité, et leur agrément de conduite permettront à ces autos de dépasser – sous peu – les estimations actuelles. Ne ratez pas cette occasion, elle risque de ne jamais se représenter !

been stamped from the outset, until December 2024, when the car was serviced by Modena Sport.

Informed collectors, we're not teaching you anything by reading this text, as this car is a legend that has taken up dozens of pages in our favourite newspapers. Adding a GTO to your collection is a rare act, propelling your collection into a new dimension. Their rarity, their mysticity, and the sheer pleasure of driving will enable these cars to surpass – in the near future – their current estimates. Don't miss this opportunity – it may never come again!



Ferrari 365 GTB/4 Daytona Spider *by* Straman – 1971

Châssis n° 13865
Titre de circulation belge
Belgian registration title

550 000 - 650 000 €

« Ultime incarnation des Ferrari à moteur V12 avant à sa présentation, sa version Spider est encore plus convoitée. »

“Ultimate Ferrari’s front-engined V12 models at the time, the Spider is even more desirable.”



À son lancement lors du Salon de Paris 1968, la 365 GTB/4 « Daytona » est l'ultime incarnation de la légendaire gamme des Ferrari à moteur V12 avant. Elle était la GT 2-places la plus puissante et la voiture de série la plus rapide au monde en dépassant les 270 km/h. A juste titre, elle est considérée avec la Lamborghini Miura comme la première supercar au monde.

#13865 fut livrée neuve à la concession Dino Ravasio & Figli à Vérone en Italie le 17 octobre 1971. Sortie d'usine dans une configuration rare avec une teinte Bianco Polo et un intérieur en cuir Connolly Pelle Nera, elle est l'un des tous derniers exemplaires avec un bandeau en plexiglas recouvrant les quatre phares fixes. Elle restera en Italie près de 20 ans avant de rejoindre en

1987 la collection de William Effinger en Géorgie, exclusivement dédiée à la marque.

C'est à cette période, entre 1989 et 1990 précisément, que Richard Straman sera chargé de sa transformation de coupé en spider. Notre exemplaire recevra alors les phares rétractables, une nouvelle peinture rouge avec sellerie et capote noire et des roues Borrani à rayons en remplacement des Cromodora d'origine. Son entretien sera toujours assuré par la concession Ferrari FAF Motorcars à Atlanta. >

When it was launched at the 1968 Paris Motor Show, the 365 GTB/4 'Daytona' was the ultimate incarnation of Ferrari's legendary front-engined V12 range. It was the most powerful two-seater GT and the fastest production car in the world, exceeding 270 km/h. Along with the Lamborghini Miura, it is rightly considered as one of the world's first supercars.

'13865' was delivered new to the Dino Ravasio & Figli dealership in Verona, Italy, on 17 October 1971. It left the factory in a rare configuration with a Bianco Polo paint finish and a Connolly Pelle Nera leather interior, and is one of the very last examples with a plexiglass strip covering the four fixed headlights. It remained in Italy for nearly 20 years before joining William Effinger's collection in Georgia in 1987, which is exclusively dedicated to the brand.

It was during this period, between 1989 and 1990 to be precise, that Richard Straman was commissioned to transform it from a coupé into a spider. Our example was then fitted with pop-up headlights, a new red paint job with black upholstery and soft top, and Borrani wire wheels to replace the original Cromodora wheels. It was always serviced by the Ferrari FAF Motorcars dealership in Atlanta.

Returning to Europe in January 2008, 13865 retained its original engine and matching numbers. In the hands of a Belgian collector residing in England in 2016, several maintenance invoices can be found in its file at Fokers, a specialist in the brand in Kent. Among the documents that will be given to the buyer are a copy of its old American papers, an old British V5C registration document, its Massini report and a letter of authentication issued by Ferrari Classiche.

Superb in its Grigio Ferro colour with a stunning natural leather interior, our example has undergone numerous recent expenses, including engine tuning, a complete overhaul of the running gear and a complete replacement of the exhaust system. The soft top is easy to operate and the car is a real pleasure to drive. Only 123 Spiders were produced under the factory's supervision, out of a total production of no more than 1,300 cars, all body types combined. 13865 represents a wonderful opportunity to acquire a magnificent, well-maintained Daytona Spider for much less than an original Spider, or even its Berlinette version.





De retour en Europe en janvier 2008, #13865 a conservé son moteur d'origine et ses numéros concordants. Entre les mains d'un collectionneur belge résidant en Angleterre en 2016, on retrouve plusieurs factures d'entretien dans son dossier chez Foskers, spécialiste de la marque dans le Kent. Parmi les documents qui seront remis à l'acquéreur, une copie de ses anciens papiers américains, un ancien titre d'immatriculation britannique V5C, son rapport Massini et une lettre d'authentification émise par Ferrari Classiche.

Superbe dans sa teinte Grigio Ferro avec un habitacle en cuir naturel du plus bel effet, notre exemplaire a fait l'objet de nombreux frais récents notamment un réglage moteur, le contrôle de

l'ensemble des trains roulants et le remplacement complet de la ligne d'échappement. Le maniement de la capote est aisé et sa conduite est un véritable régal. Seulement 123 Spiders furent réalisés sous le contrôle de l'usine sur une production, toutes carrosseries confondues, ne dépassant pas les 1 300 exemplaires. #13865 représente une merveilleuse occasion d'acquérir une magnifique Daytona Spider bien entretenue, pour bien moins cher qu'un spider d'origine, voir que sa version Berlinette.



Jaguar XK 120 Berlinette Compétition par Barou – 1949

Châssis n° 670028
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

280 000 - 360 000 €

« Une authentique, unique, performante et élégante berlinette Jaguar de compétition, à palmarès, pas vue depuis près de 40 ans, et éligible aux plus grands événements! »

“An authentic, unique, high-performance and elegant Jaguar racing berlinetta, with a track record, not seen for almost 40 years, and eligible for the biggest events!”



29 août 1951, Nice. La Promenade des Anglais s'est transformée en parc fermé pour la première édition d'après-guerre du mythique Tour de France Automobile. Au programme de cette incroyable épreuve soutenue – comme la version cycliste – par l'incontournable journal *L'Equipe*, pas moins de 5 239 km découpés en 6 étapes, comportant au total 7 épreuves de classement (spéciales et circuits). C'est près de 100 concurrents qui s'alignent ce jour-là au départ dans un inventaire automobile digne de Prévert, allant de l'Hotchkiss d'avant-guerre à la dernière Ferrari 212 Export en passant par des 2CV, des Jaguar XK120, des Peugeot 203 ou des Aston Martin DB2. Il faut dire que le règlement de ce premier Tour Auto ouvrait la porte à tous et « sans aucune restriction », puisque réservé « aux voitures particulières

de série » qui, par la longue liste des transformations autorisées, devenaient des « voitures de série spécialement adaptées ». Pour viser la victoire au général, un système de coefficient est mis en place, supposé rééquilibrer les différences entre les autos, notamment au niveau de la cylindrée du moteur. Mais au final, ce sont bien les « grosses cylindrées » qui auront l'avantage, dont les Ferrari et Jaguar XK 120.

C'est justement au volant de l'un des tous premiers roadsters Open Two Seater (caisse aluminium donc), acheté auprès de l'importateur français Charles Delecroix en conduite à gauche que s'aligne Henri Peignaux, performant gentleman driver et concessionnaire Jaguar pour la région lyonnaise, >

29 August 1951, Nice. The Promenade des Anglais was transformed into a closed park for the first post-war edition of the legendary Tour de France Automobile. On the programme for this incredible event, supported – like the cycling version – by the unmissable *L'Equipe* newspaper, were no less than 5,239 km divided into 6 stages, with a total of 7 classification events (special stages and circuits). Nearly 100 competitors lined up at the start that day in an inventory of cars worthy of Prévert, ranging from pre-war Hotchkiss to the latest Ferrari 212 Export, as well as 2CVs, Jaguar XK120s, Peugeot 203s and Aston Martin DB2s. It has to be said that the rules of this first Tour Auto opened the door to all and 'without any restrictions', since they were reserved for 'production passenger cars' which, thanks to the long list of

authorised transformations, became 'specially adapted production cars'. In order to aim for overall victory, a coefficient system was introduced, which was supposed to even out the differences between the cars, particularly in terms of engine capacity. But in the end, it was the 'big guns' that had the advantage, including the Ferraris and Jaguar XK 120s.

It was at the wheel of one of the very first Open Two Seater roadsters (with an aluminium body), purchased from French importer Charles Delecroix in left-hand drive, that Henri Peignaux, an accomplished gentleman driver and Jaguar dealer for the Lyon region, took to the track, co-driven by Roger Montabert. The car, coloured Battleship Grey, proved to be a top performer from the outset, >

copiloté par Roger Montabert. La voiture, couleur Battleship Grey, se montre dès le départ très performante, emmenée de main de maître par Peignaux. Lors de la deuxième étape, l'équipage réalise en effet le meilleur temps à la course de cote du Col de Peyresourde, dans les Pyrénées, à plus de 75 km/h de moyenne, laissant notamment derrière le futur vainqueur de l'épreuve, « Pagnibon », au volant de sa Ferrari 212. Hélas, dans la troisième épreuve, Montabert sort de la route, Peignaux est gravement blessé, et la voiture sérieusement endommagée. Durant sa convalescence, Peignaux confie la valeureuse Jaguar accidentée (il semble qu'un châssis neuf de remplacement, non frappé, ait été commandé à l'usine) à un ami carrossier ardéchois, Jean Barou, spécialisé dans les véhicules publicitaires et les voitures de sport.

Quelques mois plus tard, c'est gréée en superbe berlinette, au dessin d'inspiration italienne, que la Jaguar revient à Lyon. Peignaux la vend dans cette configuration à l'un de ses clients, également désireux de tâter de la compétition, un dijonnais du nom de Jean Laroche qui, copiloté par Jean Radix, va prendre le départ du légendaire et très difficile Liège-Rome-Liège 1952.

Vu les conditions météo et la dureté de l'épreuve, également appelée Marathon de la Route, qui se court sur route ouverte, en une seule étape de plus de 3 500 km, les compétiteurs aiment y engager des voitures fermées, comme la berlinette Barou, qui dispose également d'un cale-casque pour le copilote, dont le rôle est déjà primordial. L'équipage dijonnais, numéro 82, va réaliser une très belle performance et se hisser à la deuxième place de l'épreuve, derrière la Porsche 356 victorieuse. Cette année-là, sur 125 équipages au départ, on ne compte que 24 finishers...

Barou réalisera encore une berlinette, vue au Lyon-Charbonnières 1954, qui se distingue de la première par une calandre et quelques détails différents. Et également une barquette, aussi engagée au Lyon-Charbonnières, sans plus de succès. Si la deuxième berlinette a disparu, la barquette a survécu, restaurée dans les années 1980 par Roland Urban, spécialiste des Jaguar spéciales, et engagée à plusieurs reprises aux Mille Miglia historiques par l'un de ses propriétaires suivants. Notre sublime et très performante berlinette Jaguar #670028 est revendue en 1952, puis en 1954, avant de sombrer dans l'oubli. C'est par le biais d'une petite annonce que le propriétaire actuel, >



driven by Peignaux in masterly fashion. On the second stage, the team set the fastest time in the Col de Peyresourde hill-climb in the Pyrenees, averaging over 75 km/h, leaving the event's eventual winner, 'Pagnibon', at the wheel of his Ferrari 212, behind. Unfortunately, in the third race, Montabert went off the road, Peignaux was seriously injured and the car was badly damaged. During his convalescence, Peignaux entrusted the battered Jaguar (it seems that a new, unstamped replacement chassis had been ordered from the factory) to a friend from the Ardèche, Jean Barou, a coachbuilder specialising in publicity vehicles and sports cars.

A few months later, the Jaguar returned to Lyon rigged as a superb berlinetta car with an Italian-inspired design. Peignaux sold it in this configuration to one of his customers, also keen to try his hand at competition, a man from Dijon by the name of Jean Laroche who, co-driven by Jean Radix, was to take part in the legendary and very difficult Liège-Rome-Liège 1952. Given the weather conditions and the toughness of the event, also known as the Marathon de la Route, which was run over open roads in a single stage of more than 3,500 km, the competitors liked to enter closed cars, such as the Barou berlinette, which also had a helmet holder for the co-driver, whose role was already essential. The Dijon team, number 82, put in an excellent performance and finished second in the event, behind the winning Porsche 356. That year, only 24 of the 125 starting crews finished the race...

Barou also produced another berlinetta, seen at the 1954 Lyon-Charbonnières, which differed from the first in its grille and a few

other details. He also made a barchetta, which was also entered in the Lyon-Charbonnières, but was no more successful. While the second berlinette has disappeared, the barchetta has survived, restored in the 1980s by Roland Urban, a specialist in special Jaguars, and entered several times in the historic Mille Miglia by one of its subsequent owners. Our sublime, high-performance Jaguar saloon #670028 was sold in 1952 and again in 1954, before fading into oblivion. It was through a classified ad that the current owner, an enlightened enthusiast, purchased the car. He had the car - which was white at the time - repainted in its current red hue, and used it in a number of rallies, where he met Roland Urban in particular, who noted the car's great authenticity, its low level of wear and tear, and its high performance. These characteristics were also confirmed by Bernard Viart, the pope of XKs (whom we thank for the many details he provided). The car's special features include elements specific to early XKs, a very well-balanced matching engine, bespoke Borrani wheels and two coils with a Souriau competition contactor...

Not seen for almost 40 years, this unique Jaguar ticks all the boxes on today's market: a high-performance car from a noble marque, one-off bodywork, a track record in competition, a clear and documented history, incredible original condition, and great eligibility. What other XK 120 on the market allows you to enter the greatest elegance competitions (Pebble Beach or Villa d'Este in particular) as well as the most prestigious races (Tour Auto and Goodwood among others...). A unique opportunity not to be missed.



amateur éclairé, s'en porte acquéreur. Il fait repeindre la voiture – alors blanche – dans sa teinte rouge actuelle, et s'en sert lors de quelques rallyes, où il croise notamment Roland Urban, qui note la grande authenticité de la voiture, son faible degré d'usure, et ses performances élevées. Des caractéristiques également confirmées par Bernard Viart, le pape des XK (que l'on remercie pour les nombreux éléments fournis). Parmi ses spécificités, on notera entre autres les éléments spécifiques aux *early* XK, un moteur – matching – très équilibré, des jantes Borrani surmesure et deux bobines avec contacteur compétition Souriau... Pas vue depuis près de 40 ans, cette Jaguar unique coche toutes les cases du marché actuel: voiture performante issue d'une

marque noble, carrosserie one-off, palmarès en compétition, historique limpide et documenté, état d'origine incroyable, et grande éligibilité. Quelle autre XK 120 sur le marché vous permet en effet de vous engager aux plus grands concours 'élégance (Pebble Beach ou Villa d'Este notamment) comme aux courses les plus prestigieuses (Tour Auto et Goodwood entre autres...). Une chance unique à ne pas laisser passer.



Bugatti Type 57 Cabriolet par Graber – 1936

Châssis n° 57483
Titre de circulation suisse, véhicule dédouané
en Europe
Véhicule vendu sans contrôle technique
Swiss registration title, customs cleared in Europe
Sold without contrôle technique

520 000 - 580 000 €

« Incroyable état d'origine, 100 % *matching numbers*,
histoire connue et continue, élégante carrosserie signée :
que demander de plus pour une Bugatti ? »

*“Incredible original condition, 100% matching numbers, known
and continuous history, elegant signed bodywork: what more
could you ask for in a Bugatti?”*



« La voiture filait à 130 km/h avec le confort et le silence que l'on associe à la Type 57... Nous étions tout à fait prêts à croire que Jean Bugatti avait parcouru les 435 km jusqu'à Paris en un peu moins de 3 h 30 à bord de la Type 57 – soit une moyenne de 125 km/h... » – *Motor Sport*, mai 1939. Au début des années 1930, Bugatti, grâce à son visionnaire Patron Ettore, avait déjà acquis une réputation inégalée pour ses voitures aux performances remarquables, aussi bien sur route qu'en Grand Prix. Les plus grands pilotes de l'époque accumulaient les victoires au volant des créations de l'usine de Molsheim, tout en les préférant également pour leurs déplacements quotidiens. Fort de cette série ininterrompue de succès, Ettore Bugatti restait fidèle à son moteur à simple arbre à cames, n'adoptant la technologie plus

avancée du double arbre à cames en tête qu'en 1930, sur la Type 50, et uniquement sous l'insistance de son fils aîné, Jean.

C'est en effet à cette période que le fils prodige marqua les créations de La Marque de son empreinte, d'abord avec l'inégalable Type 55 Roadster, une auto de Grand Prix en tenue de soirée, puis avec la Type 57. Avec son 8-cylindres à double arbre à cames en tête de 3,3 l, cette nouvelle auto offrait – enfin – à La Marque une grande routière civilisée, capable de rivaliser avec les Talbot T120 et autres Delahaye 135. Même aux 24 Heures du Mans! Caractéristique propre à l'époque, elle était disponible avec des carrosseries usines, ou livrable en châssis au carrossier choisi par le client pour recevoir une robe sur-mesure. Le succès de la Type 57 se reflète >

“The car was travelling at 130 km/h with the comfort and silence associated with the Type 57... We were quite prepared to believe that Jean Bugatti had covered the 435 km to Paris in just under 3½ hours in the Type 57 – an average speed of 125 km/h... ” – *Motor Sport*, May 1939. By the early 1930s, Bugatti, thanks to its visionary boss Ettore, had already earned an unrivalled reputation for its cars' remarkable performance, both on the road and in Grand Prix racing. The greatest drivers of the era racked up victories at the wheel of the creations from the Molsheim factory, while also preferring them for their daily commutes. Bolstered by this unbroken string of successes, Ettore Bugatti remained faithful to his single overhead camshaft engine, only adopting the more advanced double overhead camshaft

technology in 1930, on the Type 50, and only at the insistence of his eldest son, Jean.

It was during this period that the prodigal son left his mark on La Marque's creations, first with the incomparable Type 55 Roadster, a Grand Prix car in evening dress, then with the Type 57. With its 3.3-litre twin overhead camshaft 8-cylinder engine, this new car finally gave the marque a civilised grand tourer capable of rivalling the Talbot T120 and Delahaye 135, even at the 24 Hours of Le Mans! In keeping with the spirit of the times, it was available with factory bodywork or as a chassis to be delivered to the coachbuilder of the customer's choice for a bespoke body. The success of the Type 57 is reflected in its production figures: >



dans ses chiffres de production : environ 680 exemplaires furent produits entre 1934 et 1940, et son châssis servit même de base à la Type 101 après-guerre.

La Bugatti Type 57 #57483, équipée du moteur #360, fut livrée en châssis par l'usine de Molsheim au concessionnaire Bugatti Suisse Jean Sechaud, à Genève, le 24 décembre 1936. Le garage Sechaud la remit au premier propriétaire, le Dr. Knecht, le 14 mai 1937. Ce dernier fit carrosser sa Bugatti chez Graber, à Berne, en Cabriolet 2-portes, comme huit autres Type 57 cabriolets carrossées entre 1934 et 1937. Le design de Graber évolua au fil des années et des commandes, et on notera que #57483 bénéficia du même dessin que trois autres Bugatti qui ont toutes survécu jusqu'à ce jour. Avec

leur design flamboyant – quoique sportif – les Cabriolets Graber jouissent d'une excellente réputation parmi les collectionneurs et ont souvent reçu des invitations aux Concours d'Élégance les plus importants, tels que Pebble Beach ou Villa d'Este.

Après le Dr. Knecht, #57483 connut encore deux autres propriétaires suisses, messieurs Lietchi puis Baer, avant que le négociant belge, chasseur de Bugatti, Jean de Dobbeler ne s'en porte acquéreur en 1958. Il vendit l'auto aux États-Unis. L'auto revint en Suisse au début des années 2000, lorsque Hans Van Deventer la racheta. Il participa à son volant à une dizaine de rallyes Bugatti en Europe, avant de la céder à son actuel propriétaire, également éminent bugattiste, en 2015. >

around 680 units were produced between 1934 and 1940, and its chassis even served as the basis for the post-war Type 101.

The Bugatti Type 57 #57483, equipped with engine #360, was delivered as a chassis from the Molsheim factory to Bugatti Switzerland dealer Jean Sechaud in Geneva on 24 December 1936. The Sechaud garage delivered it to its first owner, Dr Knecht, on 14 May 1937. Dr Knecht had his Bugatti bodied by Graber in Bern as a two-door cabriolet, like eight other Type 57 cabriolets bodied between 1934 and 1937. Graber's design evolved over the years and with each order, and it is worth noting that #57483 has the same design as three other Bugattis, all of which have survived to this day. With their flamboyant yet sporty design,

Graber Cabriolets enjoy an excellent reputation among collectors and have often been invited to the most important Concours d'Élégance events, such as Pebble Beach and Villa d'Este.

After Dr Knecht, #57483 had two more Swiss owners, Messrs Lietchi and then Baer, before Belgian dealer and Bugatti collector Jean de Dobbeler purchased it in 1958. He sold the car to the United States. The car returned to Switzerland in the early 2000s when Hans Van Deventer bought it. He drove it in a dozen Bugatti rallies in Europe before selling it to its current owner, also a prominent Bugatti enthusiast, in 2015. >



Aujourd'hui, cette exceptionnelle Bugatti 57 se présente à nous en incroyable état d'origine. C'est l'une des rares Bugatti qui est techniquement encore dans le même état qu'elle fut livrée. La voiture est *matching numbers*, et l'examen du véhicule laisse apparaître une voiture possédant l'intégralité de ses composants mécaniques d'origine. L'essieu avant est gravé #360, comme les carters de pont (rapport 11x46) et de boîte de vitesses. La patte arrière gauche du moteur reprend les numéros du châssis et du moteur, soit 57483-360. Le châssis est frappé #136, un numéro cohérent dans la production des châssis de Type 57. Bien entretenue, la voiture se conduit de manière merveilleusement douce et précise. Seules entorses à l'origine : un allumage électronique et un vase d'expansion. À la sortie de chez Graber,

#57483 était vraisemblablement peinte en rouge foncé, une couleur que l'on retrouve à l'intérieur, au niveau des portes, et elle fut repeinte en gris argenté il y a plusieurs décennies. L'intérieur fut rénové il y a quelque temps. La dernière apparition publique de la voiture remonte au salon Techno Classica Essen 2018 : la voiture était alors présentée sur le stand de la marque, confirmant le haut degré d'intérêt historique de la voiture, tant par ses caractéristiques que son histoire connue et continue et son incroyable état de préservation. Si vous cherchez une Bugatti Type 57 Cabriolet, #57483 est sans aucun doute la meilleure disponible sur le marché depuis longtemps... Si vous cherchez une auto en état d'origine pour briller en concours ou en rallye, #57483 est également faite pour vous...

Today, this exceptional Bugatti 57 is presented to us in incredible original condition. It is one of the few Bugattis in existence today that is technically still in the same condition as when it was delivered. The car is matching numbers, and examination of the vehicle reveals a car with all of its original mechanical components intact. The front axle is engraved with #360, as are the axle housings (ratio 11x46) and gearbox. The rear left engine mount bears the chassis and engine numbers, 57483-360. The chassis is stamped #136, a number consistent with the production of Type 57 chassis. Well maintained, the car drives wonderfully smoothly and precisely. The only deviations from the original are an electronic ignition and an expansion tank. When it left Graber, #57483 was probably painted dark red, a colour that

can be found inside, on the doors, and it was repainted silver grey several decades ago. The interior was renovated some time ago. The car's last public appearance was at the 2018 Techno Classica Essen show, where it was displayed on the brand's stand, confirming the car's high historical value, both in terms of its characteristics and its known and ongoing history and incredible state of preservation. If you are looking for a Bugatti Type 57 Cabriolet, #57483 is undoubtedly the best available on the market. If you are looking for a car in original condition to shine in competitions or rallies, #57483 is also for you...

55

BMW 327 Cabriolet – 1937

Châssis n° 83641
Carte grise française
French registration title

80 000 - 120 000 €

« Élégante, légère, vive et agile, la 327 était en avance sur son temps ! »

“Elegant, light, lively and agile, the 327 was ahead of its time!”



D'une très grande élégance, la BMW 327 cabriolet offre aussi des qualités dynamiques exceptionnelles pour l'époque. Étonnamment facile à conduire pour une voiture des années 1930, son célèbre moteur 6-cylindres, largement utilisé par la suite sur les AC, Bristol mais aussi dans la sportive BMW 328, procure un réel plaisir de conduite.

Produite à un peu plus de 1 100 exemplaires, la 327 Cabriolet a littéralement surpassé ses concurrentes de l'époque grâce à un châssis bien conçu et des trains roulants modernes lui assurant un comportement sain et une prise en main facile. Léger, agile et vif malgré ses 55 ch, son moteur de 1 957 cm³, accouplé à une boîte 4-vitesses rend sa conduite extrêmement agréable.

Achetée dans le sud de la France au début des années 1990 par Monsieur Léon Wauthier, un membre du Royal Vétéran car Club de Belgique, notre exemplaire avait été entièrement restauré. Au décès de ce dernier en 2014, elle fut cédée à l'un des plus grands collectionneurs de Ferrari en Belgique. Ce dernier l'utilisera quelques années avant de la revendre à son propriétaire actuel en 2019.

Esthétiquement, sa carrosserie est en bel état, réhaussée d'une teinte biton ivoire et noire donnant encore plus de finesse et de dynamisme à l'ensemble. Les fins pare-chocs chromés sont en bon état tout comme l'ensemble de l'habitacle, qui invite au voyage. La sellerie en cuir caramel est superbe et met en

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



évidence le raffinement de la planche de bord agrémentée de ses boutons et poignées en bakélite ivoire. L'ensemble de l'instrumentation de bord est complète et en bon état de fonctionnement.

Aussi belle que facile à prendre en main, sa conduite au grand air est facilitée par le maniement de sa capote. En l'occurrence, celle-ci est de très belle facture et doublée de velours reprenant la même couleur que la sellerie, comme ce qui était d'usage à l'époque sur le modèle. Cette BMW 327 est une excellente occasion d'acquiescer l'une des voitures qui ont largement contribué à la notoriété de la marque grâce à ses performances, son style et sa fiabilité germanique.

The extremely elegant BMW 327 convertible also offered exceptional dynamic qualities for its time. Surprisingly easy to drive for a car from the 1940s, its famous six-cylinder engine, widely used later on in ACs and Bristols, as well as in the sporty BMW 328, provided real driving pleasure.

With just over 1,100 units produced, the 327 Cabriolet literally surpassed its competitors of the time thanks to a well-designed chassis and modern running gear, ensuring sound handling and easy control. Light, agile and lively despite its 55 hp, its 1.957cc engine, coupled with a four-speed gearbox, makes it extremely pleasant to drive.

Purchased in the south of France in the early 1990s by Mr. Léon Wauthier, a member of the Royal Veteran Car Club of Belgium, our example had been completely restored. Upon his death in 2014, it was sold to one of Belgium's leading Ferrari collectors. The latter used it for a few years before selling it to its current owner in 2019.

Aesthetically, the bodywork is in good condition, enhanced by a two-tone ivory and black colour scheme that gives the car even more finesse and dynamism. The slim chrome bumpers are in good condition, as is the interior, which invites you to take a trip. The caramel leather upholstery is superb and highlights the refinement of the dashboard, embellished with its ivory Bakelite buttons and handles. All the dashboard instruments are complete and in good working order.

As beautiful as it is easy to handle, driving in the open air is made easier by the handling of its soft top. In this case, it is beautifully crafted and lined with velvet in the same colour as the upholstery, as was customary on this model at the time. This BMW 327 is an excellent opportunity to acquire one of the cars that has greatly contributed to the brand's reputation thanks to its performance, style and German reliability.



Talbot-Lago T150 Tourer par Chapron – 1934

Châssis n°82904
Carte-grise française d'époque
Véhicule vendu sans contrôle technique
Period French registration title
Sold without contrôle technique

120 000 - 180 000 €

« Lune des plus anciennes T150 survivantes,
grée en Tourer signé Chapron. »

“One of the oldest surviving T150s,
fitted out as a Chapron Tourer..”



Créé en 1903 par Adolphe Clément-Bayard et Charles Chetwynd, sous le nom de Clément-Talbot, la société est achetée par Darracq après la Première Guerre mondiale. Le constructeur devient Talbot seulement en 1922. En 1935, après la faillite de Sunbeam-Talbot-Darracq, l'ingénieur italien Anthony Lago prend le contrôle de la branche française de la société, tandis que la branche anglaise, rachetée par Rootes, deviendra Sunbeam Talbot, puis Sunbeam. Crise oblige, Talbot doit proposer des modèles plus modestes.

Né en 1893 à Venise, ingénieur de l'école polytechnique de Milan, il va donner une nouvelle impulsion, partant notamment du principe que le prestige et la technique acquises en course

fournissent l'enseignement applicable aux voitures de tourisme. La T150, modèle entièrement nouveau présenté au Salon de 1934, représente parfaitement le résultat de cet enseignement. En juin 1934, les trois premières T150, n° de châssis 82900, 82901 et 82902 sont présentées à un concours d'élégance, l'une peinte en bleu, une autre en blanc, la troisième en rouge : elles étaient encore équipées de la calandre de la Talbot Fulgur.

La voiture qui illustre ces pages porte le numéro de châssis 82904. Sa calandre est du nouveau modèle et sa carrosserie Tourer, 4-places sous capote, pare-brise rabattable, d'inspiration très britannique, porte la signature du grand carrossier Henri Chapron. >

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

Founded in 1903 by Adolphe Clément-Bayard and Charles Chetwynd under the name Clément-Talbot, the company was bought by Darracq after the First World War. The manufacturer only became Talbot in 1922. In 1935, after the bankruptcy of Sunbeam-Talbot-Darracq, Italian engineer Anthony Lago took control of the French branch of the company, while the English branch, bought by Rootes, became Sunbeam Talbot, then Sunbeam. Due to the economic crisis, Talbot had to offer more modest models.

Born in Venice in 1893 and an engineer from the Milan Polytechnic, he gave the company a new impetus, based in particular on the principle that the prestige and technical expertise acquired in racing could be applied to passenger cars. The T150, an entirely new model presented at the 1934 Motor Show, perfectly represented the result of this approach. In June 1934, the first three T150s, chassis numbers 82900, 82901 and 82902, were presented at an elegance competition, one painted blue, another white and the third red: they were still fitted with the Talbot Fulgur grille.

The car illustrated on these pages has chassis number 82904. Its grille is the new model and its Tourer bodywork, a 4-seater with a soft top and folding windscreen, is very British in inspiration and bears the signature of the great coachbuilder Henri Chapron.

According to the Catalogue des Catalogues, around thirty T150s with 3-litre engines left the factory, numbered from 82900 onwards. The T150s produced in 1934/1935 had three types of bodywork: coach, cabriolet or torpedo Tourer with cutaway doors, the latter

model disappearing from the 1934/1935 winter catalogue. Today, only four of these 'early' T150s are known to exist, in varying states of repair: #82902, #82904, #82907 and #82915.

Car #82904, notwithstanding the date indicated on its registration document, must be from 1934, one of the first to have only one carburettor (it was in 1935 that the T150s were equipped with three carburettors, increasing the power from 100 to 110 hp). It was unearthed from a garage in 1996 and purchased at auction by its current owner, who completely restored it, with the T23 4-litre engine (non-hemispherical cylinder head) that still powers it today. On this subject, a copy of the logbook that accompanied it at the time, which details the maintenance work carried out between 1956 and 1964, when it was owned by Mr Michel Paul-Cavallier, an engineer living at the Château de Gentilly in Meurthe-et-Moselle, mentions an engine change in 1961, at 29,508 km. Mr Paul-Cavallier acquired this car in 1956 with 12,760 km on the odometer, and it had 35,856 km in 1996. The car has recently undergone a meticulous and complete restoration, and was only driven about 50 kilometres a few years ago. It will need to be restarted and serviced before it can be driven again. And even though it no longer has its original engine, it remains one of the oldest and most legendary surviving T150s, and the only one with a Chapron Tourer body (Chapron certificate included in the file). This is a unique opportunity to acquire a monument to the history of the Suresnes brand.





Si l'on se réfère au Catalogue des Catalogues, une trentaine de T150 à moteur 3 litres seraient sorties d'usine, numérotées à partir de 82900. Les T150 sorties en 1934 /1935 disposaient de 3 types de carrosseries : coach, cabriolet ou torpédo Tourer à portes échantonnées, ce dernier modèle disparaissant du catalogue hiver 1934/1935. Aujourd'hui, seules quatre de ces T150 « primitives » sont connues, dans des états divers : #82902, #82904, #82907 et #82915.

La voiture #82904, nonobstant la date indiquée à sa carte grise, doit être de 1934, l'une des premières qui n'avaient qu'un seul carburateur (c'est en 1935 que les T150 ont été équipées de 3 carburateurs, la puissance passant de 100 à 110 ch.) Elle fut exhumée d'un garage en 1996 et acquise aux enchères par son propriétaire actuel, qui la restaura intégralement, avec le moteur type T23 4 l (culasse non hémisphérique) qui l'équipe

encore à ce jour. À ce sujet, une copie du carnet de bord qui l'accompagnait alors, et qui indique les travaux d'entretien dont elle a bénéficié entre 1956 et 1964, lorsqu'elle était la propriété de M. Michel Paul-Cavallier, ingénieur domicilié au château de Gentilly, dans la Meurthe-et-Moselle, fait mention d'un changement de moteur en 1961, à 29 508 km. Monsieur Paul-Cavallier avait acquis cette auto en 1956 à 12 760 km, elle en avait 35 856 en 1996. La voiture a bénéficié dans une période récente d'une restauration minutieuse et intégrale, et n'a roulé qu'une cinquantaine de kilomètres il y a quelques années. Elle nécessitera un redémarrage et une révision avant de reprendre la route. Et même si elle n'a plus son moteur d'origine, elle demeure l'une des plus anciennes et mythiques T150 survivantes, et l'unique carrossée en Tourer Chapron (certificat Chapron joint au dossier). Une chance unique d'acquies un monument de l'histoire de la marque de Suresnes.



Citroën ZX Rallye Raid Prototype – 1990

Châssis n° VF7RTIGR090GR0001
Carte grise française au nom de Automobiles
Citroën, barrée lors de la précédente cession
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title in the name of Automobiles
Citroën, cancelled upon previous transfer
Sold without contrôle technique*

350 000 - 450 000 €HT

« La première de toutes les ZX Rallye Raid, la plus pure
avec ses voies larges, pour l’instant vierge de tout palmarès :
à vous d’écrire son histoire. »

*“The first of all ZX Rally Raids, the purest with its wide tracks,
as yet without any honours: it’s up to you to write its history.”*



Au tout début des années 1980, les instances dirigeantes du Sport Automobile vont donner naissance aux plus démoniaques des autos de rallye, en créant le Groupe B. Les autos répondant à cette nouvelle classification, très libre en termes de puissance, de transmission, et de poids, devront simplement être construites à 200 exemplaires, une vingtaine d’entre elles, upgradées et baptisées Évolution, pouvant être engagées en Championnat du Monde des Rallyes. Cette catégorie marqua particulièrement la discipline et les esprits, puisque les véhicules atteignaient des records de puissance (plus de 500 ch, un chiffre dément pour l’époque), mais aussi pour ses accidents mortels, qui provoquèrent son bannissement en mai 1986, avec effet au 1^{er} janvier 1987.

Les Audi Quattro, Renault 5 Turbo, Lancia Delta et 037, Ford RS200, Metro 6R4 et autres Peugeot 205 T16 trouvent une deuxième vie en Championnat d’Europe de Rallycross. Peugeot justement est le seul constructeur à chercher un deuxième terrain de jeu pour ses 205 T16. La firme au Lion, Jean Todt en tête, décide de s’orienter vers le rallye raid, très en vogue à ce moment-là, et plus spécialement vers la légende Paris-Dakar. C’est ainsi qu’en 1987, la 205 T16 Grand Raid adaptée aux conditions difficiles des pistes et déserts africains gagna « facilement », aux mains d’Ari Vatanen, le Dakar et le rallye des Pharaons, tandis que Juha Kankkunen récidive en 1988. Pour 1989, Peugeot fait évoluer la 205 pour promouvoir la 405 : la 405 Turbo 16 Grand Raid est née et s’adjugera les éditions >

In the early 1980s, motorsport governing bodies gave rise to the most demonic rally cars by creating Group B. Cars falling under this new classification, which was very liberal in terms of power, transmission and weight, simply had to be built in 200 units, with around 20 of them upgraded and christened Évolution, eligible to compete in the World Rally Championship. This category made a particular mark on the sport and on people’s minds, as the vehicles achieved record power levels (over 500 hp, an insane figure for the time), but also because of its fatal accidents, which led to its ban in May 1986, effective 1 January 1987.

The Audi Quattro, Renault 5 Turbo, Lancia Delta and 037, Ford RS200, Metro 6R4 and Peugeot 205 T16 found a second life in

the European Rallycross Championship. Peugeot was the only manufacturer looking for a second playing field for its 205 T16s. The Lion brand, led by Jean Todt, decided to turn its attention to rally raids, which were very popular at the time, and more specifically to the legendary Paris-Dakar rally. And so, in 1987, the 205 T16 Grand Raid, adapted to the difficult conditions of African tracks and deserts, won the Dakar and the Pharaohs Rally ‘easily’ in the hands of Ari Vatanen, while Juha Kankkunen repeated the feat in 1988. For 1989, Peugeot developed the 205 to promote the 405: the 405 Turbo 16 Grand Raid was born and won the 1989 and 1990 editions with a driver at the peak of his art and glory, Ari Vatanen, at the wheel. >

1989 et 1990 avec au volant un pilote au sommet de son art et de sa gloire, Ari Vatanen.

Apparue pour la première fois en 1990 lors de la Baja Aragon en Espagne, la Citroën ZX Rallye raid prend la suite des Peugeot 405 Turbo 16 lorsque Peugeot décide de quitter les rallyes raid pour s'engager aux 24 Heures du Mans. Pilote chevronné du Rallye, c'est Guy Frequelin qui forme Citroën Sport. Il récupère Ari Vatanen et recrute Pierre Lartigue et habille le châssis de la Peugeot 405 Turbo 16 en ZX que Citroën s'apprête à présenter. Coup d'essai, coup de maître : cette inédite ZX Rallye Raid issue du défunt Gr. B va remporter la Baja Aragon, le Paris-Dakar et les Pharaons... La légende est en marche et les succès de Citroën en rallye-raid avec : à partir de 1993, la marque va s'installer en tête de la Coupe du Monde de Rallye Raid et ne plus la quitter jusqu'en 1997, avec l'indétrônable ZX, d'abord jaune (Camel), puis rouge (loi Evin oblige).

Ultime évolution de la Peugeot 205/405 T16, la ZX Rallye Raid est un concentré des meilleures technologies des années 1990. Garde au sol très élevée, suspensions aux débattements incroyables, quatre roues motrices, moteur 4-cylindres 2 l puis 2,5 l turbocompressé en position transversale et centrale-arrière, boîte de vitesses transversale avec différentiels autobloquants

avant et arrière, freins à disques ventilés à double circuit avec répartiteur dans l'habitacle, carrosserie carbone/kevlar : la voiture construite par Peugeot et développée par Citroën ne laissait que peu de chances à ses rivales...

Les registres officiels de l'usine font état de 29 châssis de ZX Rallye Raid construits, tous modèles confondus. Le modèle de 1990 a en effet évolué avec des voies plus larges en cours de saison 1992 (Evo 2), bénéficiant d'autres améliorations encore jusqu'à l'ultime Evo 5 de 1995 (4 roues de secours embarquées, suspensions encore optimisées). Certains châssis ont eu plusieurs vies. La voiture qui illustre ces pages n'est ni plus ni moins que la toute première ZX Rallye Raid jamais construite, numéro de châssis C01... Elle fut immatriculée à titre isolé le 22 juin 1990 sous le numéro 4505 TX 92 qu'elle arbore encore aujourd'hui. Voiture de développement, elle servira à la plupart des tests de l'usine et possède toujours son moteur type XU9 1991 cm³. Les premières séries en voies larges, comme C01, sont les plus belles et les plus pures de ZX Rallye Raid. Cette voiture est vierge de tout palmarès, et elle n'attend que son prochain propriétaire pour en écrire les premières lignes, pourquoi pas au Dakar Classic, sur les traces de ses petites sœurs...



First appearing in 1990 at the Baja Aragon in Spain, the Citroën ZX Rallye Raid took over from the Peugeot 405 Turbo 16 when Peugeot decided to leave rally raids to compete in the 24 Hours of Le Mans. Guy Frequelin, an experienced rally driver, formed Citroën Sport. He brought in Ari Vatanen, recruited Pierre Lartigue, and fitted the Peugeot 405 Turbo 16 chassis with the ZX that Citroën was about to unveil. It was a trial run that proved to be a masterstroke: this brand new ZX Rallye Raid, derived from the defunct Gr. B, went on to win the Baja Aragon, the Paris-Dakar, and the Pharaons... The legend was born, and Citroën's success in rally raids continued: from 1993 onwards, the brand took the lead in the World Rally Raid Cup and remained there until 1997, with the unbeatable ZX, first in yellow (Camel), then red (due to the Evin law).

The ultimate evolution of the Peugeot 205/405 T16, the ZX Rallye Raid is a distillation of the best technologies of the 1990s. It features very high ground clearance, suspension with incredible travel, four-wheel drive, a 2-liter then 2.5-liter turbocharged 4-cylinder engine in a transverse, rear-center position, transverse gearbox with front and rear limited-slip differentials, dual-circuit ventilated disc brakes with in-cabin distributor, carbon/Kevlar bodywork: the car built by Peugeot and developed by Citroën left its rivals with little chance... >



The factory's official records show that 29 ZX Rallye Raid chassis were built, all models combined. The 1990 model evolved with wider tracks during the 1992 season (Evo 2), benefiting from further improvements until the final Evo 5 in 1995 (four spare wheels on board, further optimized suspension). Some chassis had several lives. The car featured on these pages is none other than the very first ZX Rallye Raid ever built, chassis number C01... It was registered on June 22, 1990, under the number 4505 TX 92,

which it still bears today. As a development car, it was used for most of the factory's tests and still has its original 1991 cm3 XU9 engine. The first wide-track series, like C01, are the most beautiful and purest of the ZX Rallye Raid. This car has no racing history and is just waiting for its next owner to write the first lines of its story, perhaps in the Dakar Classic, following in the footsteps of its little sisters...

Jules 2 Prototype 6x4 Dakar – 1984

Châssis n° CE234Z110323(01)
Titre de circulation belge (voir texte)
Véhicule vendu sans contrôle technique
Belgian registration title (see text)
Sold without contrôle technique

350 000 - 450 000 €

« La petite sœur de Jules, l'icône des Rolls des Sables, véritable F1 du désert et star du Dakar 1984... »

“The little sister of Jules, the iconic Rolls of the Sands, a true desert F1 and star of the 1984 Dakar...”



1^{er} janvier 1984, à l'aube embrumée, Paris, Place du Trocadéro, point de rassemblement de 427 autos, motos, camions et engins roulants non identifiés. C'est le départ du désormais traditionnel événement automobile suivie par la planète entière, le fameux Paris-Dakar, né des idées folles du gourou Thierry Sabine. Parmi ses disciples et amis, le non moins inénarrable Thierry de Montcorgé, gueule d'acteur et vie d'aventurier, qui se passionne pour le *off road*, la mécanique et les techniques d'avant-garde. Ce matin-là, il est particulièrement attendu, puisqu'il fut l'une des stars de l'édition 1981, au volant de la légendaire Rolls Jules, une auto remise sous les projecteurs et vendue il y a un an par Aguttes. Retour au 1^{er} Janvier 1984, à l'aube embrumée, à Paris, Place du Trocadéro : Thierry de Montcorgé fait son apparition au

volant d'un engin à 6-roues, aux lignes futuristes et anguleuses, un engin échappé d'un *Mad Max*... Il faut remonter à 1981 pour en comprendre la genèse.

Après le succès du Paris Dakar 1981, Thierry entend parler du Pékin-Paris Motoring Challenge, un raid dont le concept est de rallier les deux capitales à travers l'Union Soviétique et l'Europe par des pistes quasiment inconnues et dans des contrées jusque-là fermées et inexplorées. Le mythe du tracé (déjà réalisé en 1907!), la dureté de l'épreuve (très différente par rapport au Dakar), la confiance établie avec Dior (un rendez-vous suffira pour renouveler le partenariat) décide très rapidement Thierry de Montcorgé de se lancer dans l'aventure, et de >

January 1st, 1984, at misty dawn, Paris, Place du Trocadéro, gathering point for 427 cars, motorcycles, trucks and unidentified rolling machines. This is the start of the now traditional automotive event followed by the entire planet, the famous Paris-Dakar, born from the crazy ideas of guru Thierry Sabine. Among his disciples and friends, the no less remarkable Thierry de Montcorgé, with an actor's face and an adventurer's life, who is passionate about off-road, mechanics and avant-garde techniques. That morning, he is particularly anticipated, since he was one of the stars of the 1981 edition, at the wheel of the legendary Rolls Jules, a car brought back into the spotlight and sold a year ago by Aguttes. Back to January 1st, 1984, at misty dawn, in Paris, Place du Trocadéro: Thierry de Montcorgé makes his appearance at the wheel of a 6-wheeled

machine, with futuristic and angular lines, a machine escaped from a *Mad Max*... We must go back to 1981 to understand its genesis.

After the success of the 1981 Paris Dakar, Thierry hears about the Beijing-Paris Motoring Challenge, a rally whose concept is to link the two capitals through the Soviet Union and Europe via virtually unknown tracks and through previously closed and unexplored territories. The myth of the route (already completed in 1907!), the harshness of the event (very different compared to Dakar), the established trust with Dior (one meeting would suffice to renew the partnership) very quickly decides Thierry de Montcorgé to embark on the adventure, and to tackle alone the construction of a custom-built machine. >



s'atteler seul à la construction d'un engin sur-mesure. Un chantier titanesque. Esquisse et dessins se succèdent et le cahier des charges est rapidement défini : 6 roues, dont 4 motrices, châssis tubulaire, carrosserie kevlar, V8 Chevrolet 5,7 l de 370 ch (comme la Rolls) et boîte-4 de Porsche 930 grandement modifiée, avec des pièces interchangeables et des pièces de suspensions conçues avec une résistance moindre calculée pour faire fusible et ne pas endommager châssis et trains roulants, freins à disques, double réservoirs latéraux de 150 l avec mousse aviation pour éviter le transfert des masses, intérieur cosy et confortable avec système de mise sous pression constante de l'habitacle... C'est une évidence, celle qui sera baptisée Jules 2 est taillée sur mesure pour le Pékin-Paris.

C'est sans compter sur l'annulation, sans report, de l'épreuve. Par dépit, Thierry décide de terminer la construction de son prototype et d'honorer le partenariat conclu avec Dior et Jules en s'inscrivant au Dakar 1984. Mais à ce moment-là, Thierry sait que Jules 2 n'a pas été conçue pour le Dakar. Le seul grand changement est logistique : un camion Renault Sinpar est engagé pour faire l'assistance de Jules 2. Et c'est là que les ennuis commencent...

Lors du prologue, Jules 2 offre de très bonnes sensations à son équipage (malgré un poids un peu élevé à cause de l'épaisseur du Kevlar), et son véhicule d'assistance également puisqu'il termine 2^e de la catégorie camions... >

A titanic project. Sketches and drawings follow one another and the specifications are quickly defined: 6 wheels, 4 of which are driven, tubular chassis, kevlar bodywork, Chevrolet 5.7-liter V8 of 370 hp (like the Rolls) and greatly modified Porsche 930 4-speed gearbox, with interchangeable parts and suspension parts designed with calculated lesser resistance to act as a fuse and not damage chassis and running gear, disc brakes, dual 150-liter side tanks with aviation foam to prevent mass transfer, cozy and comfortable interior with constant pressurization system for the cabin... It's obvious, the one that will be baptized Jules 2 is custom-tailored for Beijing-Paris.

This is without counting on the cancellation, without postponement, of the event. Out of spite, Thierry decides to finish the construction of his prototype and honor the partnership concluded with Dior and Jules by entering the 1984 Dakar. But at that moment, Thierry knows that Jules 2 was not designed for Dakar. The only major change is logistical: a Renault Sinpar truck is entered to provide assistance for Jules 2. And that's where the troubles begin...

During the prologue, Jules 2 offers very good sensations to its crew (despite a slightly high weight due to the thickness of the Kevlar), and its support vehicle as well since it finishes 2nd in

the truck category... Crossing France and the first Algerian stage confirm the first impressions and Thierry decides to attack in the 2nd stage, In-Salah-Tamanrasset, with 650 km of tracks on the program. The performances are there, with peaks at over 200 km/h, but this desert F1 eventually breaks several suspension elements, forced to wait for its support truck... which passes without stopping, its driver having forgotten his primary mission and now playing to win in his category. And even if at the stage finish, Thierry Sabine himself, beside himself with anger, sends the truck back to repair Jules 2, the damage is done, the sublime black prototype is out of time limits, out of the race... As in 1981, Thierry decides to cut across to reach the finish in Dakar and honor his contract with Dior. As in 1981, the media do their job, and the party lasts until dawn...

Long afterwards, Thierry would eventually sell his prototype (without engine) which would then have several lives before a Belgian enthusiast offered it a restoration worthy of its interest, re-motorized it with a compliant V8, and entered it... in the 2025 Morocco Desert Challenge! It is now ready to return to the tracks and notably join other legends at the start of the Dakar Classic for example...

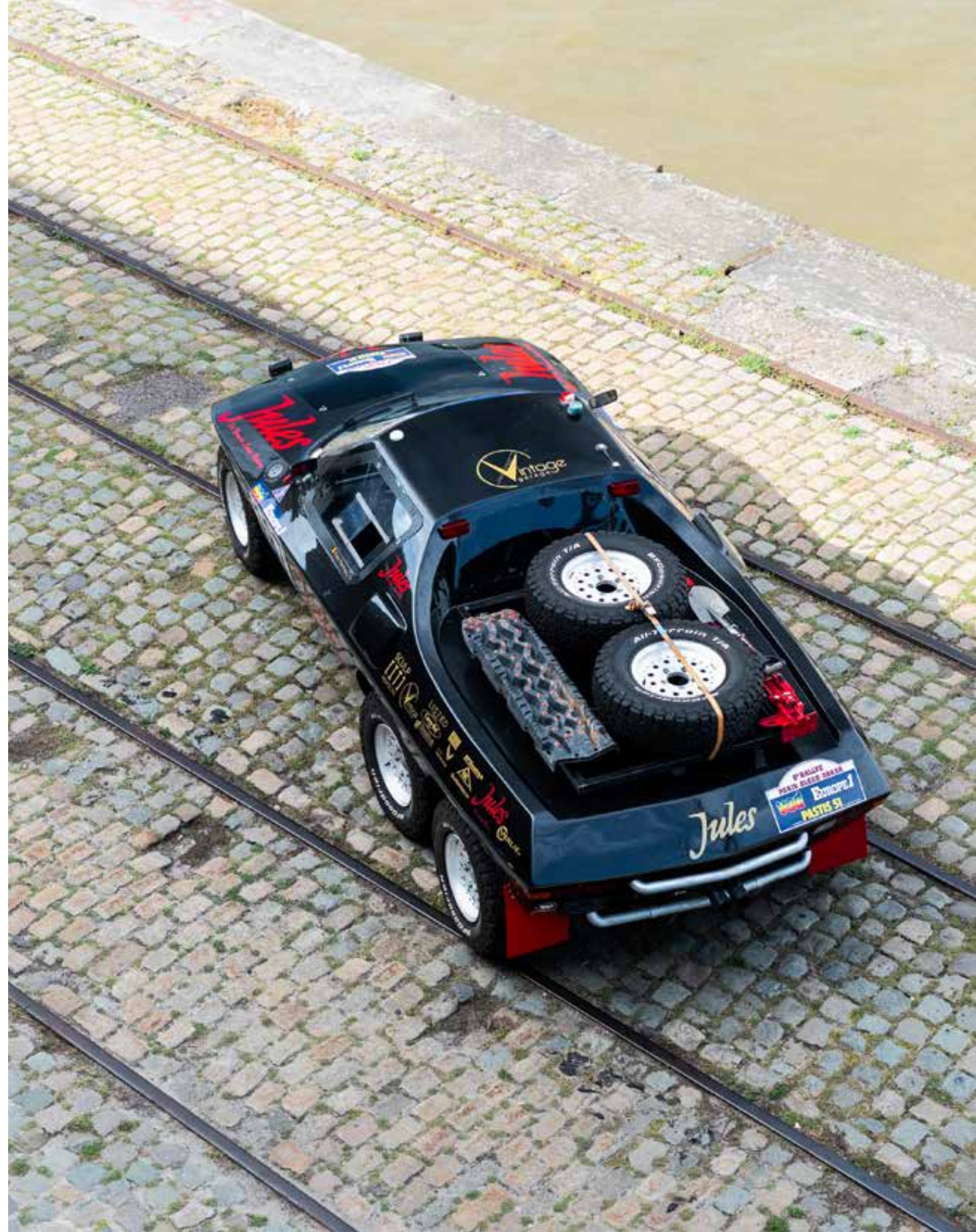




Traversée de la France et première étape algérienne confirment les premières impressions et Thierry décide d'attaquer dans la 2^e étape, In-Salah-Tamanrasset, avec 650 km de pistes au programme. Les performances sont au rendez-vous, avec des pointes à plus de 200 km/h, mais cette F1 du désert finit par casser plusieurs éléments de suspension, contrainte d'attendre son camion d'assistance... qui passe sans s'arrêter, son pilote ayant oublié sa mission première et jouant désormais la gagne dans sa catégorie. Et même si à l'arrivée de l'étape, Thierry Sabine lui-même, hors de lui, renvoie le camion dépanner Jules 2, le mal est fait, le sublime prototype noir est hors délais, hors course... Comme en 1981, Thierry décide de couper pour rallier l'arrivée à Dakar et honorer son contrat avec Dior.

Comme en 1981, les médias font le job, et la fête dure jusqu'au petit matin...

Longtemps après, Thierry finira par revendre son proto (sans moteur) qui aura ensuite plusieurs vies avant qu'un amateur belge ne lui offre une restauration à la hauteur de son intérêt, le remotorise avec un V8 conforme, et ne l'engage... au Morocco Desert Challenge 2025! Il est désormais prêt à retrouver les pistes et rejoindre notamment d'autres légendes au départ du Dakar Classic par exemple...



59

Porsche 911 3.0 RS (R) FIA – 1980

Châssis n° 9110133168
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique
French historic registration title
Sold without contrôle technique

100 000 - 150 000 €

« Une 3.0 RS connue sur la scène historique, performante et dotée de son PTH valide jusqu'en 2034! »

"A 3.0 RS known on the historic scene, high-performance and with its PTH valid until 2034!"



Descendante directe et évolution technique de la 2.7 RS, la 3.0 RS sera produite une année seulement à... 54 exemplaires (contre 1 580 exemplaires de 2.7 RS)! Cure d'amaigrissement (1 060 kg sur la balance) avec usage d'éléments en fibres, moteur type 911/77 réalésé à 2 995 cm³ et pouvant aisément développer jusqu'à 330 ch, soit 100 de plus qu'à l'origine! Cette authentique rareté est une vraie bête de course développée pour gagner dans sa catégorie, le fameux Gr. 3, ce qu'elle fera avec brio, en signant notamment une 12^e place aux 24 Heures du Mans 1970. Preuve de sa très belle préparation, notre 911 Carrera 3.0 RS, s'est illustrée sur plusieurs épreuves du calendrier historique mais l'on retiendra sa participation au Mans Classic 2023 dans le

très disputé plateau Porsche Classic Le Mans Race. Aux mains de son propriétaire actuel, un jeune *gentleman driver*, la voiture s'était classée dans le premier tiers de la grille composée de 80 voitures et parviendra à remonter quelques places à l'issue de la course sans rencontrer la moindre avarie. Chronométrée à plus de 226 km/h sur la ligne droite des Hunaudières, elle se classera à la 4^e place sur les dix 3.0 RS inscrites au départ.

Construite par un atelier spécialisé en Italie sur une base de 911 SC (Immatriculation du 01/01/1980), toute la partie mécanique est quant à elle préparée en France. Le spécialiste Duquenne Moteurs à Saint-Hippolyte-du-Fort se chargera du flat-6. On notera d'ailleurs une fiche de passage au banc éditée >

A direct descendant and technical evolution of the 2.7 RS, the 3.0 RS was produced for only one year, with just 54 units made (compared to 1,580 units of the 2.7 RS)! It underwent a weight reduction (weighing in at 1,060 kg) with the use of fibre components, a 911/77 engine rebored to 2,995 cm³ and capable of easily developing up to 330 bhp, 100 more than the original! This authentic rarity is a true racing beast developed to win in its category, the famous Gr. 3, which it did, notably finishing 12th in the 1970 24 Hours of Le Mans.

Proof of its excellent preparation, our 911 Carrera 3.0 RS has distinguished itself in several historic events, but we will remember its participation in the 2023 Le Mans Classic in the highly

competitive Porsche Classic Le Mans Race. In the hands of its current owner, a young gentleman driver, the car finished in the top third of the 80-car grid and managed to move up a few places at the end of the race without suffering any damage. Clocked at over 226 km/h on the Mulsanne Straight, it finished in 4th place out of the ten 3.0 RS cars that started the race.

Built by a specialist workshop in Italy on a 911 SC base (registered on 1 January 1980), all the mechanical parts were prepared in France. The specialist Duquenne Moteurs in Saint Hippolyte du Fort was responsible for the Flat 6. It is worth noting that a test bench report issued on 20 March 2017 showed the engine delivering 298.7 hp. Dual ignition, Mahle 95 liners and pistons, >



Carillo connecting rods, Bosch mechanical injection pump, 915 gearbox (prepared and refurbished in Germany in 2023), reinforced half-shafts, 930 Turbo brakes with Carbone-Lorraine pads, Quaife steering, 6-point roll cage and polycarbonate windows complete the list.

It comes with a solid file of invoices dating back to 2016 for just over €64,000, including €21,000 from Duquenne Moteurs and €11,682 for the replacement of the gearbox in March 2023. Now serviced at GT Classic in Balzac, a reinforced clutch mechanism and starter ring gear were replaced in April 2024 and more recently (09/2025) a full service was carried out just before the sale, including injection pump timing, valve check, ignition

removal/refitting, spark plugs and replacement of the alternator belt, in addition to oil changes and brake bleeding (€5,187.21). Recently renewed, its FIA Technical History Passport and FFSA passport are valid until 31 December 2034. Beautiful in its Christine Laure livery, high-performance, reliable and very well maintained, this Porsche 911 Carrera 3.0 RS is sold with a set of rims and a headlight bar. A true racing beast eligible for the Tour Auto, Mans Classic, Modena Cento Ore or even the highly competitive Classic Endurance Racing by Peter Auto!



le 20 mars 2017 délivrant 298,7 ch au moteur. Double allumage, chemises et pistons Mahle 95, bielles Carillo, pompe à injection mécanique Bosch, boîte de vitesses 915 (préparée et refaite à neuf en Allemagne en 2023) demi-arbres renforcés, freins de 930 Turbo avec plaquettes Carbone-Lorraine, direction Quaife, arceau 6-points et vitres en polycarbonate complètent la liste. Elle est accompagnée d'un solide dossier de factures remontant à 2016 pour un peu plus de 64 000€ dont 21 000€ de la société Duquenne Moteurs et 11 682€ pour le remplacement de la boîte de vitesses en mars 2023. Désormais entretenue chez GT Classic à Balzac, un mécanisme d'embrayage renforcé et la couronne du démarreur ont été remplacés en avril 2024 et plus récemment encore (09/2025) une révision globale a été faite

juste avant la vente comprenant le calage de pompe à injection, le contrôle aux soupapes, la dépose/repose de l'allumeur, les bougies et le remplacement de la courroie d'alternateur en plus des vidanges et purges de freins (5 187,21 €). Renouvelés récemment, son Passeport Technique Historique FIA et son passeport FFSA sont valables jusqu'au 31 décembre 2034. Très belle dans sa livrée Christine Laure, performante, fiable et très bien suivie, cette Porsche 911 Carrera 3.0 RS est vendue avec un lot de jantes et une rampe de phares. Une vraie bête de course éligible au Tour Auto, au Mans Classic, au Modena Cento ore ou encore au très disputé Classic Endurance Racing by Peter Auto !



60

Alfa Romeo 1750 GTAm (R) FIA – 1969

Châssis n° AR1368005
Carte grise française
French registration title
100 000 - 150 000 €

« Une GTAm prête à courir, qui a déjà fait ses preuves, à une estimation – très – attractive. »

“A tried-and-tested, ready-to-run GTAm at a – very – attractive estimate.”



Au tout début des années 1970, les compétitions internationales font la part belle au moins de 2 l et, après les 1300 et 1600 GTA, Alfa Romeo confie au sorcier Autodelta le soin de développer une 1750 de course. Contrairement à ce que l'on pense parfois, l'Alfa Romeo GTAm n'est pas dérivée de la GTA, mais de la GTV 1750 version américaine, d'où le suffixe « Am ».

Ce moteur présentait en effet une alimentation par injection Spica qui offrait un important potentiel de développement pour le réputé et performant moteur double arbre. Il recevait aussi un double allumage et sa cylindrée était portée à 1 985 puis 1 995 cm³ pour concourir en catégorie moins de 2 l, ce qui lui permettait de développer une puissance de 240 ch à 7 500 tr/mn dans sa version la plus poussée.

Comme la réglementation imposait un poids minimum de 900 kg, la GTAm n'était pas sur-allégée, mais les capots avant et arrière étaient en fibre, tandis que les portes adoptaient l'aluminium. Extérieurement, on notait aussi des jantes ultra-larges et des extensions d'ailes rivetées très agressives, participant à la bestialité de l'ensemble. Contrairement aux GTA, les GTAm n'étaient pas au catalogue officiel de la marque, mais vendues par l'intermédiaire d'Autodelta, qui fabriqua une quarantaine de voitures, et vendit des pièces pour des autos transformées par la suite... C'est la GTAm qui permit à Alfa de remporter le championnat d'Europe des voitures de Tourisme en 1971 et 1972... devant BMW et Ford notamment.

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



L'exemplaire que nous vous présentons est une reconstruction très bien réalisée, et avec un PTH valable jusqu'en 2026. Le moteur, doté d'une injection Spica conforme, et d'une culasse simple allumage, est très performant. Le pont autobloquant 9/43 est également conforme avec son système à coulisse. Les capots sont en fibre, les portes sont restées en acier. Cette auto bénéficie d'un beau palmarès en historique, notamment au Tour Auto avec plusieurs scratches et un podium en 2021 (plateau G) avec l'équipage Olivier Pernaut / Grégory Cohen.

Parfaitement préparée, prête à courir, connue sur la scène historique avec des résultats notables, cette magnifique et très performante GTAm, qui arbore quelques stigmates propres aux voitures de course, fera le bonheur d'un gentleman driver débutant ou confirmé souhaitant notamment prendre le départ du prochain Tour Auto... et le gagner ?

At the very beginning of the 1970s, international competitions were giving pride of place to less than 2-litre cars, and after the 1300 and 1600 GTA, Alfa Romeo entrusted the wizard Autodelta with the task of developing a 1750 racing car. Contrary to popular belief, the Alfa Romeo GTAm was not derived from the GTA, but from the American version of the GTV 1750, hence the suffix "Am".

This engine featured Spica fuel injection, offering considerable development potential for the renowned, high-performance twin-shaft engine. It also received dual ignition, and its displacement was increased to 1,985 and then 1,995 cc to compete in the less

than 2-liter class, enabling it to develop 240 hp at 7,500 rpm in its most advanced version.

As regulations imposed a minimum weight of 900 kg, the GTAm was not overweight, but the front and rear hoods were made of fiberglass, while the doors were made of aluminum. The exterior also featured ultra-wide rims and aggressive riveted fender extensions, adding to the bestiality of the whole. Unlike the GTAs, the GTAMs were not included in the brand's official catalog, but sold through Autodelta, which built around forty cars, and sold parts for cars that were subsequently transformed... It was the GTAm that enabled Alfa to win the European Touring Car Championship in 1971 and 1972... ahead of BMW and Ford among others.

The example we're presenting is a very well executed original Italian rebuild, with a PTH of 2016. The engine, fitted with Spica injection and a single-ignition cylinder head, is a high-performance performer. The self-locking 9/43 axle is also compliant, with its sliding system. The bonnets are made of fiberglass, the doors of steel. This car boasts a fine track record in historic racing, notably at the Tour Auto with several scratch wins and a podium finish in 2021 (Plateau G) with the Olivier Pernaut / Grégory Cohen crew.

Perfectly prepared, ready to race, and well known on the historic scene with notable results, this magnificent, high-performance GTAm, which bears some of the hallmarks of racing cars, will delight any gentleman driver, whether a beginner or an experienced driver, wishing to take the start of the next Tour Auto... and win it?



Ferrari 308 Gr. 4 (R) FIA – 1980

Châssis n° 32419
Titre de circulation portugais
Véhicule vendu sans contrôle technique
Portuguese registration title
Sold without contrôle technique

235 000 - 285 000 €

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Ford Fiesta RS WRC Usine ex-M. Hirvonen, E. Evans, V.Rossi – 2014

Châssis n°WF0GXGAKCEY99900
Titre de circulation anglais
Véhicule vendu sans contrôle technique
English registration in the name of M-Sport LTD
Sold without contrôle technique

400 000 - 600 000 €HT

« Une authentique WRC usine, au palmarès prestigieux, également pilotée par la légende Valentino Rossi, et prête à rouler... et gagner! »

“An authentic works WRC, with a prestigious track record, also driven by legend Valentino Rossi, and ready to race... and win!”



L'année 2010 marquera la fin de la Ford Focus après plus de 10 ans de compétition, marqués par deux titres constructeurs (2006-2007). Mais la Focus n'aura pas la fin escomptée, malgré une belle victoire de Mikko Hirvonen au Rallye de Suède l'équipe sera une nouvelle fois dans l'incapacité de contrer les Citroën de Sébastien Loeb et du jeune et prometteur Sébastien Ogier. Ford obtiendra malgré tout une place honorifique de vice-champion du monde (la troisième consécutive) et deux victoires de Jari-Matti Latvala au Rallye de Nouvelle-Zélande et au Rallye de Finlande. Comme Citroën avec sa DS3 WRC, Ford fait entrer en scène une nouvelle voiture pour la saison 2011, la Fiesta RS. Elle est développée pour l'équipe Ford World Rally Team par Ford

Europe et M-Sport pour une utilisation dans le Championnat du Monde des Rallyes, et sera engagée de 2011 à 2016. Construite à partir d'une Ford Fiesta « civile », elle est conforme au nouveau règlement World Rally Car pour 2011, basé sur les règlements Super 2000 existants. Elle est motorisée par le moteur 4-cylindres Ford 1,6 l turbocompressé (et non par le moteur atmosphérique 2 l des voitures Super 2000).

Première sortie, première victoire : la Fiesta RS WRC remporte son premier rallye en Suède en 2011 grâce à Mikko Hirvonen, tandis que Jari-Matti Latvala clôture cette première saison avec une belle victoire en Grande Bretagne. La fin de saison est marquée aussi par le départ de Hirvonen dans l'équipe de Citroën, >

The year 2010 would mark the end of the Ford Focus after more than 10 years of competition, marked by two manufacturers' titles (2006-2007). But the Focus would not have the expected ending, despite a fine victory by Mikko Hirvonen at the Rally of Sweden, the team would once again be unable to counter the Citroëns of Sébastien Loeb and the young and promising Sébastien Ogier. Ford would nevertheless obtain an honorable runner-up world championship position (the third consecutive) and two victories by Jari-Matti Latvala at the Rally of New Zealand and the Rally of Finland.

Like Citroën with its DS3 WRC, Ford brought a new car onto the scene for the 2011 season, the Fiesta RS. It was developed for the Ford World Rally Team by Ford Europe and M-Sport for use in the World Rally Championship, and would be entered from 2011 to 2016. Built from a "civilian" Ford Fiesta, it complies with the new World Rally Car regulations for 2011, based on existing Super 2000 regulations. It is powered by the Ford 1.6-liter turbocharged 4-cylinder engine (and not by the naturally aspirated 2-liter engine of Super 2000 cars).

First outing, first victory: the Fiesta RS WRC won its first rally in Sweden in 2011 thanks to Mikko Hirvonen, while Jari-Matti Latvala closed this first season with a fine victory in Great Britain. The end of the season was also marked by Hirvonen's departure to the Citroën team, before returning for the 2014 season, supported by Elfyn Evans, 2012 Junior WRC World Champion, and Robert Kubica in a semi-official team.

The car that illustrates these pages, chassis number M-Sports #43, is the one used by Hirvonen for the second half of the 2014 season, before becoming Evans' mount for the first part of the 2015 season... Over 10 official entries at the pinnacle of world rally elite, #43 would finish 8 times in the Top 5, and bring 3 podiums back to the factory. In 2014, Hirvonen finished 4th in the World Championship; in 2015, Evans finished 7th. During its factory period, the car was also entrusted to the MotoGP legend, Valentino Rossi for the 2014 Monster Energy Rally Show at Monza. As comfortable on 2 wheels as on 4, he finished 2nd in the event... It was actually to him that M-Sport sold #43 after its official period. We would thus find our Fiesta RS WRC now entered by the VR 46 Monster Rally Team at the 2016 Monster Energy Rally Show, an event won that year by The Doctor at the wheel of #43.

While this highly desirable and effective Fiesta RS WRC is presented today with its Valentino Rossi livery, it should be noted that it changed hands again in 2017, and continued to race on a national scale, in Italy, then in France, in private hands, sometimes rented. While the car has not raced since 2019, it has nevertheless benefited from a complete overhaul, including a completely rebuilt engine at Pipo, the company that had developed this engine for M-Sport... Factory car, driven by two of the best drivers of their generation, then owned by legend Valentino Rossi, this incredible WRC is ready to race – and win again! – and is sold with a substantial spares package.

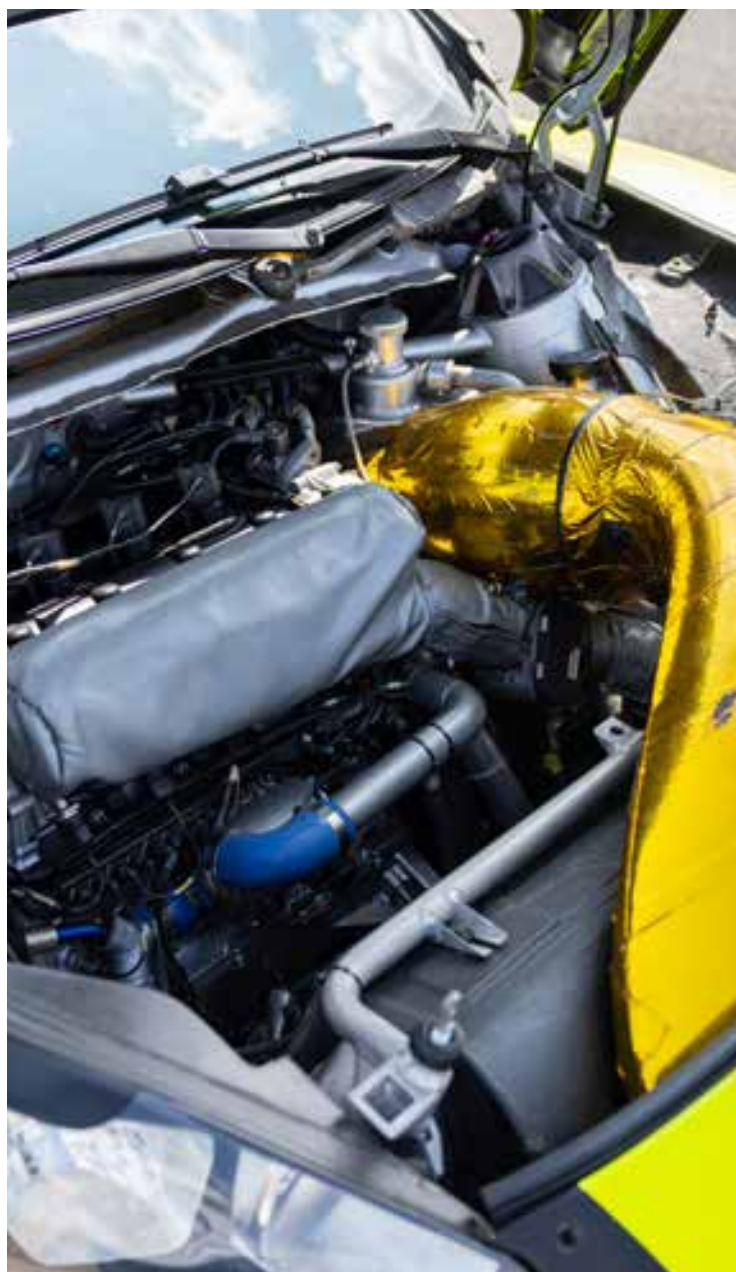


avant de revenir pour la saison 2014, épaulé de Elfyn Evans, Champion du Monde Junior WRC en 2012, et de Robert Kubica en écurie semi-officielle.

La voiture qui illustre ces pages, numéro de châssis M-Sports #43, est celle utilisée par Hirvonen pour la deuxième moitié de la saison 2014, avant de devenir la monture de Evans pour la première partie de la saison 2015... Sur 10 engagements officiels au sommet de l'élite mondiale du rallye, #43 va terminer 8 fois dans le Top 5, et ramener 3 podiums à l'usine. En 2014, Hirvonen termine 4^e du Championnat du monde ; en 2015, Evans termine 7^e. Au cours de sa période usine, la voiture est également confiée à la légende de Moto GP, Valentino Rossi pour le Monster Energy Rally Show 2014, à Monza. Aussi à l'aise sur 2 que sur 4-roues, il termine 2^e de l'épreuve... C'est d'ailleurs à lui que M-Sports revend #43 après sa période officielle. On va ainsi retrouver notre Fiesta RS WRC désormais engagée par

le VR 46 Monster Rally Team au Monster Energy Rally Show 2016, une épreuve remportée cette année-là par *The Doctor* au volant de #43.

Si cette très désirable et efficace Fiesta RS WRC se présente à ce jour avec sa livrée Valentino Rossi, il faut noter qu'elle changea à nouveau de mains en 2017, et continua à courir à échelle nationale, en Italie, puis en France, aux mains de privés, parfois louée. Si la voiture n'a plus roulé en course depuis 2019, elle a néanmoins bénéficié d'une remise à niveau intégrale, avec notamment un moteur refait à neuf chez Pipo, la société qui avait développé ce moteur pour M-Sport... Voiture usine, pilotée par deux des meilleurs pilotes de leur génération, puis propriété de la légende Valentino Rossi, cette incroyable WRC est prête à rouler – et gagner à nouveau ! – et vendue avec un important lot de bord.



Rolls-Royce 20/25 HP Sportsman Coupé by Mulliner – 1931

Châssis n°GPS2
Titre de circulation anglais
Véhicule vendu sans contrôle technique
English registration title
Sold without contrôle technique

60 000 - 90 000 €
SANS RÉSERVE

« Une emblématique 20/25 HP
avec une très élégante et sportive carrosserie
unique signée Mulliner ! »

“An iconic 20/25 HP with a very elegant and sporty
unique bodywork designed by Mulliner!”



La Rolls-Royce 20/25 HP fut construite entre 1929 et 1936 pour succéder à la 20 HP. Il s'agit de la Rolls-Royce la plus populaire de l'entre-deux-guerres. Toutes les 20/25 HP étaient équipées de carrosseries réalisées par des carrossiers indépendants, dont beaucoup étaient des pièces uniques.

Le châssis GPS2 a été commandé en 1931 par son premier propriétaire, Harold Heal, un célèbre designer de meubles et fournisseur de la cour royale, qui avait une préférence pour la couleur bleue. Lorsque H.J. Mulliner a été chargé de concevoir la carrosserie légère spéciale Weymann pour cette voiture, il l'a donc traitée en bleu : tissu, simili, cuir, peinture ; une palette de couleurs qu'elle a conservée jusqu'à aujourd'hui.

Les lignes inhabituellement sportives de la carrosserie pour une Rolls-Royce ont sans doute été fortement influencées par Harold Heal, car aucune autre Rolls-Royce ne présente un design similaire. Avec sa carrosserie légère de type Weymann, GPS2 était en effet une voiture très agile. Heal en est resté propriétaire jusqu'à son décès en 1949. En 1969, elle est passée entre les mains de son quatrième propriétaire, M. W.J. Cooke de Leicester, et sa famille l'a conservée pendant 41 ans, avant de la vendre à son propriétaire actuel, un passionné allemand, en 2013.

Les ailes avant spectaculairement évasées, associées au capot allongé avec persiennes, confèrent à la voiture l'allure des Rolls-Royce Phantom expérimentales : c'est une Phantom en miniature.

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



L'intérieur est magnifiquement revêtu de cuir bleu, avec des poignées de porte, des poches, des accoudoirs et d'autres équipements, sans doute soigneusement conçus par Mulliner pour ce client particulier. Il est intéressant de noter que les sièges arrière peuvent être facilement retirés, ce qui permet de transporter de nombreux bagages lors de longs trajets.

GPS2 est sans aucun doute la plus sportive et désirable des 20/25 HP jamais carrossées. Peu vue et bénéficiant d'un historique parfaitement limpide, elle comblera son prochain propriétaire également par son très désirable état d'origine qui pourra l'engager sans crainte aux plus grands concours d'élégance de la planète !

The Rolls-Royce 20/25 HP was built between 1929 and 1936 as the successor to the 20 HP. It was the most popular Rolls-Royce model between the two world wars. All 20/25 HP models were fitted with bodies made by independent coachbuilders, many of which were one-offs.

The GPS2 chassis was ordered in 1931 by its first owner, Harold Heal, a famous furniture designer and supplier to the royal court, who had a preference for the colour blue. When H.J. Mulliner was commissioned to design the special Weymann lightweight

body for this car, he treated it in blue: fabric, imitation leather, leather, paint; a colour scheme that it has retained to this day.

The unusually sporty lines of the bodywork for a Rolls-Royce were undoubtedly strongly influenced by Harold Heal, as no other Rolls-Royce has a similar design. With its lightweight Weymann-style bodywork, GPS2 was indeed a very agile car. Heal remained the owner until his death in 1949. In 1969, it passed into the hands of its fourth owner, Mr W.J. Cooke of Leicester, and his family kept it for 41 years before selling it to its current owner, a German enthusiast, in 2013.

The spectacularly flared front wings, combined with the elongated bonnet with louvres, give the car the look of the experimental Rolls-Royce Phantoms: it is a Phantom in miniature. The interior is beautifully upholstered in blue leather, with door handles, pockets, armrests and other features, no doubt carefully designed by Mulliner for this particular customer. Interestingly, the rear seats can be easily removed, allowing for plenty of luggage space on long journeys.

GPS2 is undoubtedly the sportiest and most desirable of the 20/25 HP models ever built. Rarely seen and with a perfectly clear history, it will also delight its next owner with its highly desirable original condition, which will allow it to compete without fear in the world's greatest concours d'élégance events!



Rolls-Royce 20/25 HP Cabriolet par Kellner – 1933

Châssis n°GTZ39
Carte grise française de collection
French historic registration title

40 000 - 60 000 €
SANS RÉSERVE

« Une très raffinée 20/25 HP avec une jolie
carrosserie cabriolet signée Kellner ! »

“An iconic 20/25 HP with a very elegant and sporty
unique bodywork designed by Mulliner!”



de Catalogne, le Tour de Corse, le Circuit en Andorre, le Rallye à Valencia, le 50° Rallye Costa Brava, ou le Rallye Rolls Royce, soit environ 4 500 km parcourus en dix ans.

La voiture changea à nouveau de mains en 2014, lors du Salon Rétromobile, alors acquise par le père du propriétaire actuel, qui ne s'en servit que très peu. Cette sublime Rolls-Royce 20/25 cabriolet, signée d'un éminent carrossier français, est aujourd'hui en bel état de présentation et son 6-cylindres ne demandera qu'une remise en route a priori facile (merci de noter que le carburateur de la voiture est absent) avant de permettre à son futur propriétaire d'à nouveau s'aligner en rallye...

The Rolls-Royce 20/25 HP was built between 1929 and 1936 to succeed the 20 HP. It is the most popular Rolls-Royce of the interwar period. All 20/25 HPs were equipped with bodywork made by independent coachbuilders, many of which were unique pieces.

Released from the Rolls-Royce factories around July 1933, this 20/25 HP was initially bodied as a limousine, and belonged to Prince Charles-Casimir Poniatowski. In 1938, it was fitted at Kellner, in Paris, with a cabriolet body which is the one that still equips it today. During World War II, it was requisitioned by the German General Staff then, at Liberation, it seems to have stayed on the Côte d'Azur, in the hands of an aristocrat.

In the 1950s, it would have been used by a jazz pianist and, in 1968 it arrived in the collection of the late Dominique Geffré, well known among vintage car enthusiasts in the southwest, creator of ACSO Classic of which he was an active organizer.

In 1997, this car's engine benefited from a complete restoration, before it changed hands in favor of another enthusiast from the Southwest, regional delegate of the French Federation of Vintage Vehicles. He undertook at that time a restoration of the soft top and front seats, while taking part in numerous rallies and tours including the Circuit de Catalogne, the Tour de Corse, the Circuit en Andorre, the Rally à Valencia, the 50th Rally Costa Brava, or the Rallye Rolls Royce, totaling approximately 4,500 km covered in ten years.

The car changed hands again in 2014, at the Rétromobile Show, when acquired by the current owner's father, who used it very little. This sublime Rolls-Royce 20/25 cabriolet, signed by an eminent French coachbuilder, is today in beautiful presentation condition and its 6-cylinder will only require an apparently easy recommissioning (please note that the carburettor is missing) before allowing its future owner to once again line up in rallies...

La Rolls-Royce 20/25 HP fut construite entre 1929 et 1936 pour succéder à la 20 HP. Il s'agit de la Rolls-Royce la plus populaire de l'entre-deux-guerres. Toutes les 20/25 HP étaient équipées de carrosseries réalisées par des carrossiers indépendants, dont beaucoup étaient des pièces uniques.

Sortie des usines Rolls-Royce vers le mois de juillet 1933, cette 20/25 HP a été dans un premier temps carrossée en limousine, et a appartenu au Prince Charles-Casimir Poniatowski. En 1938, elle a été habillée chez Kellner, à Paris, d'une carrosserie cabriolet qui est celle qui l'équipe encore actuellement. Pendant la seconde Guerre Mondiale, elle a fait l'objet d'une réquisition par l'État-major allemand puis, à la Libération, elle semble avoir

séjourné sur la Côte d'Azur, entre les mains d'un aristocrate.

Dans les années 1950, elle aurait été utilisée par un pianiste de jazz et, en 1968 elle est arrivée dans la collection du regretté Dominique Geffré, bien connu parmi les amateurs d'automobiles anciennes du sud-ouest, créateur de l'ACSO Classic dont il était un animateur actif.

En 1997, le moteur de cette voiture a bénéficié d'une restauration complète, avant qu'elle ne change de mains au profit d'un autre amateur du Sud-Ouest, délégué régional de la Fédération Française de Véhicules d'Époque. Il entreprit à ce moment-là une remise en état de la capote et des sièges avant, tout en prenant part à de nombreux rallyes et randonnées dont le Circuit



65

Rolls-Royce 20/25 HP Cabriolet par Fernandez & Darrin – 1934

Les lots 65 et 66 sont
vendus avec faculté
de réunion.

Châssis n°GNC40
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

80 000 - 100 000 €

« Historique limpide et continu, carrosserie signée, passé prestigieux : cette 20/25 HP est prête pour les plus grands concours... »

“Clear and continuous history, signed bodywork, prestigious past: this 20/25 HP is ready for the greatest concours events...”



La Rolls-Royce 20/25 HP fut construite entre 1929 et 1936 pour succéder à la 20 HP. Il s'agit de la Rolls-Royce la plus populaire de l'entre-deux-guerres. Toutes les 20/25 HP étaient équipées de carrosseries réalisées par des carrossiers indépendants, dont beaucoup étaient des pièces uniques. Le modèle que nous présentons est exceptionnel de par son élégance, son histoire et sa provenance. Modèle d'équilibre et de raffinement, sur les huit châssis Rolls-Royce de notre type carrossés par Fernandez & Darrin, seuls deux le furent en cabriolet, celui présenté étant le premier, se différenciant légèrement du second. Si ces deux exemplaires exceptionnels existent toujours, celui-ci est le seul à n'avoir jamais quitté la France. À la fermeture de la société Hibbard & Darrin, ce dernier prendra en 1932 comme associé

le banquier parisien Fernandez, originaire d'Argentine. Profitant de nouveaux ateliers à Boulogne et d'un magasin d'exposition situé sur les Champs Élysées, Fernandez & Darrin équipera les meilleurs châssis du moment dans un style raffiné et aux finitions de grandes qualités. Parmi les voitures les plus remarquables de ce carrossier, quelques Hispano-Suiza, des Delage, Duesenberg et autres voitures dédiées aux grands de ce monde.

C'est l'importateur français de l'époque, la société Franco-Britannique basée à Levallois, qui passa la commande du châssis #GNC40 auprès du constructeur le 2 février 1934, au nom de la carrosserie Fernandez & Darrin agissant elle-même pour le compte de la Comtesse Charlotte Van Limburg Stirum. >

The Rolls-Royce 20/25 HP was built between 1929 and 1936 to succeed the 20 HP. It is the most popular Rolls-Royce of the interwar period. All 20/25 HPs were equipped with bodywork made by independent coachbuilders, many of which were unique pieces. The model we present is exceptional for its elegance, its history and its provenance. A model of balance and refinement, of the eight Rolls-Royce chassis of our type bodied by Fernandez & Darrin, only two were made as cabriolets, the one presented being the first, differing slightly from the second. While these two exceptional examples still exist, this one is the only one to have never left France. Upon the closure of the Hibbard & Darrin company, the latter took in 1932 as a partner the Parisian banker Fernandez, originally from Argentina. Taking advantage

of new workshops in Boulogne and a showroom located on the Champs Élysées, Fernandez & Darrin would equip the best chassis of the time in a refined style with high-quality finishes. Among the most remarkable cars from this coachbuilder, some Hispano-Suiza, Delage, Duesenberg and other cars dedicated to the great of this world.

It was the French importer of the time, the Franco-Britannique company based in Levallois, that placed the order for chassis #GNC40 with the manufacturer on February 2, 1934, on behalf of the Fernandez & Darrin coachbuilder acting itself on behalf of Countess Charlotte Van Limburg Stirum. Residing at 3 rue Taibout near the Opera, the Countess wanted a 3-position cabriolet very >

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



Résidant au 3 rue Taitbout tout près de l'Opéra, la Comtesse souhaitait un cabriolet 3-positions très en vogue à cette époque. Le châssis fut expédié en France le 9 avril 1934, après la fin des tests effectués le 26 mars. La facture finale comprenait comme suppléments notables : un compteur de vitesse en km/h, une jauge à essence en litres, une extension des louvres de capot sur l'auvent et une roue de secours de chaque côté de sa carrosserie. De couleur ivoire et Immatriculée 3333 RJ à Paris le 20 mai 1934, la voiture fut inscrite le 22 juin de la même année au milieu de 367 autres prétendantes au concours d'élégance automobile organisé par la revue *Fémina* et le quotidien *L'Intransigeant* au bois de Boulogne. Sous le numéro 337, la jeune et très belle Comtesse Van Limburg-Stirum y sera récompensée par le Grand Prix d'honneur.

Utilisée à de rares occasions pour rejoindre un château familial dans le Finistère sud, nous savons qu'en mai 1936, elle appartenait toujours à la Comtesse qui la faisait entretenir chez l'importateur avant qu'elle ne soit repeinte en bleu nuit quelques mois avant la Seconde Guerre mondiale. Début 1944, GNC 40 est immatriculée 803 RN4 dans la Seine, puis le 25 octobre 1951 elle est à nouveau immatriculée à Paris (9357 AS 75) au nom d'un certain Jean Le Niollet qui ne la conservera que quelques mois. En effet, c'est le grand collectionneur Alexis Dreye à Cambrai qui l'immatriculera le 19 février 1952 sous le numéro 5515 AN 59. Garagiste et propriétaire d'une collection de plus de 200 voitures, il l'exposera dans son musée privé jusqu'en 1980. Alors peinte dans une teinte gris-vert son avant-dernier propriétaire parvient à convaincre >

fashionable at that time. The chassis was shipped to France on April 9, 1934, after the completion of tests carried out on March 26. The final invoice included as notable extras: a speedometer in km/h, a fuel gauge in liters, an extension of the hood louvers on the canopy and a spare wheel on each side of its bodywork. Ivory colored and registered 3333 RJ in Paris on May 20, 1934, the car was entered on June 22 of the same year among 367 other contenders in the automobile elegance competition organized by Fémina magazine and the daily L'Intransigeant at the Bois de Boulogne. Under number 337, the young and very beautiful Countess Van Limburg-Stirum would be rewarded there with the Grand Prix d'honneur.

Used on rare occasions to reach a family castle in southern Finistère, we know that in May 1936, it still belonged to the Countess who had it maintained at the importer before it was repainted in midnight blue a few months before World War II. At the beginning of 1944, GNC 40 was registered 803 RN4 in the Seine, then on October 25, 1951 it was again registered in Paris (9357 AS 75) in the name of a certain Jean Le Niollet who kept it only a few months. Indeed, it was the great collector Alexis Dreye in Cambrai who would register it on February 19, 1952 under number 5515 AN 59. Garage owner and owner of a collection of more than 200 cars, he would display it in his private museum until 1980. Then painted in a gray-green shade, its penultimate owner managed to convince Alexis Dreye to sell it to him. >



Alexis Dreya de la lui céder. Commencera alors une restauration intégrale qui s'étalera entre 1989 et 1998. Du châssis jusqu'à la carrosserie en passant par la mécanique, un ancien mécanicien de la Franco-Britannique viendra prêter main-forte compte tenu de la spécificité du modèle.

N'ayant parcouru qu'environ 40 000 km, l'état de l'ensemble était particulièrement sain. La carrosserie très saine a été simplement décapée, restaurée et repeinte dans une teinte bleu marine mettant en valeur ses courbes élégantes. Le tableau de bord et les boiseries d'origine alors en très bon état sont simplement revernies. La sellerie est refaite tout comme les moquettes dans un beige assorti. La capote en alpaga, les chromes, le faisceau électrique

reçoivent les mêmes soins. Le résultat est une réussite. Après 32 ans, c'est le collectionneur Claude Gratzmüller qui décide de s'en porter acquéreur en 2012. *Gentleman* discret et collectionneur pointu, il avait tenu à réunir dans sa collection ces deux uniques cabriolets signés par Fernandez & Darrin, donc conservées côte à côte dans un état irréprochable depuis presque dix ans.

GNC 40 affiche une provenance prestigieuse, un historique clair et parfaitement documenté. Orné d'une mascotte de radiateur en argent massif, cette Rolls-Royce au destin incroyable n'a jamais quitté la France. Cette bête à concours n'attend qu'une révision d'usage avant d'être prête pour les plus grands événements du genre, éventuellement accompagnée de sa sœur jumelle.

A complete restoration would then begin that would stretch between 1989 and 1998. From the chassis to the bodywork including the mechanics, a former mechanic from Franco-Britannique would lend a hand given the specificity of the model.

Having covered only about 40,000 km, the condition of the whole was particularly sound. The very sound bodywork was simply stripped, restored and repainted in a navy blue shade highlighting its elegant curves. The dashboard and original woodwork, then in very good condition, were simply revarnished. The upholstery was redone as well as the carpets in a matching beige. The alpaca soft top, the chrome, the electrical harness received the same care. The result is a success. After 32 years,

it was collector Claude Gratzmüller who decided to purchase it in 2012. A discreet gentleman and discerning collector, he had wanted to bring together in his collection these two unique cabriolets signed by Fernandez & Darrin, thus kept side by side in impeccable condition for almost ten years.

GNC 40 displays prestigious provenance, a clear and perfectly documented history. Adorned with a solid silver radiator mascot, this Rolls-Royce with an incredible destiny has never left France. This concours beast awaits only a routine service before being ready for the greatest events of the genre, possibly accompanied by its twin sister.

66

Rolls-Royce 20/25 HP Cabriolet par Fernandez & Darrin – 1934

Les lots 65 et 66 sont
vendus avec faculté
de réunion.

Châssis n°GRC26
Titre de circulation anglais
Véhicule vendu sans contrôle technique
English registration title
Sold without contrôle technique

80 000 - 100 000 €

« Restauration de très grande qualité, carrosserie signée
d'un faiseur prestigieux : cette 20/25 HP est prête pour
les plus grands concours... »

*“Very high quality restoration, bodywork signed by a prestigious
coachbuilder: this 20/25 HP is ready for the greatest concours
events...”*



La Rolls-Royce 20/25 HP fut construite entre 1929 et 1936 pour succéder à la 20 HP. Il s'agit de la Rolls-Royce la plus populaire de l'entre-deux-guerres. Toutes les 20/25 HP étaient équipées de carrosseries réalisées par des carrossiers indépendants, dont beaucoup étaient des pièces uniques. Le modèle que nous présentons est exceptionnel de par son élégance, son histoire et sa provenance. Modèle d'équilibre et de raffinement, sur les huit châssis Rolls-Royce de notre type carrossés par Fernandez & Darrin, seuls deux le furent en cabriolet, les deux (#GNC40 et #GRC26) étant légèrement différents.

À la fermeture de la société Hibbard & Darrin, ce dernier prendra en 1932 comme associé le banquier parisien Fernandez,

originaire d'Argentine. Profitant de nouveaux ateliers à Boulogne et d'un magasin d'exposition situé sur les Champs-Élysées, Fernandez & Darrin équipera les meilleurs châssis du moment dans un style raffiné et aux finitions de grandes qualités. Parmi les voitures les plus remarquables de ce carrossier, quelques Hispano-Suiza, des Delage, Duesenberg et autres voitures dédiées aux grands de ce monde.

Le modèle que nous présentons est le deuxième des huit cabriolets sur base de 20/25 HP dessiné et construit par Fernandez & Darrin dans les années 1930. Le châssis GRC26 proposé est un élégant cabriolet Mylord, donc avec une capote 3-positions. Si la première partie de sa vie se déroula en Angleterre, >

The Rolls-Royce 20/25 HP was built between 1929 and 1936 to succeed the 20 HP. It is the most popular Rolls-Royce of the interwar period. All 20/25 HPs were equipped with bodywork made by independent coachbuilders, many of which were unique pieces. The model we present is exceptional for its elegance, its history and its provenance. A model of balance and refinement, of the eight Rolls-Royce chassis of our type bodied by Fernandez & Darrin, only two were made as cabriolets, the two (#GNC40 and #GRC26) being slightly different.

Upon the closure of the Hibbard & Darrin company, the latter took in 1932 as a partner the Parisian banker Fernandez, originally from Argentina. Taking advantage of new workshops in Boulogne and

a showroom located on the Champs Élysées, Fernandez & Darrin would equip the best chassis of the time in a refined style with high-quality finishes. Among the most remarkable cars from this coachbuilder, some Hispano-Suiza, Delage, Duesenberg and other cars dedicated to the great of this world.

The model we present is the second of the eight cabriolets based on the 20/25 HP designed and built by Fernandez & Darrin in the 1930s. The GRC26 chassis offered is an elegant Mylord cabriolet, therefore with a 3-position soft top. While the first part of its life took place in England, it was sold to the United States in the 1960s. Its return to Europe occurred at the end of the 1980s when it was purchased by real estate magnate Hans Thullin, >

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



il fut vendu aux États-Unis dans les années 1960. Son retour en Europe se situe à la fin des années 1980 lorsqu'il fut acheté par le magnat de l'immobilier Hans Thullin, célèbre pour avoir eu une Bugatti Royale mais aussi pour le scandale financier dont il fut à l'origine. Il s'en porta acquéreur mais ne put en profiter puisqu'elle fut revendue au propriétaire actuel en 1991.

C'est à cette période que la voiture sera intégralement restaurée et ce avec le plus grand soin. La liste des travaux est longue et plus de 30 ans après, la qualité du travail effectué est impressionnante. Le châssis et la carrosserie furent séparés et entièrement décapés. Repeints par la suite en deux tons, les lignes sont soulignées subtilement.

Bien sûr, la structure en frêne et la carrosserie ont été complètement restaurées. Le moteur quant à lui fut aussi entièrement démonté et refait tout comme l'ensemble des périphériques, embrayage, différentiel, mais aussi les trains roulants avec un soin particulier pour les freins sans pour autant en modifier l'origine. >



famous for having owned a Bugatti Royale but also for the financial scandal he originated. He acquired it but could not enjoy it since it was resold to the current owner in 1991.

It was during this period that the car would be completely restored and with the greatest care. The list of work is long and more than 30 years later, the quality of the work performed is impressive. The chassis and bodywork were separated and completely stripped. Subsequently repainted in two tones, the lines are subtly highlighted. Of course, the ash structure and bodywork were completely restored. The engine was also entirely dismantled and rebuilt as well as all peripherals, clutch, differential, but also the running gear with particular care for the brakes without modifying their origin.

In Claude Gratzmüller's collection since March 2012, it rested alongside GNC 40, also bodied by Fernandez & Darrin in 1934. Sold with its historical file attesting to the extent of work performed, the buyer will find invoices from the greatest specialists of the brand (Pilling, Penny, Pickles...). At its wheel, he will discover all the nobility of its mechanics and can without fear aspire to the most beautiful historic events in the world. Perhaps accompanied by its twin sister...



Dans la collection de Claude Gratzmüller depuis mars 2012, elle reposait aux côtés de GNC 40, elle aussi carrossée par Fernandez & Darrin en 1934. Vendue avec son dossier historique attestant de l'ampleur des travaux effectués, l'acheteur y retrouvera des factures des plus grands spécialistes de la marque (Pilling, Penny, Pickles...). À son volant, il découvrira toute la noblesse de sa mécanique et pourra sans crainte prétendre aux plus beaux événements historiques du monde. Peut-être accompagnée de sa sœur jumelle...

Rolls-Royce Phantom II Continental Cabriolet 3-Positions par Fernandez & Darrin – 1934

Châssis n°99RY
Titre de circulation hollandais
Véhicule vendu sans contrôle technique
Dutch registration title
Sold without contrôle technique

100 000 - 120 000 €

« Redécouverte de cette rarissime carrosserie Fernandez & Darrin à tort attribuée à Kellner pendant tant d'années. Le summum des Années Folles à portée de main. »

"Rediscovery of this extremely rare Fernandez & Darrin bodywork wrongly attributed to Kellner for so many years. The pinnacle of the Roaring Twenties within reach."



En 1906, au Salon automobile d'Olympia Hall, à Londres, Henry Royce, mécanicien autodidacte de génie, et Charles Rolls, ingénieur aristocrate passionné de mécanique, présentent la plus célèbre de toutes leurs créations, la 40/50 HP, aujourd'hui connue sous le nom de Silver Ghost (fantôme d'argent), en référence à la voiture numéro de châssis #AX201 peinte en gris argenté. C'est la première des « grosses » Rolls-Royce, suivie de la New Phantom, apparue en 1925, puis de la Phantom II (la New Phantom est rétroactivement baptisée Phantom I), commercialisée dès 1929.

Elle reprend le 6-cylindres 7,7 l de sa grande sœur, mais bénéficie d'un châssis plus rigide et de meilleurs trains roulants.

En 1931, sur la base de cette Phantom II, Henry Royce fait construire une version à châssis court (tout est relatif), baptisée Continental pour les conducteurs les plus sportifs désireux de prendre eux-mêmes le volant... Presque *shocking*, puisque jusque-là les Rolls-Royce disposaient de châssis longs et de postes de conduite séparés pour des chauffeurs salariés. Avec un moteur disposant d'une culasse préparée et d'un taux de compression supérieur, la Continental permettait à son pilote de flirter avec les 170 km/h, une vitesse à peine croyable pour une si imposante automobile. C'était assurément au début des années 1930 la meilleure voiture du monde, aussi grâce à sa suspension réglable, sa boîte de vitesses synchronisée et son freinage assisté. Sur 1 767 exemplaires de Phantom II, >

In 1906, at the Olympia Hall automobile show in London, Henry Royce, a self-taught mechanical genius, and Charles Rolls, an aristocratic engineer passionate about mechanics, presented the most famous of all their creations, the 40/50 HP, now known as the Silver Ghost, in reference to car chassis number #AX201 painted in silver gray. It is the first of the "big" Rolls-Royces, followed by the New Phantom, which appeared in 1925, then the Phantom II (the New Phantom was retroactively named Phantom I), marketed from 1929.

It adopted the 7.7-liter 6-cylinder from its big sister, but benefited from a more rigid chassis and better running gear. In 1931, based on this Phantom II, Henry Royce had a short-chassis

version built (everything is relative), called Continental for the most sporting drivers who wanted to take the wheel themselves... Almost shocking, since until then Rolls-Royces had long chassis and separate driving positions for salaried chauffeurs. With an engine featuring a prepared cylinder head and higher compression ratio, the Continental allowed its driver to flirt with 170 km/h, a barely believable speed for such an imposing automobile. It was certainly in the early 1930s the best car in the world, also thanks to its adjustable suspension, synchronized gearbox and power-assisted braking. Of 1,767 Phantom II examples, only 281 would be Continentals. In 1935, the Phantom III, now equipped with a V12 engine, closed the beautiful story of the luxurious and inimitable "big" 6-cylinder Rolls-Royces. >



seulement 281 seront des Continental. En 1935, la Phantom III, désormais équipée d'un moteur V12 clôt la belle histoire des luxueuses et inimitables « grosses » Rolls-Royce 6-cylindres. Cette Phantom II est donc l'une des très rares Continental à châssis court. Elle fut commandée neuve par Juliette et Jacques Violet, un couple très en vue du Paris des Années Folles. Lui est l'héritier des apéritifs Byrrh, une boisson qui, au milieu des années 1930, occupe plus de 50 % du marché des apéritifs! Elle est la petite fille d'Edmond Bartissol, ingénieur qui participa au percement du Canal de Suez, puis député des Pyrénées-Orientales (région d'origine de Jacques Violet) et créateur d'un apéritif qui porte son nom. Juliette et Jacques Violet,

qui partagent leur temps entre un somptueux hôtel particulier de la très chic avenue Foch et la Villa Palauda, de Thuir (en fait, un palais), ont un peu la folie des grandeurs. Ils reçoivent le Tout-Paris à leur table, font partie des meilleurs clients du très select joaillier Van Cleef & Arpels et se rendent par exemple chez Maxim's avec deux Rolls-Royce, au cas où l'une d'elles tomberait en panne dit la légende... Les registres de l'usine britannique indiquent en effet qu'ils passèrent commande en 1932 de deux Phantom II expédiées en châssis chez Fernandez & Darrin pour y être carrossées en Coupé de Ville. Et la Phantom II qui illustre ces pages, considérée jusque-là – à tort! – comme un cabriolet Kellner, >

This Phantom II is therefore one of the very rare short-chassis Continentals. It was ordered new by Juliette and Jacques Violet, a very prominent couple in Paris during the Roaring Twenties. He was the heir to Byrrh aperitifs, a drink that, in the mid-1930s, occupied more than 50% of the aperitif market! She was the granddaughter of Edmond Bartissol, an engineer who participated in the drilling of the Suez Canal, then deputy of the Pyrénées-Orientales (Jacques Violet's region of origin) and creator of an aperitif that bears his name. Juliette and Jacques Violet, who divided their time between a sumptuous private mansion on the very chic avenue Foch and Villa Palauda in Thuir (actually, a palace), had a touch of megalomania. They received all of Paris at their table, were among the best clients of the very select

jeweler Van Cleef & Arpels and went to Maxim's, for example, with two Rolls-Royces, in case one of them broke down, according to legend... The British factory records indeed indicate that they ordered in 1932 two Phantom IIs shipped as chassis to Fernandez & Darrin to be bodied as Coupé de Ville. And the Phantom II that illustrates these pages, considered until then - wrongly! - as a Kellner cabriolet, is actually the third Phantom II of the Violet couple bodied by Fernandez & Darrin! The factory records are very clear on this point, since they indicate that chassis #99RY was ordered by "Mr" J. Violet (January 24, 1934), through the intermediary of FBA Ltd (actually the French importer Franco-Britannic Autos Limited), >



est en fait la troisième Phantom II des époux Violet carrossée par Fernandez & Darrin ! Les registres de l'usine sont très clairs sur ce point, puisqu'ils indiquent que le châssis #99RY fut commandé par « Mr » J. Violet (24 janvier 1934), via l'entremise de FBA Ltd (en fait l'importateur français Franco-Britannic Autos Limited), et livré chez « Fernandez » le 19 avril 1934, après avoir traversé la Manche sur le « SS Volga » (steam ship, bateau à vapeur). La voiture, carrossée en « inside drive 4-doors completely collapsible » (en fait une sorte de cabriolet 3-positions), ne sera testée par la FBA Ltd que le 21 mars 1935, et le délai d'exécution de la carrosserie pourrait expliquer l'impatience des Violet... qui semblent avoir revendu #99RY, exportée en Angleterre dès cette année-là, et immatriculée BYM 374.

On la retrouve aux États-Unis dans les années 1950, aux mains d'un lieutenant-colonel de l'US Army, puis d'un certain David Dangler, habitant dans l'Illinois. Dans les années 2000, c'est l'homme d'affaires néerlandais et collectionneur reconnu Anton aan de Stegge qui l'acquiert et la prépare pour participer au très difficile Pékin-Paris. Elle n'y participera finalement pas, mais sera engagée au Borneo Experience Tour 2005, une randonnée de 1 200 km à travers la Malaisie et le Sultanat de Brunei. Elle fut achetée par Claude Gratzmüller en 2014, et peu utilisée depuis. Cette Phantom II sur mesure, témoin d'une époque révolue, n'attend que son nouveau dépositaire et une petite révision pour reprendre la route de l'aventure, dans la démesure des Années Folles...

and delivered to "Fernandez" on April 19, 1934, after crossing the Channel on the "SS Volga" (steam ship). The car, bodied as "inside drive 4-doors completely collapsible" (actually a sort of 3-position cabriolet), would only be tested by FBA Ltd on March 21, 1935, and the bodywork execution delay could explain the Violets' impatience... who seem to have resold #99RY, exported to England that same year, and registered BYM 374.

We find it in the United States in the 1950s, in the hands of a US Army lieutenant-colonel, then a certain David Dangler, living in Illinois. In the 2000s, it was Dutch businessman and recognized collector Anton aan de Stegge who acquired it and prepared it to participate in the very difficult Beijing-Paris. It would not ultimately

participate, but would be entered in the Borneo Experience Tour 2005, a 1,200 km tour through Malaysia and the Sultanate of Brunei. It was bought by Claude Gratzmüller in 2014, and little used since. This bespoke Phantom II, witness to a bygone era, awaits only its new custodian and a small service to take to the road of adventure again, in the excess of the Roaring Twenties...

Rolls-Royce Phantom III Saloon *by Park Ward* – 1938

Châssis n° 3DL42
Titre de circulation hollandais
Véhicule vendu sans contrôle technique
Dutch registration title
Sold without contrôle technique

40 000 - 60 000 €
SANS RÉSERVE

« Une élégance rare pour une Phantom III,
et un moteur V12 parmi les plus désirables... »

*“A rare elegance for a Phantom III,
and one of the most desirable V12 engines...”*



Au début des années 1930, les constructeurs de voitures de luxe rivalisent de démesure, tant au niveau des longueurs de châssis que des architectures de leur moteur. Hispano-Suiza met au point son 12-cylindres pendant que Cadillac produit ni plus ni moins qu'un 16-cylindres. Rolls-Royce, fort d'une précieuse expérience aéronautique, ne se laisse pas distancer dans cette course à l'armement, et décide également de mettre au point un moteur V12.

Moteur tout alu, cylindrée de 7 338 cm³, soupapes en tête : avec sa puissance de 165 ch et sa boîte 4-vitesses, la Phantom III est largement à la hauteur de la concurrence. Comme de coutume chez la vénérable maison Rolls-Royce, c'est le client qui choisit

sa carrosserie, chez Mulliner, Barker, Hooper, Park Ward ou Thrupp & Maberly. 700 Phantom III seront produites entre 1936 et 1939, et il faudra attendre 1998 pour trouver à nouveau un V12 sous le capot d'une Rolls.

Sortie d'usine en juillet 1938, le châssis #3DL42 fut carrossé en saloon à toit ouvrant par Park Ward, avec un incroyable style razor edge exprimant une élégance et une fluidité peu commune pour une automobile de ce gabarit. La voiture fut ensuite livrée à son propriétaire, H.H. Harjes, au mois d'août 1939. À l'intérieur, tout n'est que luxe et raffinement avec de confortables sièges en cuir beige, des boiseries impeccables, et des garnitures en velours rouge.

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



Cette voiture, qui apparaît dans l'ouvrage de référence de Lawrence Dalton, *Rolls Royce, The Derby Phantoms*, entra dans la collection du réputé Anton aan de Stegge en 2006. Cet hollandais, propriétaire d'une des entreprises de construction les plus importantes des Pays-Bas. Elle y reçut le meilleur traitement possible, la règle d'or de son garage étant que chacune de ses automobiles devaient être prêtes à parcourir du jour au lendemain des milliers de kilomètres pour un départ immédiat vers un pays de son choix.

Peu utilisée ces dernières années, cette sublime Phantom III nécessitera une remise en route et une révision dans les règles avant de à nouveau emmener ses passagers pour un voyage bercé de luxe et d'opulence, dans le silence et l'onctuosité de son noble V12.

In the early 1930s, luxury car manufacturers competed to outdo each other in terms of both chassis length and engine design. Hispano-Suiza developed its 12-cylinder engine, while Cadillac produced nothing less than a 16-cylinder engine. Rolls-Royce, with its valuable aeronautical experience, did not lag behind in this arms race and also decided to develop a V12 engine.

All-aluminium engine, 7,338 cc displacement, overhead valves: with its 165 hp and 4-speed gearbox, the Phantom III was more than a match for the competition. As was customary at the

venerable Rolls-Royce company, customers could choose their bodywork from Mulliner, Barker, Hooper, Park Ward or Thrupp & Maberly. 700 Phantom IIIs were produced between 1936 and 1939, and it was not until 1998 that a V12 engine was once again found under the bonnet of a Rolls-Royce.

Leaving the factory in July 1938, chassis #3DL42 was bodied as a saloon with a sunroof by Park Ward, with an incredible razor-edge style expressing an elegance and fluidity unusual for a car of this size. The car was then delivered to its owner, H.H. Harjes, in August 1939. Inside, it is all luxury and refinement, with comfortable beige leather seats, impeccable woodwork and red velvet trim.

This car, which appears in Lawrence Dalton's reference work, Rolls Royce, The Derby Phantoms, entered the collection of the renowned Anton aan de Stegge in 2006. This Dutchman owned one of the largest construction companies in the Netherlands. The car received the best possible treatment, as the golden rule of his garage was that each of his cars had to be ready to travel thousands of kilometres overnight for immediate departure to a country of his choice.

Having been little used in recent years, this sublime Phantom III will need to be recommissioned and thoroughly serviced before it can once again take its passengers on a journey of luxury and opulence, in the silence and smoothness of its noble V12 engine.



Rolls-Royce Silver Wraith – 1948

Châssis n° WYA73
Carte grise belge
Véhicule vendu sans contrôle technique
Belgian registration title
Sold without contrôle technique

25 000 - 35 000 €

« Vendue neuve à Bruxelles, emblème absolu de l'élégance britannique. »

“Sold new in Brussels, the ultimate symbol of British elegance.”



La Rolls-Royce Silver Wraith produite de 1946 à 1958 fut le premier modèle fabriqué après-guerre. Construite à Crewe, au Royaume-Uni, elle n'était vendue qu'en châssis nu. Les clients choisissaient ensuite un carrossier indépendant comme Park Ward, H.J. Mulliner ou Hooper pour concevoir la carrosserie. Ce modèle a donc donné naissance à une grande variété de versions uniques, souvent très luxueuses. La Silver Wraith était animée par un moteur 6-cylindres en ligne de 4,3 l porté à 4,9 l en 1951. Équipée d'une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports, une boîte automatique fut disponible en option dès 1952. Voiture luxueuse et statutaire, sa suspension hydraulique offrait un confort exceptionnel pour l'époque.

Sortie des chaînes d'assemblage à Crewe le 16 octobre 1947, notre châssis a été envoyé chez James Young Ltd à Londres pour recevoir

sa carrosserie. Une fois terminée, elle sera livrée le 15 septembre 1948 à Bruxelles chez l'importateur André Pissart situé Boulevard de Waterloo. Elle possédait alors une carrosserie noire avec un intérieur beige. Fidèle à sa conception d'origine, notre exemplaire se présente en très bel état de conservation. Restaurée par le passé sa carrosserie noire est rehaussée par un élégant liseré rouge qui court le long de la caisse et que l'on retrouve sur les enjoliveurs. À l'instar de la carrosserie, les chromes sont étincelants.

L'habitacle est également en bon état, la sellerie en velours est confortable et les boiseries sont bien conservées. On notera la présence d'un toit ouvrant très agréable. Véritable icône de l'après-guerre, la Silver Wraith est le symbole ultime du raffinement britannique.

The Rolls-Royce Silver Wraith, produced from 1946 to 1958, was the first model manufactured after the war. Built in Crewe, UK, it was sold only as a bare chassis. Customers then chose an independent coachbuilder such as Park Ward, H.J. Mulliner or Hooper to design the bodywork. This model therefore gave rise to a wide variety of unique, often very luxurious versions. The Silver Wraith was powered by a 4.3-litre inline 6-cylinder engine, which was increased to 4.9 litres in 1951. Equipped with a 4-speed manual gearbox, an automatic transmission was available as an option from 1952. A luxurious and prestigious car, its hydraulic suspension offered exceptional comfort for the time.

Rolling off the assembly line in Crewe on 16 October 1947, our chassis was sent to James Young Ltd in London to be fitted with

its bodywork. Once completed, it was delivered on 15 September 1948 to the importer André Pissart on Boulevard de Waterloo in Brussels. At the time, it had black bodywork with a beige interior.

True to its original design, our model is in very good condition. Restored in the past, its black bodywork is enhanced by an elegant red trim that runs along the body and is also found on the hubcaps. Like the bodywork, the chrome is sparkling.

The interior is also in good condition, with comfortable velvet upholstery and well-preserved woodwork. There is also a very pleasant sunroof. A true post-war icon, the Silver Wraith is the ultimate symbol of British refinement.

69 bis

Bentley Special « Speed Six » – 1956

Châssis n° B201CM
Titre de circulation hollandais
Dutch registration title
200 000 - 250 000 €

« Un belle évocation de Speed 6, avec des pièces Petersen, et prête pour affronter les plus endurants rallyes du monde ! »
“A beautiful evocation of Speed 6, with Petersen parts, and ready to take on the world’s most gruelling rallies!”



« Il est extrêmement difficile d’expliquer avec des mots ou par écrit la fascination exacte qu’exerce une grande voiture rapide, telle que celle représentée avec tant de talent par le modèle Bentley Speed. » *The Autocar* à propos de la Bentley Speed Six, 5 septembre 1930.

La Bentley Speed Six Le Mans est incontestablement l’une des plus grandes voitures de son époque. Née voiture de tourisme pour concurrencer la Rolls-Royce New Phantom, la Speed Six s’est révélée une incroyable auto de compétition : en 1929, la Speed Six de Barnato/Birkin remporte notamment les 24 Heures du Mans... devant un trio de Bentley 4 ½ Litre, et Barnato/Kidston réitérèrent cet exploit l’année suivante...

Basée dans un petit village au cœur de la campagne du Devon, dans le sud-ouest de l’Angleterre, Petersen Engineering s’est forgé une réputation tant au niveau national qu’international, en restaurant, reconstruisant et recréant des Bentley.

La voiture qui illustre ces pages fut construite il y a une trentaine d’années en utilisant des pièces justement issues des productions Petersen. Elle utilise un châssis de Bentley R-Type modifié et un moteur de S1 de 4,9 l de cylindrée. Avec sa caisse d’inspiration Le Mans très légère, et ses trains roulants « modernes », elle offre un agrément de conduite incroyable pour une auto ayant le look de l’iconique Bentley des années 1920...

Son actuel propriétaire, qui la possède depuis plus de 20 ans,

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

‘It is extremely difficult to explain in words or in writing the exact fascination exerted by a large, fast car such as the one so skilfully represented by the Bentley Speed model.’ *The Autocar* on the Bentley Speed Six, 5 September 1930.

The Bentley Speed Six Le Mans is undoubtedly one of the greatest cars of its era. Originally designed as a touring car to compete with the Rolls-Royce New Phantom, the Speed Six proved to be an incredible racing car: in 1929, Barnato/Birkin’s Speed Six won the 24 Hours of Le Mans... ahead of a trio of Bentley 4 ½ Litres, and Barnato/Kidston repeated the feat the following year...

Based in a small village in the heart of the Devon countryside in south-west England, Petersen Engineering has built a reputation both nationally and internationally for restoring, rebuilding and recreating Bentleys.

The car featured on these pages was built around thirty years ago using parts sourced from Petersen’s production line.

It uses a modified Bentley R-Type chassis and a 4.9-litre S1 engine. With its very light Le Mans-inspired body and ‘modern’ running gear, it offers incredible driving pleasure for a car with the look of the iconic 1920s Bentley...

Its current owner, who has owned it for over 20 years, has taken part in a large number of rallies at the wheel, not hesitating to set off on journeys of several thousand kilometres ‘by road’. Kuala Lumpur – Hanoi, Liège – Rome, Tour of the Baltic and Tour of Sicily: the car has never encountered the slightest problem, always bringing its crew safely to their destination, under the supervision of the renowned Dutch Bentley specialist Belrose. A car ready to take on the most gruelling and difficult rallies of its kind, including Beijing-Paris...





a participé à un très grand nombre de rallyes à son volant, n'hésitant pas à partir pour plusieurs milliers de kilomètres, « par la route ». Kuala-Lumpur – Hanoï, Liège – Rome, Tour de la Baltique et Tour de la Sicile: la voiture n'a jamais rencontré le moindre souci, emmenant toujours son équipage à bon port,

sous la supervision du très renommé spécialiste Bentley hollandais Belrose. Une auto prête à prendre le départ des plus endurants et difficiles rallyes du genre, dont le Pékin-Paris...



70

Bentley R-Type – 1954

Châssis n° B68LXF
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

20 000 - 30 000 €
SANS RÉSERVE

« Le mythe Bentley à une estimation attractive,
et sans réserve. »

*“The Bentley myth at an attractive estimate,
and without reserve.”*



La prestigieuse marque automobile aujourd'hui propriété de Volkswagen et connue pour ses voitures de luxe et de course, est fondée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley. Son siège est à Cricklewood, au nord de Londres. Bentley obtiendra cinq victoires aux 24 Heures du Mans dans les années 1920 avec une voiture propulsée par un redoutable 6-cylindres 3 l à arbre à cames en tête. Les conséquences de la crise de 1929 auront raison de l'indépendance de Bentley qui tombe dans le giron de Rolls-Royce en 1931. Dès lors le développement des deux marques sera indissociable. Le type R est la deuxième série de voitures produite par Bentley après la Seconde Guerre mondiale. Elle succède à la Mark VI. Lors de son développement, le projet

portait d'ailleurs le nom de Bentley Mark VII, elle portera le nom de R en référence au nom du châssis. La face avant de la voiture n'est pas différente de la Mark VI mais les formes générales, elles, le sont. Elle sera très proche de sa cousine la Silver Dawn. Les type R reçoivent un moteur 6-cylindres en ligne de 4,6 l alimenté par deux carburateurs SU de type H6. Il développe près de 130 ch et permettait plus de 160 Km/h. Le système d'échappement est un élément particulièrement important de la R parce que son système de collecteurs permet un grand confort de roulement et offre un vrai silence à l'intérieur de la voiture. Une transmission manuelle à 4 vitesses était proposée de série, mais aussi une transmission automatique.

Pour la liaison au sol, elle bénéficie d'une suspension indépendante à l'avant et de ressorts hélicoïdaux à lames de ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Comme d'habitude, l'intérieur est noble et associe ronce de noyer, cuir Connolly et tapis en laine Wilton. Après 2 323 exemplaires produits, la R tire sa révérence et sera remplacée par la S.

La voiture qui illustre ces pages vit le jour en 1954. Elle est en bon état de présentation, avec une peinture de qualité moyenne, refaite il y a longtemps (on note bien sûr quelques traces de rouille). L'intérieur est caractéristique avec son cuir et ses moquettes (très abimées à l'arrière) épais et son tableau de bord en ronce de noyer. En conduite à gauche cette statuaire Bentley sera à redémarrer avant d'envisager de parader à son bord.

The prestigious car brand, now owned by Volkswagen and known for its luxury and racing cars, was founded on 18 January 1919 by Walter Owen Bentley. Its headquarters are in Cricklewood, north London. Bentley won five victories at the 24 Hours of Le Mans in the 1920s with a car powered by a formidable 3-litre 6-cylinder overhead camshaft engine.

The consequences of the 1929 crisis led to the end of Bentley's independence, and it fell into the hands of Rolls-Royce in 1931. From then on, the development of the two brands would be inseparable. The Type R was the second series of cars produced

by Bentley after the Second World War. It succeeded the Mark VI. During its development, the project was named the Bentley Mark VII, but it was given the name R in reference to the chassis name. The front of the car was no different from the Mark VI, but the overall shape was. It was very similar to its cousin, the Silver Dawn.

The Type R was fitted with a 4.6-litre inline 6-cylinder engine powered by two SU H6 carburetors. It developed nearly 130 bhp and could reach speeds of over 160 km/h. The exhaust system is a particularly important feature of the R because its manifold system provides a comfortable ride and ensures a quiet interior. A 4-speed manual transmission was offered as standard, but an automatic transmission was also available.

For the suspension, it features independent front suspension and semi-elliptical leaf springs at the rear. As usual, the interior is luxurious, combining burr walnut, Connolly leather and Wilton wool carpets. After 2,323 units were produced, the R bowed out and was replaced by the S.

The car featured on these pages was built in 1954. It is in good condition, with average quality paintwork that was redone a long time ago (there are some traces of rust, of course). The interior is characteristic with its thick leather and carpets (very damaged in the rear) and its burr walnut dashboard. This stately left-hand drive Bentley will need to be restarted before you can consider parading around in it.



Bentley S2 – 1962

Châssis n° B161LBR
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

20 000 - 30 000 €
SANS RÉSERVE

« Le V8 Bentley à portée de main... »
“The Bentley V8 within reach...”



La prestigieuse marque automobile aujourd'hui propriété de Volkswagen et connue pour ses voitures de luxe et de course, est fondée le 18 janvier 1919 par Walter Owen Bentley. Son siège est à Cricklewood, au nord de Londres. Bentley obtiendra cinq victoires aux 24 Heures du Mans dans les années 1920 avec une voiture propulsée par un redoutable 6-cylindres 3 l à arbre à cames en tête.

Les conséquences de la crise de 1929 auront raison de l'indépendance de Bentley qui tombe dans le giron de Rolls-Royce en 1931. Dès lors le développement des deux marques sera indissociable. La lignée des séries « S » est lancée en 1955 avec la S1 en remplacement de la R. Cette dénomination S1 fut attribuée rétrospectivement pour la distinguer des S2 et S3 qui allaient

lui succéder. La Bentley S1 fut la dernière voiture de la marque animée par un moteur 6-cylindres en ligne. Esthétiquement, la S1 était très proche de sa cousine la Rolls Royce Silver Cloud. Sa remplaçante la S2 sera lancée en août 1959. La principale innovation de la nouvelle version résidait dans son moteur V8 tout aluminium d'une cylindrée de 6 230 cm³.

Ce nouveau moteur fut une arme pour séduire le marché américain. Plus compact et léger, il équipera longtemps les modèles de la marque. Le confort à bord est tout simplement exceptionnel, l'alliance du cuir et des boiseries permettent d'envisager sereinement des promenades au long court et la boîte de vitesses automatique à 4 rapports vient prolonger cette douceur.

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



Le modèle présenté arbore une robe en deux tons noir et prune, associée à un intérieur en cuir de couleur rouge. La carrosserie de la voiture a été restaurée il y a quelques années, son intérieur d'origine pourra faire l'objet d'une réfection bien que sa patine présente un certain attrait. L'ensemble boiserie en loupe de noyer et plafonnier présente un aspect satisfaisant. Cette voiture est équipée de tablettes à l'arrière et de quatre vitres électriques choyant ainsi tous ses passagers.

Jamais été restaurée, elle fut acquise par son actuel propriétaire en 2015. Elle n'a pas roulé depuis et sera donc à redémarrer et réviser. Cette Bentley au classicisme légendaire propose des charmes dont on ne se lasse pas. Elle reste une valeur sûre : la légende et le plaisir à portée de main.

The prestigious car brand, now owned by Volkswagen and known for its luxury and racing cars, was founded on 18 January 1919 by Walter Owen Bentley. Its headquarters are in Cricklewood, north London. Bentley won five victories at the 24 Hours of Le Mans in the 1920s with a car powered by a formidable 3-litre 6-cylinder overhead camshaft engine.

The consequences of the 1929 crisis led to the end of Bentley's independence, and it fell into the hands of Rolls-Royce in 1931. From then on, the development of the two brands would be inseparable. The 'S' series was launched in 1955 with the S1

replacing the R. The designation S1 was given retrospectively to distinguish it from the S2 and S3 that would follow. The Bentley S1 was the last car of the brand to be powered by a 6-cylinder in-line engine. Aesthetically, the S1 was very similar to its cousin, the Rolls Royce Silver Cloud. Its replacement, the S2, was launched in August 1959. The main innovation of the new version was its all-aluminium V8 engine with a displacement of 6,230 cm³.

This new engine was a weapon to seduce the American market. More compact and lighter, it would be fitted to the brand's models for a long time to come. The comfort on board is simply exceptional, with the combination of leather and wood trim making long journeys a pleasure, and the 4-speed automatic gearbox adding to the smoothness.

The model presented here features a two-tone black and plum exterior, paired with a red leather interior. The car's bodywork was restored a few years ago, and its original interior could do with some refurbishment, although its patina has a certain charm. The burr walnut woodwork and ceiling light are in satisfactory condition. This car is equipped with rear tables and four electric windows, ensuring the comfort of all its passengers.

Never restored, it was acquired by its current owner in 2015. It has not been driven since and will therefore need to be restarted and serviced. This legendary classic Bentley offers timeless charm. It remains a safe bet: legend and pleasure at your fingertips.



Chevrolet Corvette C1 – 1960

Châssis n° 008678100729
Titre de circulation belge
Belgian registration title
80 000 - 100 000 €

« Un des millésimes de Corvette les plus appréciés, dans une jolie combinaison de couleur et roulant parfaitement... »
“One of the most popular Corvette models, in an attractive colour combination and in perfect running order...”



Au début des années 1950, la marque Chevrolet présente l'un des modèles les plus emblématiques de la production américaine, la Corvette. La C1, est à l'époque la première voiture de série munie d'une carrosserie en fibre de verre. La ligne très novatrice est directement reprise du concept-car EX-122 Roadster présenté en janvier 1953 au Waldorf Astoria de New York.

L'auto est alors motorisée par un 6-cylindres en ligne Chevrolet de 3,9 l accouplé à une boîte automatique. Malheureusement ce bloc *blue flame* ne développe pas la puissance attendue par ses utilisateurs. Afin de corriger ce défaut et d'augmenter les ventes, un nouveau moteur est proposé en 1955. Il s'agit d'un V8, architecture qui sera déclinée sur les futures générations.

Accouplé à une boîte automatique ou à une boîte manuelle à 3 rapports ce V8 d'une cylindrée de 4,3 l développe 195ch. C'est réellement en 1956 que la gamme se voit dotée de moteurs suffisamment puissants pour les standards du marché. Le V8 4.3 l est proposé en trois versions développant 210, 225, ou 240 ch. Les performances sont en net progrès tout comme les ventes qui suivent la même évolution. Une boîte mécanique à 4 rapports sera ensuite proposée en 1957. Les cylindrées et les puissances, continueront de progresser jusqu'au remplacement du modèle en 1963.

Au-delà des performances, le mythe Corvette est aussi né du look exceptionnel de cette première génération. La C1 se

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



caractérise par une ligne unique tirant certaines inspirations de l'univers aéronautique, son tableau de bord futuriste ou encore son pare-brise panoramique enveloppant. Sa carrosserie aura connu plusieurs évolutions stylistiques avec notamment l'apparition en 1958 d'une face avant à 4 phares.

Notre exemplaire est équipé du V8 de 283 ci (4,6 l) développant 230 ch, accouplé à une boîte 4-vitesses manuelle comme il sied à ce modèle sportif. Comme c'était souvent le cas à l'époque, elle est bicolore, bleu turquoise et blanc, une combinaison soulignant à merveille la ligne originale de ce modèle 1960. Il s'agit d'ailleurs d'un des millésimes les plus recherchés, avec sa calandre 4-phares et son arrière arrondi. Entretien régulièrement et avec soin par son propriétaire, cette voiture arbore un bel état de présentation, et fonctionne très bien. Elle prit d'ailleurs part à un rallye traversant les États-Unis en 2017, le fameux Tour America, via Santa Fe, Moab, Las Vegas et San Francisco.

In the early 1950s, Chevrolet introduced one of the most iconic models in American production, the Corvette. The C1 was the first production car at the time to feature a fiberglass body. Its highly innovative design was taken directly from the EX-122 Roadster concept car unveiled in January 1953 at the Waldorf Astoria in New York.

The car was powered by a 3.9-litre Chevrolet inline 6-cylinder engine coupled with an automatic transmission. Unfortunately, this Blue Flame engine did not deliver the power expected by its users. In order to correct this flaw and increase sales, a new

engine was introduced in 1955. It was a V8, an architecture that would be used in future generations.

Coupled with an automatic or 3-speed manual transmission, this 4.3-litre V8 engine developed 195 hp. It was really in 1956 that the range was equipped with engines powerful enough to meet market standards. The 4.3-litre V8 was available in three versions developing 210, 225 or 240 hp. Performance improved significantly, as did sales, which followed the same trend. A 4-speed manual gearbox was then offered in 1957. Engine sizes and power continued to increase until the model was replaced in 1963.

Beyond its performance, the Corvette legend was also born from the exceptional look of this first generation. The C1 is characterised by its unique styling, drawing inspiration from the world of aeronautics, its futuristic dashboard and its wraparound panoramic windscreen. Its bodywork underwent several stylistic changes, notably with the appearance in 1958 of a front end with four headlights.

Our model is equipped with a 283 ci (4.6 l) V8 engine developing 230 hp, coupled with a 4-speed manual gearbox, as befits this sports model. As was often the case at the time, it is two-tone, turquoise blue and white, a combination that perfectly highlights the original lines of this 1960 model. It is also one of the most sought-after vintages, with its four-headlight grille and rounded rear. Regularly and carefully maintained by its owner, this car is in beautiful condition and runs very well. It took part in a rally across the United States in 2017, the famous Tour America, via Santa Fe, Moab, Las Vegas and San Francisco.



73

Chevrolet Corvette C2 Cabriolet Hard-top – 1963

Châssis n° 30867S118819
 Copie du titre de circulation américain, véhicule
 dédouané en France
 Véhicule vendu sans contrôle technique
*Copy of the US title, customs cleared in France
 Sold without contrôle technique*

50 000 - 70 000 €
 SANS RÉSERVE

« Une très belle et saine Corvette C2 avec son Hard
 Top, à redémarrer. »

*“A beautiful and healthy Corvette C2 with its hard
 top, ready to be restarted.”*



Conformément aux modèles de l'année modèle 1963, elle est dotée de phares escamotables et, parmi les options, elle possède une radio d'époque, et surtout l'appréciable hard top. Achetée en 2014 par son propriétaire actuel, la voiture n'a pas roulé depuis et sera donc à redémarrer dans les règles.

the car's promising performance. Many enthusiasts consider it to be the most beautiful Corvette in the model's long history.

The car featured on these pages was sold new by the Les Vogel Chevrolet dealership in San Francisco, California. It was delivered on 5 July 1963 and probably had three other owners before joining the Blackhawk Collection, where it remained for 25 years.

The origins of the Chevrolet Corvette are astonishing. Initially a concept car, it was so enthusiastically received when it was unveiled in 1953 that Chevrolet quickly decided to take the plunge into industrial production.

Originally, its bodywork was painted 'Daytona blue', with upholstery in the same colour. Today, it boasts stunning Silver Blue Metallic bodywork. It is equipped with its original engine, the famous 327 ci (5.4 l) V8, coupled with a Muncie T-10 manual transmission and fed by the enormous Carter AFB 3461S carburettor, enabling it to deliver an impressive 300 hp.

Seven years after the release of the first Corvette, Chevrolet needed to innovate and introduce a completely redesigned second generation: thus was born the C2, based on designs by Bill Mitchell, who also created the Camaro and Pontiac Firebird! A complete break from the style of previous versions, the Corvette C2 stood out with its sleek lines that emphasised

In keeping with the 1963 model year, it has pop-up headlights and, among the options, a period radio and, above all, the much-appreciated hard top. Purchased in 2014 by its current owner, the car has not been driven since and will therefore need to be restarted in accordance with the rules.

La genèse de la Chevrolet Corvette est étonnante. Concept car dans un premier temps, elle a reçu un accueil si enthousiaste lors de sa présentation en 1953, que Chevrolet a rapidement décidé de franchir le cap de l'industrialisation.

Sept ans après la sortie de la première Corvette, Chevrolet se doit d'innover et de présenter une seconde génération intégralement revue : ainsi naît la C2, issue des dessins de Bill Mitchell, également père de la Camaro et de la Pontiac Firebird ! En rupture totale par rapport au style des versions antérieures, la Corvette C2 se distingue par une ligne aux traits élancés qui souligne les performances prometteuses de l'engin. Nombre d'amateurs la considèrent comme la plus belle Corvette dans la longue histoire du modèle.

La voiture qui illustre ces pages fut vendue neuve par le concessionnaire Chevrolet Les Vogel de San Francisco, en Californie. Elle a été livrée le 5 juillet 1963 et a vraisemblablement connu trois autres propriétaires avant d'intégrer la Blackhawk Collection où elle restera 25 ans.

À l'origine, sa carrosserie était peinte en « bleu Daytona », avec une sellerie de la même couleur. Elle se présente aujourd'hui avec une carrosserie couleur *Silver Blue Metallic* du plus bel effet. Elle est équipée de son moteur d'origine, le fameux V8 327 ci (5,4 l), accouplé à une transmission manuelle Muncie T-10, gavé par l'énorme carburateur Carter AFB 3461S, ce qui lui permet de délivrer l'honorable puissance de 300 ch.



74

Shelby Mustang GT 350 – 1970

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

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

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



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

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

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

Officiellement la puissance du moteur porte à 290 ch mais les spécialistes savent qu'à l'époque le constructeur avait baissé les puissances sur le papier afin de satisfaire les assureurs; le V8 développerait plus de 340 ch. Aujourd'hui avec un moteur neuf et une mécanique entièrement révisée, cette Mustang Shelby se tient prête à prendre la route au son rauque de son mythique moteur, le tout avec une estimation attractive!

The result of a collaboration between Carroll Shelby and Ford, this version is in fact an extension of the 1969 model; the cars are assembled by the subcontractor AO SMITH: only 789 examples of this version will be built, recognizable by its black stripes, fiberglass opening panels and fenders, and Thunderbird taillights.

The Shelby presented in these pages is a true rarity under our skies. It was built at the end of 1969 and later put on the road in September 1970. Pastel Grey (original yellow), a very subtle grey-white, the interior is original red skai. Equipped with manual gearbox and original short axle. Imported from the USA by a leading specialist a few years ago, it had been fully restored beforehand. The engine was also rebuilt, retaining its original

block. A famous TV show specializing in mechanical restoration took charge of the mission and did a fantastic job: the liner and pistons were new, and everything was checked.

Officially, the engine's power is increased to 290 hp, but specialists know that at the time, the manufacturer had lowered the power ratings on paper in order to satisfy the insurers; the V8 would develop more than 340 hp. Today, with a new engine and completely overhauled mechanics, this Mustang Shelby is ready to take to the road to the raucous sound of its mythical engine, all at an attractive price!

75

Porsche 911 2.0 S « Prototype » ex-Ferdinand Piëch et Hans Mezger – 1968

Châssis n° 320013
Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg registration title

400 000 - 600 000 €

« Un prototype unique ayant préfiguré l'avenir de la 911, conduit et développé par 2 des plus importants ingénieurs de la marque. »

“A unique prototype that foreshadowed the future of the 911, driven and developed by two of the brand's most important engineers.”



La Porsche 911 S est lancée en 1966 comme version sportive de la 911. Équipée d'un moteur 2.0 l flat-6 développant 160 ch, elle offre des performances nettement supérieures au modèle standard présenté en 1964. Son moteur type 901/02 adopte des arbres à came plus agressifs et des carburateurs Weber spécifiques, elle est également dotée de quatre freins à disques, une nouveauté pour l'époque. Reconnaisable à ses jantes Fuchs, cette véritable icône pose les bases de la légende Porsche sur nos routes et en compétition.

La Porsche 911 S que nous présentons ici n'est pas une auto ordinaire, sous sa robe rouge bordeaux se cachent bon nombre de subtilités et de détails innovants qui ont préfiguré l'avenir de la 911.

Le premier détail concerne son numéro de châssis, qui ne correspond pas à la numérotation habituelle. Le deuxième concerne le certificat d'immatriculation d'origine qui précise que cette auto a été mise en circulation le 31 mai 1968 au nom de Dr Ing. h.c. F. Porsche KG. Ces deux points sont étonnants et suggèrent qu'il faut se concentrer sur les caractéristiques techniques de cette auto. Lors de la première restauration de la voiture son propriétaire de l'époque s'est retrouvé confronté à un casse-tête car les pièces de rechange ne s'installaient pas en lieu et place sur sa voiture. Après de multiples vérifications, il s'est avéré que cette auto disposait d'un châssis et d'un empattement plus long que la normale. Modification qui sera visible à partir de 1969 afin d'améliorer la tenue de route de la 911. >

The Porsche 911 S was launched in 1966 as a sporty version of the 911. Equipped with a 2.0-litre flat-6 engine developing 160 hp, it offered significantly higher performance than the standard model introduced in 1964. Its 901/02 engine featured more aggressive camshafts and special Weber carburetors, and it was also equipped with four disc brakes, a novelty at the time. Recognisable by its Fuchs wheels, this iconic saloon laid the foundations for the Porsche legend on our roads and in competition.

The Porsche 911 S presented here is no ordinary car. Beneath its burgundy red exterior lie a number of subtle and innovative details that foreshadowed the future of the 911. The first detail

concerns its chassis number, which does not correspond to the usual numbering system. The second is the original registration certificate, which states that this car was put into service on 31 May 1968 in the name of Dr Ing. h.c. F. Porsche KG. These two points are surprising and suggest that we should focus on the technical characteristics of this car. During the car's first restoration, its owner at the time was faced with a headache because the spare parts did not fit in place on his car. After multiple checks, it turned out that this car had a longer than normal chassis and wheelbase. This modification would become visible from 1969 onwards in order to improve the road holding of the 911. >



Les autres spécificités de notre exemplaire se retrouvent sous le capot. Son moteur 2.0 l est associé à un système d'injection mécanique développé par le célèbre ingénieur Hans Mezger. Il s'agit du premier moteur de route équipé de cette technologie. Entièrement en aluminium ce système plus performant était également plus léger de 16 kg et permettait ainsi de réduire le survirage de la voiture. On le retrouvera notamment sur les 911 2.7 RS ou la 2.7 MFI. Outre le système d'injection, l'allumage est également spécifique sur cette auto, elle reçoit le 1^{er} système d'allumage à condensateur haute performance qui s'avère plus efficace notamment à haut régime. Devant la hausse de performance elle reçoit des disques ventilés et un radiateur d'huile qui se généraliseront sur les futures 911. On

notera enfin quelques spécificités comme le balai d'essuie-glace arrière, les vitres électriques ou le starter au niveau du frein à main. En conclusion, cette auto atypique construite en 1968 comporte de nombreuses caractéristiques que l'on retrouvera sur le millésime 1969.

Cette auto de pré-production a certainement été utilisée pour l'homologation des nouvelles spécifications, mais elle était surtout la voiture de fonction de Ferdinand Piëch. Il occupait alors le poste de directeur du département des essais et du développement. Il a ainsi directement et largement contribué au test de cette nouvelle technologie en vue de son installation sur les futures 911. L'histoire ne s'arrête pas là car en 1969, >

The other special features of our model can be found under the bonnet. Its 2.0-litre engine is combined with a mechanical injection system developed by the famous engineer Hans Mezger. It is the first road engine to be equipped with this technology. Made entirely of aluminium, this more efficient system was also 16 kg lighter, thereby reducing the car's oversteer. It was used in particular on the 911 2.7 RS and 2.7 MFI models. In addition to the injection system, the ignition system was also specific to this car, featuring the first high-performance capacitor ignition system, which proved to be more efficient, particularly at high revs. In view of the increase in performance, it was fitted with ventilated discs and an oil cooler, which would become standard on future 911s. Finally, there are a few other specific features, such as the rear windscreen wiper, electric windows and the choke on the handbrake. In conclusion, this unusual car, built in 1968, has many features that would be found on the 1969 model. This pre-production car was certainly used for homologation of the new specifications, but it was primarily Ferdinand Piëch's

company car. At the time, he was head of the testing and development department. He thus contributed directly and significantly to testing this new technology with a view to installing it in future 911 models. The story doesn't end there, because in 1969, Porsche sold this car to Hans Mezger himself, who used it to drive to the factory until 1972. The story also goes that he drove it to Le Mans in 1970 to watch the victory of the 917, a prototype he himself had developed.

This 911 S is now in concours condition, having undergone a high-quality restoration worthy of its history. Accompanied by its original registration document and various copies of period documents, this car is ready to hit the road. An exceptional car in terms of its technicality and history, it highlights protagonists who have become key figures in the Porsche universe: Ferdinand Piëch and Hans Mezger. We can therefore say that it deserves its place in the finest collections, if not in the Zuffenhausen museum itself.





cette voiture sera vendue par Porsche à Hans Mezger lui-même qui l'utilisera pour se rendre à l'usine jusqu'en 1972. L'histoire raconte également qu'il s'est rendu au Mans en 1970 à son volant afin d'assister à la victoire de la 917, prototype qu'il a lui-même développé.

Cette 911 S se présente aujourd'hui dans un état concours, elle a bénéficié d'une restauration de grande qualité à la hauteur de son histoire. Accompagnée de son titre de circulation d'origine et de différentes copies de documents d'époque, rien n'est à prévoir sur cette auto qui est prête à prendre la route.

Voiture exceptionnelle de par sa technicité et son histoire, elle met en avant des protagonistes qui sont devenus des stars incontournables de l'univers Porsche : Ferdinand Piëch et Hans Mezger. Nous pouvons donc affirmer qu'elle mérite sa place dans les plus belles collections si ce n'est au sein même du musée de Zuffenhausen.

76

Porsche 911 2.2 S – 1971

Châssis n° 9111301408
Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg registration title

120 000 - 150 000 €

« Superbe configuration, restauration de qualité ! »
“Superb configuration, high-quality restoration!”



La Porsche 911 2.2 S produite de 1969 à 1971 succède à la 2.0 S. Son moteur 6-cylindres à plat à injection mécanique Bosch (MFI) développe 180 ch. Elle bénéficie d'une suspension raffermie, de freins renforcés et d'un tableau de bord mieux équipé. Esthétiquement, elle se distingue par ses jantes Fuchs ou encore son badge S. Icône des années 1970, elle marque l'équilibre parfait entre sportivité et élégance.

Notre exemplaire a bénéficié d'une superbe restauration il y a environ 7 ans. Ainsi la carrosserie a été repeinte dans sa teinte d'origine *Orange Tangerine* très recherchée aujourd'hui. Les chromes sont étincelants et les jantes Fuchs couleur noir et alu sont splendides, elles s'intègrent parfaitement à l'ensemble.

Dans l'habitacle on observe une magnifique sellerie semi-cuir à motif Pepita ou pied de poule, emblématique de l'époque. Le tableau de bord, les contreportes, l'accastillage et les moquettes noires sont en très bon état.

Sous le capot on retrouve un moteur 2.2 S type 911/02 de 1970, il a lui aussi bénéficié d'une restauration complète, environ 7 000 km ont été parcourus depuis. Performante et efficace cette 911 sera votre partenaire de choix pour vos rallyes historiques ou sorties entre amis.

Facilement utilisable au quotidien, capable d'enchaîner les kilomètres à toute allure avec une fiabilité légendaire, la 911 est un véritable couteau suisse très apprécié des *gentlemen drivers*.

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



Avec une superbe configuration et une restauration de grande qualité, notre exemplaire mérite toute l'attention des collectionneurs les plus avertis.

The Porsche 911 2.2 S, produced from 1969 to 1971, succeeded the 2.0 S. Its flat-six engine with Bosch mechanical fuel injection (MFI) develops 180 hp. It features a firmer suspension, reinforced brakes and a better-equipped dashboard. Aesthetically, it stands out with its Fuchs wheels and S badges. An icon of the 1970s, it strikes the perfect balance between sportiness and elegance.

Our model underwent a superb restoration about seven years ago. The bodywork has been repainted in its original tangerine orange colour, which is highly sought-after today. The chrome is sparkling and the black and aluminium Fuchs wheels are splendid, blending in perfectly with the overall look.

The interior features magnificent semi-leather upholstery with a Pepita or houndstooth pattern, emblematic of the era. The dashboard, door panels, fittings and black carpets are in very good condition.

Under the bonnet is a 1970 2.2 S type 911/02 engine, which has also undergone a complete restoration and has covered approximately 7,000 km since then. High-performance and efficient, this 911 will be your partner of choice for historic rallies or outings with friends.

Easy to use on a daily basis, capable of clocking up the kilometer at high speed with legendary reliability, the 911 is a true Swiss Army knife that is highly prized by gentleman drivers. With its superb configuration and high-quality restoration, our model deserves the attention of even the most discerning collectors.





DIE PORSCHE- KOLLEKTION

LOTS 77 À 82

Porsche 912 – 1967

Châssis n° 12801942
Carte grise française
French registration title
50 000 - 70 000 €

« Historique limpide, troisième main française ! »
“Clear history, sold new in France, third owner!”



Après la sortie de la 911 en 1964, la firme de Stuttgart se rend compte qu'une partie de la clientèle de la 356 disparaît face à la hausse conséquente des prix. Il devient donc nécessaire d'ajouter au catalogue une auto plus modeste : c'est le retour au 4-cylindres. La nouvelle-née récupérera la ligne de la 911, le 4-cylindres 1,6 l de la 356 SC, et sera baptisée 912.

Notre exemplaire est livré par Sonauto le 30 novembre 1967, immatriculé dans les Hauts-de-Seine avec le numéro 5369 P 92. Deux ans plus tard, c'est le beau-frère du premier propriétaire qui rachète cette auto, et qui la conservera jusqu'en 2021, date d'achat par son propriétaire actuel.

La voiture sera immobilisée 20 ans avant de bénéficier d'une importante remise en route : reprise intégrale du moteur, remise en état des carburateurs et du système d'embrayage, des planchers, des pneus, du pédalier, avant une reprise intégrale de la peinture dans sa teinte d'origine ! En 2015, une expertise salue la qualité du travail et l'état de l'habitacle, majoritairement d'origine.

Depuis 2021, la voiture fait partie de la collection d'un passionné de la marque, ayant pris soin de lui offrir deux entretiens conséquents (factures disponibles au dossier). Sa patine est intéressante, la peinture est assez belle malgré quelques traces de corrosion sur les bas de portes, et la sellerie est en bel état.

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



Rares sont les 912 à l'histoire aussi bien suivie ! Celle-ci est encore accompagnée par son livret de service original, ainsi que par sa carte grise de 1969. Amateurs de belles histoires, ne vous y trompez pas !

After the release of the 911 in 1964, the Stuttgart-based company realised that part of its 356 customer base was disappearing due to the significant price increase. It therefore became necessary to add a more modest car to the catalogue: this marked a return to the 4-cylinder engine. The new model would feature the lines of the 911, the 1.6-litre 4-cylinder engine of the 356 SC, and would be named the 912.

Our example was delivered by Sonauto on 30 November 1967 and registered in the Hauts-de-Seine department with the number 5369 P 92. Two years later, the brother-in-law of the first owner bought the car and kept it until 2021, when it was purchased by its current owner.

The car was immobilised for 20 years before undergoing a major overhaul: complete engine rebuild, restoration of the carburetors and clutch system, floors, tyres and pedals, followed by a complete repaint in its original colour! In 2015, an expert report praised the quality of the work and the condition of the interior, most of which was original.

Since 2021, the car has been part of the collection of an enthusiast of the brand, who has taken care to give it two major services (invoices available in the file). It has an interesting patina, the paintwork is quite attractive despite some traces of corrosion on the lower door panels, and the upholstery is in good condition.

Few 912s have such a well-documented history! This one still comes with its original service booklet and its 1969 registration document. Lovers of beautiful stories, make no mistake!



78

Porsche 911 Speedster – 1989

Châssis n° WPOZZZ91ZKS151276

Titre de circulation allemand

German registration title

160 000 - 220 000 €

« 27 300 km au compteur, traçabilité complète ! »

“27,300 km on the odometer, fully traceable!”



Ultime déclinaison de la série G, la Speedster reprend le châssis Club Sport rigidifié et le moteur 3,2 l atmosphérique développant 231 ch. Elle se distingue par son pare-brise surbaissé, sa double bosse arrière et son arceau escamotable. Développée sur base Turbo Look, elle adopte les élargisseurs caractéristiques et les jantes Fuchs de 16 pouces. Produite à seulement 2 104 exemplaires, cette barquette représente l'aboutissement du purisme sportif Porsche en rendant hommage à la mythique 356 Speedster.

Notre exemplaire est livré le 6 juin 1989 au centre Porsche de Hofheim dans cette élégante combinaison de couleurs Gris Argent (L 980) sur un intérieur en cuir noir à passepoils rouge.

La voiture reste dans son pays d'origine jusqu'en 2019, date à laquelle elle est achetée par un amateur français qui la conservera jusqu'en 2021, avant que notre collectionneur la rachète. Aujourd'hui, la voiture n'affiche que 27 300 km au compteur.

Son état d'origine est absolument bluffant : la peinture est intégralement d'origine (mesures disponibles sur demande, à noter quelques cloques au niveau du cache de la capote) et en bel état général, tout comme la sellerie qui ne présente aucun défaut particulier. Son carnet d'entretien original est absent, mais des copies de très bonne qualité avaient été effectuées avant sa perte, nous permettant de tracer les différents entretiens effectués jusqu'en 2015. À noter que sont présents la trousse de soin et la trousse à outils. >

Speedster, the ultimate version of the G series, features the reinforced Club Sport chassis and a naturally aspirated 3.2L engine developing 231 horsepower. It stands out with its lowered windscreen, double rear hump and retractable roll bar. Developed on the Turbo Look platform, it features the characteristic wheel arch extensions and 16-inch Fuchs wheels. With only 2,104 units produced, the Speedster represents the pinnacle of Porsche's sporting purism, paying homage to the legendary 356 Speedster.

Our example was delivered on the 6th of June 1989 to the Porsche Centre in Hofheim in this elegant combination of Silver Grey (L 980) exterior and black leather interior with red piping. The car remained in its country of origin until 2019, when it was

purchased by a French enthusiast who kept it until 2021, before our collector bought it. Today, the car only has 27,300 km on the odometer.

Its original condition is absolutely stunning: the paintwork is entirely original (measurements available on request, note a few blisters on the bonnet cover) and in good overall condition, as is the upholstery, which has no particular defects. The original service log is missing, but high-quality copies were made before it was lost, allowing us to trace the various services carried out up to 2015. Please note that the first aid kit and tool kit are included. >



Notre essai routier nous a permis de constater à quel point la voiture fonctionnait bien : le propriétaire actuel, fin amateur de la marque de Stuttgart, a pris soin d'utiliser régulièrement son auto. L'ensemble est sain, mais une révision d'usage sera peut-être à envisager, la dernière datant du mois de mai 2024 (25 800 km au compteur à l'époque).

Peinture d'origine, traçabilité complète, et kilométrage très raisonnable... Les éléments que tous les collectionneurs recherchent pour une auto aussi importante ! Porschistes, ne vous y trompez pas, cet exemplaire est présenté avec une estimation attractive, et représente une excellente occasion d'atteindre le mythe !

Our test drive allowed us to see how well the car runs: the current owner, a keen enthusiast of the Stuttgart brand, has taken care to use his car regularly. The car is in good condition overall, but a service may be worth considering, as the last one was in May 2024 (25,800 km on the clock at the time).

Original paintwork, full traceability and very reasonable mileage... Everything collectors look for in such an important car! Porsche enthusiasts, make no mistake, this model is offered at an attractive estimate and represents an excellent opportunity to own a piece of legend!



79

Porsche 964 Carrera RS – 1992

Châssis n° WPOZZZ96ZNS490677

Carte grise française

French registration title

160 000 - 220 000 €

« La première RS moderne, ici avec un historique suivi depuis l'origine! »

“The first modern RS, here with a history traced back to its origins!”



Mars 1991, Salon de Genève, c'est la cohue sur le stand Porsche! La marque de Stuttgart vient d'annoncer la nouvelle-née de la gamme 964, au nom de baptême ressuscité: Carrera RS. Cette voiture de circuit homologuée pour la route embarque un lot d'améliorations important: cylindres et pistons changés, volant moteur allégé, échappement remplacé, rapports de boîte plus courts... C'est surtout au niveau du châssis que la bête change, après une cure au département compétition de Weissach: hauteur de caisse abaissée de 40 mm, suspension raffermit, jantes en magnésium, freins avant de 964 Turbo et arrière de 964 Cup, et direction assistée retirée pour économiser du poids... En tout, ce sont 110 kg qui seront éliminés.

Notre exemplaire est livré le 6 mai 1992 dans cette discrète teinte noire sur une sellerie en cuir noir. En 1999, la voiture est immatriculée dans l'Allier avant d'arriver dans l'Isère en 2000. Immatriculée 964 BGF 38, elle reste la propriété de ce collectionneur jusqu'en 2022, date à laquelle notre vendeur en devient propriétaire. Aujourd'hui, la voiture est en bel état général et son compteur n'indique qu'un peu moins de 122 800 km.

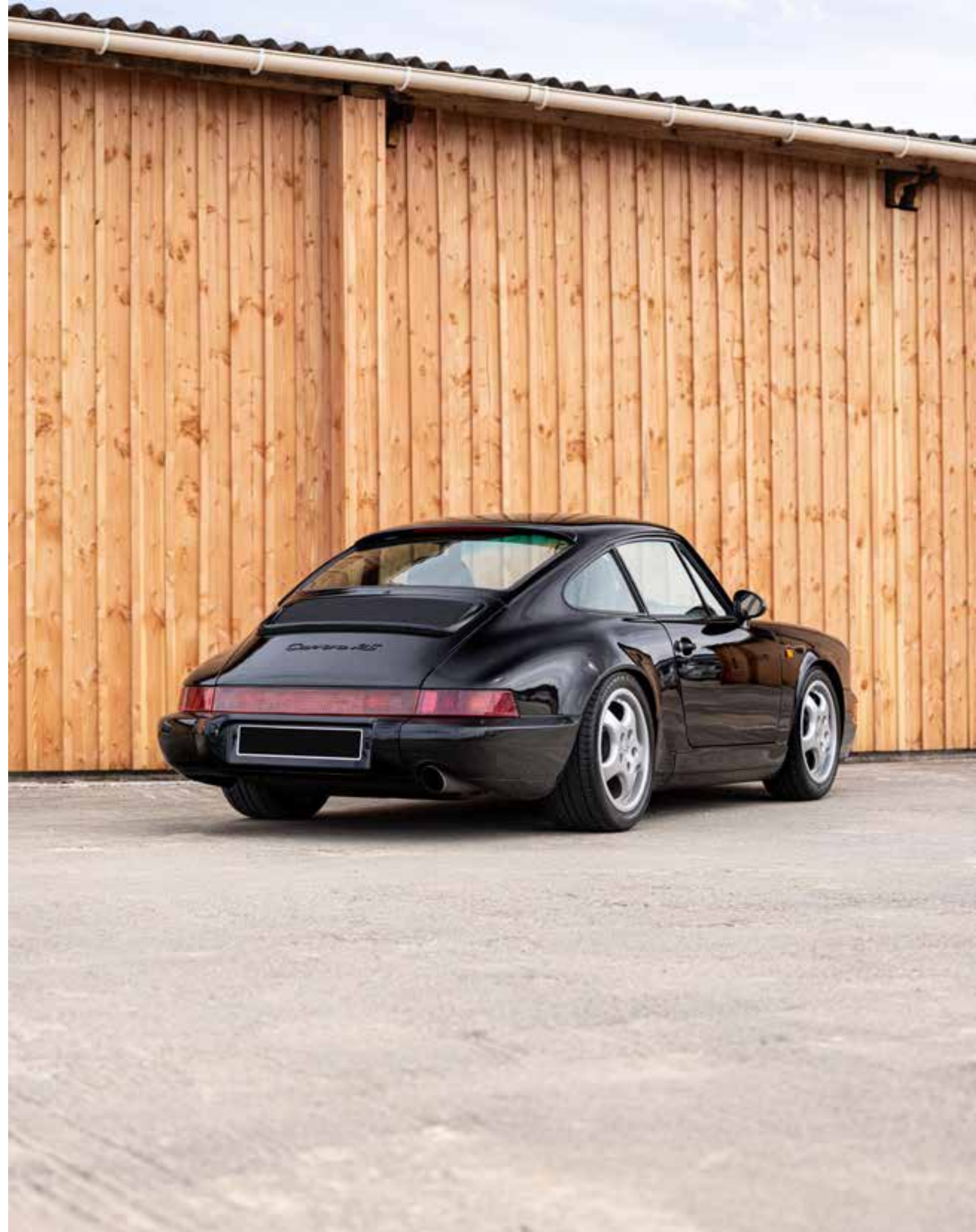
Notre essai routier a permis de constater que la voiture fonctionnait normalement, démontrant l'entretien continu et méticuleux des précédents propriétaires. En 2024, un nombre important de travaux ont été effectués chez Porsche avec notamment le changement des filtres, le remplacement de la courroie >

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

March 1991, Geneva Motor Show, it's a hive of activity at the Porsche stand! The Stuttgart-based brand has just announced the latest addition to the 964 range, with a name that has been lost over the last 20 years: Carrera RS. This road-legal track car features a host of significant improvements: new cylinders and pistons, a lighter flywheel, a new exhaust, shorter gear ratios, and more. The biggest changes to this beast are under the chassis, following a makeover by the Weissach competition department: the ride height has been lowered by 40 mm, the suspension stiffened, magnesium rims, 964 Turbo front brakes and 964 Cup rear brakes, and power steering removed to save weight... In total, 110 kg will be eliminated.

Our example was delivered on May 6th, 1992 in this discreet black colour with black leather upholstery. In 1999, the car was registered in the Allier department before arriving in Isère in 2000. Registered as 964 BGF 38, it remained the property of this collector until 2022, when our client became the owner. Today, the car is in good overall condition and has just under 122,800 km on the odometer.

Our test drive showed that the car was running normally, demonstrating the continuous and meticulous maintenance carried out by its previous owners. In 2024, a significant amount of work was carried out at Porsche, including changing the filters, replacing the accessory belt, bleeding the clutch system and fitting a



d'accessoire, la purge du système d'embrayage, et la pose d'un PCCM. D'après les mesures d'épaisseurs de peinture la partie arrière de la voiture a été repeinte, là où la partie avant semble en majeure partie en peinture d'origine (mesures disponibles sur demande).

Présentée avec une estimation raisonnable pour ce modèle, notre exemplaire a l'historique suivi et au dossier de factures très complet, est un très bel achat pour un collectionneur souhaitant ajouter à sa collection la première RS moderne !

PCCM. According to paint thickness measurements, the rear of the car has been repainted, while the front appears to be mostly original paint (measurements available on request).

Presented with a reasonable estimate for this model, our example has a documented history and a very complete file of invoices, making it a great purchase for a collector wishing to add the first modern RS to their collection!

80

Porsche 993 Carrera 4 Cabriolet X51 – 1995

Châssis n° WPOZZ99ZSS331108

Carte grise française

French registration title

80 000 - 120 000 €

« Rarissime code option X51 signé de Porsche Exclusive! »

“Extremely rare option code X51 signed by Porsche Exclusive!”



En 1994, la firme de Stuttgart annonce sa dernière-née, la toute nouvelle 911, nommée 993. Comme à leur habitude, les ingénieurs Porsche ont tout revu! Après seulement 3 ans de règne, elle sera remplacée par la 996, qui offre un bond dans l'ère moderne. Catastrophe pour les puristes, le flat-6 à refroidissement par air sera ainsi abandonné, faisant donc de la 993 la 911 traditionnelle la plus aboutie...

Dès le premier millésime, le département Porsche Exclusive offre la possibilité d'ajouter un kit performance baptisé X51... La puissance est alors portée à 285 ch, avec des changements colossaux: 3,6 l porté à 3,8 l, changement des pistons et des cylindres, calage des arbres à cames revu, et électronique

reprogrammé. Rarissime, cette option était refacturée 12 850 DM, soit 10 % du prix d'une Carrera neuve!

Notre exemplaire est livré le 20 février 1995 au centre Porsche Kurpfalz dans cette combinaison de couleur Jaune Vitesse (L12G) sur un intérieur en cuir noir. La voiture restera jusqu'en 2021 en Allemagne avant de faire un passage de 4 ans en Italie. Elle rejoindra par la suite la collection du propriétaire actuel.

Aujourd'hui, la voiture est en assez bel état général et sort d'une – très – importante révision au centre Porsche Bordeaux (facture disponible sur demande). La carrosserie présente quelques défauts de carrosserie mineurs et les mesures de peinture (disponibles sur demande) indiquent un léger voile

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



de peinture. Sa sellerie est en bel état, mais il est important de noter que le couvre-capote est absent.

Présentée avec moins de 122 000 km au compteur, son carnet d'entretien tamponné depuis l'origine, et ses notices, cet exemplaire en boîte de vitesses mécanique et à la désirable option X51 saura combler les Porschistes les plus fins!

In 1994, the Stuttgart-based company announced its latest model, the all-new 911, named 993. As usual, Porsche engineers had redesigned everything! After only three years on the market, it was replaced by the 996, which marked a leap into the modern era. To the dismay of purists, the air-cooled flat-6 engine was discontinued, making the 993 the most accomplished traditional 911...

From the very first model year, the Porsche Exclusive department offered the option of adding a performance kit called X51... Power was increased to 285 hp, with colossal changes: 3.6 litres increased to 3.8 litres, pistons and cylinders changed, camshaft

timing revised, and electronics reprogrammed. Extremely rare, this option was billed at DM 12,850, or 10% of the price of a new Carrera!

Our model was delivered on the 20th of February 1995 to the Porsche Kurpfalz Centre in this combination of Speed Yellow (L12G) exterior and black leather interior. The car remained in Germany until 2021 before spending four years in Italy. It then joined the collection of its current owner.

Today, the car is in fairly good overall condition and has just undergone a major service at the Porsche Centre in Bordeaux (invoice available on request). The bodywork has a few minor defects and the paint measurements (available on request) indicate a slight paint veil. The upholstery is in good condition, but it is important to note that the soft top cover is missing.

With less than 122,000 km on the clock, its service book stamped from the outset, and its manuals, this model with manual gearbox and the desirable X51 option will delight even the most discerning Porsche enthusiasts!



Porsche 992 Targa 4S Heritage – 2021

Châssis n° WPOZZ99ZMS232816

Carte grise française

French registration title

190 000 - 240 000 €

« Première main, moins de 11 700 km d'origine ! »

“First owner, less than 11,700 km on the clock!”



Les modes vont et viennent, les icônes restent ! Tel était le maître mot de la firme de Stuttgart à la présentation de l'Heritage Edition de leur – iconique – 911... Seulement 992 exemplaires ont été produits de cette version prenant base sur la déjà exceptionnelle Targa 4S. L'élément le plus frappant est sans nul doute la livrée, prenant inspiration dans les années 1960 : monogrammes dorés des premières 911, jantes Exclusive Design style Fuchs, stickers « lances » sur les ailes des anciennes Porsche de course, fonds de compteur spéciaux, ou encore sigles Porsche de 1963.

À son bord, tout tombe sous la main avec la facilité commune à toutes les 911. Le confort est lui aussi à son comble, et lorsque la clé fixe sur la gauche du volant est tournée, le mythique

Flat-6 prend vie, surligné par l'échappement sport (d'origine sur les Heritage Edition). Les 450 ch de la bête sont domptables grâce à la boîte de vitesses PDK à 8-rapports et aux 4-roues motrices et directrices.

Notre exemplaire est livré neuf en Guadeloupe à son propriétaire actuel, fin collectionneur de la marque de Stuttgart. De teinte Craie sur l'intérieur spécifique *Heritage Design*, cet exemplaire, numéro 679 sur 992, embarque un important nombre d'options : pack Sport Design, sièges sport, système de son Bose Surround... Ce collectionneur renverra par la suite son auto en Hexagone afin d'en profiter sur la côte ouest.

Après quelque 11 700 km parcourus, la voiture est toujours

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



dans un état proche du neuf ; un film PPF a été apposé dès l'origine sur la face avant pour prévenir tout dégât éventuel. En mars 2025, la voiture fut intégralement révisée par Porsche Bordeaux. À noter que la voiture est vendue accompagnée de ses doubles de clé, de son carnet d'entretien, de ses notices et de sa housse !

Avec une estimation attractive face au reste du marché, voici une belle occasion pour un passionné de la marque de Stuttgart d'ajouter une auto au nombre d'exemplaires limité à sa collection.

Fashions come and go, but icons remain! That was the motto of the Stuttgart-based company when presenting the Heritage Edition of their iconic 911... Only 992 units were produced of this version, based on the already exceptional Targa 4S. The most striking feature is undoubtedly the livery, inspired by the 1960s: gold monograms from the first 911s, Exclusive Design Fuchs-style rims, 'lance' stickers on the wings of the old Porsche racing cars, special speedometer backgrounds and even Porsche logos from 1963.

Everything on board is within easy reach, as is typical of all 911s. Comfort is also at its peak, and when the key on the left of

the steering wheel is turned, the legendary Flat-6 comes to life, highlighted by the sports exhaust (standard on Heritage Editions). The beast's 450 hp is tamed by the 8-speed PDK gearbox and 4-wheel drive and directional.

Our model was delivered new to Guadeloupe to its current owner, a fine collector of the Stuttgart brand. With a Craie colour scheme and Heritage Design interior, this model, number 679 of 992, comes with a wide range of options: Sport Design package, sports seats, Bose Surround sound system, and more. This collector will later send his car back to France to enjoy it on the west coast.

After covering some 11,700 km, the car is still in near-new condition; a PPF film was applied to the front end from the outset to prevent any damage. In March 2025, the car underwent a full service at Porsche Bordeaux. It should be noted that the car is being sold with spare keys, its service history, manuals and cover!

With an attractive valuation compared to the rest of the market, this is a great opportunity for a fan of the Stuttgart brand to add a limited edition car to their collection.



Porsche 944 S2 Cabriolet – 1990

Châssis n° WPOZZZ94ZLN430866

Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000 €

« Estimation raisonnable pour un exemplaire ayant moins de 100 000 km ! »

“A reasonable estimate for a vehicle with less than 100,000 kilometres!”



Pour combler le vide existant entre la 924 et la 911 SC, Porsche présente en 1981 la 944. Ce modèle hérite de la philosophie de sa petite sœur en gamme, et connaîtra d'importantes évolutions au cours de sa vie, la plus importante étant en 1985 avec la sortie de la S2.

La S2 apporte d'importantes modifications pour faire entrer la 944 dans l'ère moderne, et en 1989, Porsche présente sa version cabriolet, qui ne restera que deux ans au catalogue.

Notre exemplaire est livré neuf dans cette superbe teinte *Guards Red* sur un intérieur en cuir noir. Elle intègre en 1998 le garage d'un amateur aux Pays-Bas, qui la conservera jusqu'en 2022, date à laquelle le propriétaire actuel s'en porte acquéreur.

Aujourd'hui, la voiture a moins de 96 000 km au compteur et est en bel état général. La peinture, reprise il y a de nombreuses années, est bien conservée, comme la sellerie qui ne montre que quelques défauts mineurs d'usage. Son fonctionnement est lui aussi correct mais une révision d'usage sera à envisager, la dernière datant un peu.

Présentée avec une estimation raisonnable, cette 944 S2 Cabriolet est un compagnon idéal pour un jeune amateur souhaitant accéder au monde de la collection !

To fill the gap between the 924 and the 911 SC, Porsche introduced the 944 in 1981. This model followed the philosophy of its smaller sibling in the range and underwent significant developments during its lifetime, the most important being in 1985 with the release of the S2.

The S2 brought significant changes to bring the 944 into the modern era, and in 1989, Porsche introduced its convertible version, which remained in the catalogue for only two years.

Our example was delivered new in this superb Guards Red colour with a black leather interior. In 1998, it joined the garage of an enthusiast in the Netherlands, who kept it until 2022, when our client purchased it.

Today, the car has less than 96,000 kilometres on the odometer and is in good overall condition. The paintwork, which was redone many years ago, is well preserved, as is the upholstery, which shows only a few minor signs of wear. It is also in good working order, but a service should be considered, as the last one was some time ago.

Offered at a reasonable estimate, this 944 S2 Cabriolet is the ideal companion for a young enthusiast looking to enter the world of classic car collecting!

Porsche 964 Carrera 2 – 1990

Châssis n° WPOZZZ96ZL8406056

Titre de circulation belge

Belgium registration title

70 000 - 90 000 €

« Les 964 explosent, profitez-en
avant qu'il ne soit trop tard ! »“The 964s are flying off the shelves,
so grab yours before it's too late!”

Présentée avec une estimation raisonnable, notre exemplaire prêt à rouler saura combler les passionnés de la marque de Stuttgart en recherche de la 911 la plus polyvalente !

The Porsche 964 Carrera 2, launched in 1989, modernized the 911 while remaining faithful to the air-cooled flat-6 engine. Its 3.6L engine delivered 250 bhp for a top speed of 162 mph and 0-62 mph in 5.7 seconds. Available as a coupe, convertible, and targa, with manual or Tiptronic transmission, it introduced ABS and power steering to the 911. Produced until 1993, it remains a sought-after benchmark for purists.

Our example was delivered new in Italy in this combination of Indian Red exterior and black leather interior with sports seats, equipped with a manual transmission, sunroof, and rare limited-slip differential. Shortly thereafter, the car was purchased by a Belgian enthusiast.

Today, the car has less than 150,000 km on the odometer and is in good overall condition. Its bodywork has aged well, thanks to the care taken by its previous owners, but also to the factory change at the time and the switch to Werk V, and its new paint booth. Its interior is also very clean for the mileage.

Our test drive showed us that it is also in very good working order. A stainless steel exhaust system was fitted a few years ago, bringing out even more of the legendary sound of the 3.6-liter flat-six engine. Please also note that “competition” brake discs and pads have been fitted, as well as adjustable shock absorbers.

Offered at a reasonable estimate, our ready-to-drive model will delight enthusiasts of the Stuttgart brand looking for the most versatile 911!

La Porsche 964 Carrera 2, lancée en 1989, modernise la 911 tout en restant fidèle au flat-6 refroidi par air. Son 3,6 l délivre 250 ch pour 260 km/h et un 0-100 km/h en 5,7 s. Disponible en coupé, cabriolet et targa, avec boîte manuelle ou Tiptronic, elle inaugure l'ABS et la direction assistée sur la 911. Produite jusqu'en 1993, elle reste une référence recherchée des puristes.

Notre exemplaire est livré neuf en Allemagne dans cette combinaison de couleur Rouge Indien intérieur cuir noir avec les sièges sports, équipé de la boîte de vitesses mécanique, du toit ouvrant et du rare différentiel à glissement limité. Peu de temps après, la voiture est achetée par un amateur belge.

Aujourd'hui, la voiture présente moins de 150 000 km au compteur, et est en bel état général. Sa carrosserie a bien traversé les années, grâce à l'entretien de ses précédents propriétaires, mais aussi au changement d'usine de l'époque et au passage au Werk V, et à sa nouvelle cabine de peinture. Son habitacle est, lui aussi, très propre pour le kilométrage.

Notre essai routier nous a permis de constater que son état de fonctionnement était, lui aussi, très satisfaisant. Une ligne d'échappement en inox a été apposée il y a quelques années, rendant encore plus vivante la mythique sonorité du flat-6 3,6 l. Veuillez également noter que des disques et des plaquettes de frein « compétition » ont été posés, ainsi que des amortisseurs réglables.



Mercedes-Benz 170 V Cabriolet B – 1938

Châssis n°198682
Titre de circulation Hollandais
Dutch registration title

50 000 - 70 000 €

« Titre de circulation original toujours présent ! »
“Original registration title still present!”



La 170 V est présentée au Salon de Berlin 1936, à l'occasion de la célébration des 50 ans d'ingénierie automobile allemande. La marque à l'étoile frappe fort avec cette berline à moteur avant animée par un 4-cylindres de 1,7 l développant la bagatelle de 38 ch. La base sera déclinée en plusieurs carrosseries, dont le Cabriolet, rarissime dans cette large production.

Notre exemplaire est livré neuf le 19 mai 1938 au docteur Max Gareis, amateur qui conservera cette auto de nombreuses années, comme nous l'apprend le titre de circulation (*Kraftfahrzeugbrief*) original qui accompagne encore cette auto ! En 1995, notre auto réapparaît dans une expertise au côté d'une Auburn 851 Speedster. Elle nécessite alors une restauration, qui

ne sera effectuée qu'en 2015 par le précédent propriétaire, un important collectionneur hollandais.

Aujourd'hui, la voiture fait partie d'une importante collection Mercedes-Benz, et se présente à nous dans un superbe état. La restauration a bien vieilli, la carrosserie est très belle, comme la sellerie. Notre essai routier nous a également permis de constater que, malgré une faible utilisation dans les derniers mois, son état de fonctionnement était plus que satisfaisant.

Présentée avec une estimation attractive, cette avant-guerre représente une très belle occasion pour un collectionneur souhaitant ajouter l'une des plus belles Mercedes-Benz de cette époque !

The 170 V was unveiled at the 1936 Berlin Motor Show, celebrating 50 years of German automotive engineering. The star brand made a big impression with this front-engined sedan powered by a 1.7-liter 4-cylinder engine developing a modest 38 hp. The base model was available in several body styles, including the Cabriolet, which was extremely rare in this large production run.

*Our example was delivered new on May 19, 1938, to Dr. Max Gareis, an enthusiast who kept the car for many years, as we learn from the original registration document (*Kraftfahrzeugbrief*) that still accompanies the car!*

In 1995, our car reappeared in an appraisal alongside an Auburn 851 Speedster. It was in need of restoration, which was not carried

out until 2015 by the previous owner, a major Dutch collector.

Today, the car is part of a large Mercedes-Benz collection and is in superb condition. The restoration has aged well, the bodywork is beautiful, as is the upholstery. Our test drive also allowed us to see that, despite little use in recent months, its condition was more than satisfactory.

Presented with an attractive estimate, this pre-war car represents a great opportunity for a collector wishing to add one of the most beautiful Mercedes-Benz cars of that era to their collection!

85

Mercedes-Benz 600 – 1969

Châssis n° 100012 12 001269

Titre de circulation allemand

German registration title

80 000 - 120 000 €

« La berline Mercedes par excellence,
ici dans un état d'origine rarissime ! »

“The Mercedes saloon par excellence,
here in extremely rare original condition!”



Le projet de retour de Mercedes-Benz au sommet du segment du luxe prend racine en 1957, quand Daimler-Benz lance ce projet fou avec Fritz Nallinger et Rudolf Uhlenhaut à la tête. L'ambition est de créer la voiture de luxe ultime, sans compromis de coût ou de complexité technique. Six ans plus tard, la 600 est présentée au public lors du Salon de Francfort. Le monument restera au catalogue jusqu'en 1981, avec en guise de clientèle les plus influents de cette époque : du pape Paul VI à Mao Zedong, en passant par Elvis Presley et les plus importants chefs d'industries ! D'un point de vue technique, les prouesses sont nombreuses... La voiture repose sur un système hydraulique haute pression de 150 bars actionnant pratiquement tout : direction, freins,

suspension, vitres et sièges ! La 600 est animée par un V8 6,3 l de 250 ch spécialement développé pour l'occasion, et permettant un 0 à 100 km/h en moins de 10 secondes (une véritable prouesse pour une auto de près de 2 500 kg !).

Notre exemplaire est livré le 13 mars 1969 aux établissements Autohaus Hornung, qui en restera propriétaire jusqu'à la fin des années 1980. Elle passe alors entre les mains du marchand collectionneur Axel Schütte pendant quelque temps avant d'intégrer le garage d'un important brasseur allemand ! C'est auprès de ce dernier que le propriétaire actuel, important collectionneur Mercedes-Benz français, s'en porte acquéreur.

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



Aujourd'hui, la voiture porte une patine magnifique pour son âge, et ne présente qu'un peu plus de 100 000 km au compteur (dossier de factures conséquent accessible sur demande, validant le kilométrage affiché). Les mesures d'épaisseurs de peinture semblent indiquer un léger voile apposé probablement dans les années 1990, mais l'habitacle reste intégralement original. Lors de notre essai routier, nous avons été frappés par son très bon état de fonctionnement, et ce, malgré une faible utilisation dans les dernières années. Détail primordial, le système hydraulique est lui aussi en parfait état de fonctionnement !

Véritable rareté sur le marché, la Mercedes-Benz 600 représente en plus le sommet de la gamme de la marque à l'étoile dans les années 1960 et 1970. Aujourd'hui, notre exemplaire fait partie des derniers dans son strict état d'origine, jamais restauré, et est présenté avec une estimation très attractive comparée au reste du marché. Avis aux amateurs de patine !

Mercedes-Benz's plan to return to the top of the luxury segment began in 1957, when Daimler-Benz launched this ambitious project with Fritz Nallinger and Rudolf Uhlenhaut at the helm. The goal was to create the ultimate luxury car, without compromising on cost or technical complexity. Six years later, the 600 was unveiled to the public at the Frankfurt Motor Show. This monumental car remained in the catalogue until 1981, with a clientele that included some of the most influential figures of the time: from Pope Paul VI to Mao Zedong, Elvis Presley and the most important industrial leaders!

From a technical point of view, the car boasted numerous feats of engineering... The car was based on a 150-bar high-pressure hydraulic system that controlled virtually everything: steering, brakes, suspension, windows and seats! The 600 is powered by a 250 bhp 6.3-litre V8 engine specially developed for the occasion, enabling it to go from 0 to 100 km/h in less than 10 seconds (a real feat for a car weighing nearly 2,500 kg!).

Our example was delivered on March 13, 1969, to Autohaus Hornung, which remained its owner until the late 1980s. It then passed into the hands of dealer and collector Axel Schütte for a while before ending up in the garage of a major German brewer! It was from the latter that the current owner, a major French Mercedes-Benz collector, purchased it.

Today, the car has a magnificent patina for its age and has just over 100,000 km on the odometer (a substantial file of invoices is available on request, confirming the mileage shown). Paint thickness measurements seem to indicate a light coat of paint, probably applied in the 1990s, but the interior remains completely original. During our test drive, we were struck by its excellent working condition, despite having been little used in recent years. Crucially, the hydraulic system is also in perfect working order!

A true rarity on the market, the Mercedes-Benz 600 also represents the pinnacle of the brand's range in the 1960s and 1970s. Today, our example is one of the last in its strictly original condition, never restored, and is presented with a very attractive estimate compared to the rest of the market. Calling all patina enthusiasts!



86

Mercedes-Benz 350 SLC – 1974

Châssis n° 10702312009787

Carte grise française

French registration title

25 000 - 35 000 €

« Seulement 15 500 km au compteur ! »

“Only 15 500 km on the odometer!”



La Mercedes-Benz 350 SLC, lancée en 1971, est la déclinaison coupé 2+2 de la 350 SL (R107). Plus longue de 36 cm, elle conserve la plateforme et le V8 3,5 l de 200 ch, associé à une boîte manuelle ou automatique, pour 210 km/h. Produite jusqu'en 1980 à environ 13 925 exemplaires, elle allie confort, sécurité et performances, ouvrant la voie aux versions 450 et 500 SLC plus puissantes.

Notre exemplaire est livré par Euro-Garage à Montrouge, et immatriculé pour la première fois le 3 juillet 1974 « 6787 CJ 94 », immatriculation qu'elle porte encore aujourd'hui. Elle change de propriétaire le 17 mai 1988, avant d'être achetée en fin d'année 2021 par le propriétaire actuel, fin collectionneur de Mercedes-Benz.

D'un point de vue cosmétique, la voiture est en très bel état général. La peinture est bien celle d'origine (mesures disponibles sur demande), et est bien conservée, comme la sellerie en cuir bordeaux qui ne montre pas de défauts particuliers.

Notre essai routier nous a là aussi confirmé que son état de fonctionnement était bon : le V8 3,5 l offre un grand confort de conduite lorsque couplé avec cette boîte automatique ! Malgré cela, la voiture n'ayant été que peu utilisée dans les dernières années, une révision d'usage serait utile si le souhait du prochain propriétaire est de reprendre la route.

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



Les Mercedes-Benz sont des autos qui ont parcouru les kilomètres par tranches de 100 000... Cet exemplaire fait sans nul doute partie des seuls à pouvoir se targuer d'un kilométrage aussi bas ! La chance d'acheter un tel exemplaire ne se représentera peut-être jamais, alors ne laissez pas passer votre chance...

The Mercedes-Benz 350 SLC, launched in 1971, is the 2+2 coupe version of the 350 SL (R107). It is 36 cm longer and retains the platform and 3.5 L V8 engine with 200 bhp, combined with a manual or automatic transmission, for a top speed of 210 km/h. Produced until 1980 in approximately 13,925 units, it combines comfort, safety, and performance, paving the way for the more powerful 450 and 500 SLC versions.

Our example was delivered by Euro-Garage in Montrouge and first registered on July 3, 1974, with the license plate "6787 CJ 94," which it still bears today. It changed hands on May 17, 1988, before being purchased at the end of 2021 by the current owner, a keen Mercedes-Benz collector.

From a cosmetic point of view, the car is in very good overall condition. The paintwork is original (measurements available on request) and well preserved, as is the burgundy leather upholstery, which shows no particular defects.

Our test drive also confirmed that it is in good working order: the 3.5-liter V8 engine offers a very comfortable ride when coupled with this automatic transmission! However, as the car has been little used in recent years, a routine service would be useful if the next owner wishes to take it back on the road.

Mercedes-Benz cars are known for clocking up the miles in batches of 100,000... This model is undoubtedly one of the few that can boast such low mileage! The opportunity to purchase a car like this may never come around again, so don't miss your chance...



87

Mercedes-Benz 280 SL (R107) – 1978

Châssis n° 107042.12.004467

Carte grise française

French registration title

15 000 - 25 000€

« Le Cabriolet Mercedes par excellence ? »

“The Mercedes Cabriolet in all it's glory?”



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

La version 280 SL, dont fait partie notre exemplaire, annonce le retour du 6-cylindres, et est présentée au public à la mi-1974 pour répondre aux exigences d'une clientèle en proie aux sujets pétroliers.

Cet exemplaire est une version européenne livrée dans cette élégante teinte *Astral Silver*. Nous retrouvons sa trace dès 1991 dans l'Hérault. Elle passe ensuite entre les mains d'un amateur du Gard, avant de revenir dans l'Hérault en 2016, puis d'intégrer la collection du propriétaire actuel.

Aujourd'hui, son état est très satisfaisant : la peinture, refaite il y a de nombreuses années, demeure exempte de défauts notables, tout comme la sellerie d'origine. À noter que le hard-top est toujours présent et en excellent état. Notre essai routier n'a révélé aucun problème particulier. Début 2024, près de 4 000 € ont été investis dans une importante révision ; la voiture ayant peu roulé depuis, une révision d'usage sera peut-être à envisager.

Présentée avec une estimation très attractive, cette 280 SL est aujourd'hui un achat parfait pour un collectionneur en herbe souhaitant ajouter à son garage un cabriolet aussi à l'aise en été qu'en hiver !

In 1971, Mercedes-Benz announced the replacement of the SL Pagoda range: the new model would be known as the 'R107' and would combine ultimate comfort with the now essential safety features.

The 280 SL version, which this model belongs to, heralded the return of the 6-cylinder engine and was unveiled to the public in mid-1974 to meet the demands of a clientele concerned about fuel consumption.

This model is a European version delivered in this elegant Astral Silver colour, which we can trace back to 1991 in the Hérault region. It then passed into the hands of an enthusiast in the Gard region, before returning to the Hérault in 2016 and joining the current owner's collection.

Today, it is in very satisfactory condition: the paintwork, which was redone many years ago, remains free of any notable defects, as does the original upholstery. It should be noted that the hard top is still present and in excellent condition. Our test drive revealed no particular problems. In early 2024, nearly €4,000 were invested in a major overhaul; as the car has not been driven much since then, a routine service may be worth considering.

Offered at a very attractive estimate, this 280 SL is now the perfect purchase for an aspiring collector looking to add a convertible to their garage that is just as comfortable in summer as it is in winter!

Mercedes-Benz 280 TE – 1980

Châssis n° 12309312001631

Carte grise française

French registration title

20 000 - 30 000€

« Incroyable état de conservation,
moins de 100 000 km d'origine ! »“Incredible original conservation,
less than 100,000 km on the odometer!”

La Mercedes-Benz 280 TE, version break de la série W123, est lancée en 1977. Elle reçoit le 6-cylindres en ligne M110 de 2,8 l, double arbre à cames, développant 177 ch. Capable d'atteindre 190 km/h, elle allie polyvalence, robustesse et confort, avec une suspension arrière hydropneumatique de série pour supporter les charges. Produite jusqu'en 1985, elle demeure l'un des breaks premium emblématiques de Mercedes.

Notre exemplaire est livré dans cette élégante teinte de bleu métallisé (code 931H) et immatriculé le 9 janvier 1980 à Paris « 169 CWS 75 ». Elle restera entre les mêmes mains avant de partir chez son second propriétaire en mars 2006, en Normandie. Aujourd'hui, son état de conservation est absolument exceptionnel

pour ce modèle : la carrosserie a reçu un léger voile de peinture, et l'habitacle est en très bel état d'origine. Son compteur kilométrique indique un peu plus de 95 700 km, sans aucun doute originaux !

Notre essai routier a confirmé que son état mécanique était lui aussi très bon. Depuis son arrivée dans la collection du propriétaire actuel, seule une poignée de kilomètres ont été faits, une révision d'usage sera donc à envisager avant de reprendre la route comme il se doit.

Son look parle de lui-même... Pourquoi acheter un banal SUV moderne, un monospace ou un break neuf lorsque, pour une division du prix, vous pouvez rouler dans le break familial Mercedes-Benz le plus cool des années 1980? Changez de vie, roulez-en 280 TE!

The Mercedes-Benz 280 TE, the station wagon version of the W123 series, was launched in 1977. It was equipped with a 2.8L M110 inline six-cylinder engine with double overhead camshafts, developing 177 bhp. Capable of reaching 120 mph, it combined versatility, robustness, and comfort, with standard hydropneumatic rear suspension to support loads. Produced until 1985, it remains one of Mercedes' iconic premium station wagons.

Our example comes in this elegant metallic blue (code 931H) and was registered on January 9, 1980, in Paris as "169 CWS 75." It remained in the same hands before going to its second owner in March 2006, in Normandy.

Today, its condition is absolutely exceptional for this model: the

bodywork has been given a light coat of paint, and the interior is in very good original condition. Its odometer reads just over 95,700 km, which are undoubtedly original!

Our test drive confirmed that its mechanical condition is also very good. Since its arrival in the current owner's collection, only a handful of kilometers have been covered, so a routine service will be necessary before it can be put back on the road as it should be.

Its looks speak for themselves... Why buy a banal modern SUV, minivan, or new station wagon when, for a fraction of the price, you can drive the coolest Mercedes-Benz family station wagon of the 1980s? Change your life, drive a 280 TE!

89

Mercedes-Benz 560 SEC – 1987

Châssis n° WDB1260451A357632
Carte grise française de collection

French historic registration title

12 000 - 18 000 €

« Rare exemplaire développant 300 ch,
moins de 120 000 km au compteur ! »

*“Rare model with 300 hp, less than 120,000 km
on the odometer!”*



Apogée de la série C126, la 560 SEC demeure l'un des plus beaux coupés de l'histoire Mercedes-Benz. Son V8 5,6 l délivre des performances de premier plan, sa carrosserie signée Bruno Sacco aux lignes intemporelles est d'une pureté absolue : elle est le symbole du raffinement germanique des *eighties*!

Notre exemplaire est livré par la branche Mercedes-Benz d'Hamburg en août 1987 dans cette élégante combinaison de couleur *Smoke Silver Metallic* (702U) avec un intérieur en cuir Anthracite (271). Élément primordial, la voiture possède la rare option 822, portant la puissance de son V8 à 300 ch.

En novembre 1989, la voiture est immatriculée en Italie, avant de repartir en France en 2016 avec 106 000 km au compteur.

Aujourd'hui, elle est dans un état de conservation rarissime : la peinture est en majeure partie d'origine (partie arrière repeinte, mesures disponibles sur demande), et la sellerie, elle aussi d'origine, est en parfait état de conservation.

Lors de notre essai routier, nous avons été frappés par la qualité générale de la voiture et de son état de fonctionnement. Les deux précédents propriétaires avaient assuré de nombreux frais, permettant d'atteindre le résultat actuel ! C'est en juin 2024 que la voiture intègre la collection du propriétaire actuel, qui n'aura fait qu'une poignée de kilomètres avant de prendre la décision de s'en séparer.

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



Les 560 SEC ont vu leurs valeurs monter dans les dernières années, dépassant régulièrement la barre des 30 000 € ! Cet exemplaire de grande qualité est présenté avec une estimation très attractive... Ne ratez pas le coche !

The pinnacle of the C126 series, the 560 SEC remains one of the most beautiful coupés in Mercedes-Benz history. Its 5.6L V8 engine delivers outstanding performance, while its timeless bodywork, designed by Bruno Sacco, is pure perfection: it is the symbol of German refinement in the 1980s!

Our model was delivered by Mercedes-Benz Hamburg in August 1987 in this elegant combination of Smoke Silver Metallic (702U) with an Anthracite leather interior (271). Crucially, the car has the rare 822 option, boosting the power of its V8 to 300 hp.

In November 1989, the car was registered in Italy, before returning to France in 2016 with 106,000 km on the clock. Today, it is in extremely rare condition: most of the paintwork is original (the rear section has been repainted, measurements available on request), and the upholstery, also original, is in perfect condition.

During our test drive, we were struck by the overall quality of the car and its condition. The two previous owners had covered many expenses, resulting in the car's current condition! In June 2024, the car joined the collection of its current owner, who drove it only a few kilometres before deciding to part with it.

The value of the 560 SEC has risen in recent years, regularly exceeding the €30,000 mark! This high-quality example is being offered at a very attractive estimate... Don't miss out!



90

Mercedes-Benz 300 SL-24 (R129) – 1993

Châssis n° 12906132
Carte grise française
French registration title
40 000 - 60 000 €

« Seulement 8 380 km au compteur, combinaison de couleur exceptionnelle ! »

“Only 8,380 km on the odometer, exceptional color combination!”



Les R129 font partie des autos les plus mythiques des années 1990, et ont pour la plupart dépassé les 100 000 km. Cet exemplaire fait sans nul doute partie des moins kilométrés, et sera une des pièces maitresses des collections de demain.

The car remained with its first owner for over 28 years before joining one of France's largest Mercedes-Benz collections, where it remains to this day. Remarkably, its odometer shows just under 8,400 km!

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

Today, the car is in near-new condition, both cosmetically and mechanically. Its paintwork is original (measurements available on request) and flawless, as is its upholstery, which is in excellent condition. Our test drive was a delight: the 6-cylinder engine offers excellent driving pleasure! Despite this, a routine service should be considered if the next owner wishes to take it back on the road!

- Our model was delivered on March 4, 1993, to its first owner, who lived in Paris's 1st arrondissement. The color combination chosen is undoubtedly one of the most elegant, combining metallic brown (ref. 4750) with chocolate brown leather interior called "Brazil" (273A) and a chocolate brown soft top... The first owner didn't stop there, as he also added the desirable option of a 5-speed automatic transmission, ASD, and two additional seats.

The R129 is one of the most legendary cars of the 1990s, and the majority have exceeded 100,000 km. This example is undoubtedly one of the lowest-mileage models and will be one of the centerpieces of tomorrow's collections.

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

Notre exemplaire est livré le 4 mars 1993 à son premier propriétaire, habitant le 1^{er} arrondissement parisien. La combinaison de couleur retenue est sans nul doute l'une des plus élégantes, mêlant le marron métallisé (réf. 4750) au cuir intégral chocolat nommé « Brazil » (273A) et à la capote chocolat... Le premier propriétaire ne s'arrête pas là, puisqu'il ajoute également la désirable option de la boîte de vitesses automatique à 5-rapports, l'ASD, et les deux places d'appoint supplémentaires.

La voiture restera plus de 28 ans chez son premier propriétaire, avant d'intégrer l'une des plus importantes collections Mercedes-Benz de France, dont elle fait encore aujourd'hui partie. Fait rare, son compteur kilométrique n'affiche qu'un peu moins de 8 400 km d'origine !

Aujourd'hui, la voiture est dans un état proche du neuf tant d'un point de vue cosmétique que mécanique. Sa peinture est d'origine (mesures disponibles sur demande) et ne présente aucun défaut, tout comme sa sellerie qui est en excellent état. Notre essai routier nous a comblés : l'agrément de conduite du 6-cylindres est excellent ! Malgré cela, une révision d'usage sera à envisager si le souhait du prochain propriétaire est de reprendre la route !



91

Mercedes-Benz 320 SL (R129) – 1998

Châssis n° WDB1290641F172181
Titre de circulation monégasque

Monaco registration title

40 000 - 60 000 €

« Seulement 4 650 km au compteur, combinaison de couleur exceptionnelle ! »

“Only 4,650 km on the odometer, exceptional color combination!”



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

Cet exemplaire est livré le 22 juin 1998 à son premier propriétaire. La combinaison de couleur retenue est là aussi l'une des plus élégantes, mêlant le « Midnight Blue » (code 9040) à un intérieur en cuir gris bleu finition exclusive (code 518A).

Aujourd'hui, la voiture se présente à nous avec seulement 4 650 km d'origine. Bien entendu, cet exemplaire est littéralement à l'état neuf, que ce soit au niveau de sa carrosserie ou de son

habitacle. Les deux sont extrêmement bien conservés, comme son hard-top, toujours présent, et ce à l'état neuf.

Notre essai routier nous a permis de constater que la voiture était en bon état de fonctionnement, et ce malgré le très faible nombre de kilomètres parcourus dans les dernières années. Bien entendu, une révision générale serait nécessaire si le souhait du prochain propriétaire était de faire rouler cette auto.

Comme l'autre SL de cette collection, notre auto fait partie des « exceptions qui confirment la règle »... L'immense majorité des SL, surtout dans la génération R129, ont parcouru plusieurs dizaines de milliers de kilomètres tant leurs qualités routières sont importantes. Trouver un exemplaire avec un kilométrage

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



si raisonnable est déjà – et deviendra encore plus dans les prochaines années – un défi en soit. Ne ratez donc pas cette opportunité d'ajouter à votre collection le SL des années 1990, symbole d'une génération, dans un état aussi exceptionnel. Celle-ci ne se représentera peut-être jamais...

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

This model was delivered to its first owner on June 22, 1998. The color combination chosen is also one of the most elegant, combining "Midnight Blue" (code 9040) with an exclusive blue-gray leather interior (code 518A).

Today, the car has only 4,650 km on the odometer. Of course, this model is literally in mint condition, both in terms of its bodywork

and interior. Both are extremely well preserved, as is its hardtop, which is still in place and in mint condition.

Our test drive showed us that the car was in good working order, despite the very low mileage in recent years. Of course, a general overhaul would be necessary if the next owner wanted to run this car.

Like the other SL in this collection, our car is one of those "exceptions that prove the rule"... The vast majority of SLs, especially in the R129 generation, have clocked up tens of thousands of miles thanks to their outstanding road handling qualities. Finding a model with such reasonable mileage is already a challenge in itself, and will become even more so in the coming years. So don't miss this opportunity to add to your collection the SL from the 1990s, a symbol of a generation, in such exceptional condition. This opportunity may never come again...



PEGASO, LES FERRARI IBÉRIQUES

LOTS 92 À 94

Wifredo Ricart, ingénieur motoriste né à Barcelone en 1897 va marquer l'industrie automobile du XX^e siècle. S'il fait ses armes – avec succès – chez Hispano-Suiza, il construit très tôt une première voiture de course sur ses fonds propres, et très performante pour l'époque (moteur 4-cylindres 1500 double ACT développant 50 ch à 5 000 tr/min), puis une voiture de sport, la Ricart 226 (moteur 6-cylindres 1500 double ACT !). Lorsque la Guerre Civile éclate en 1936, il fuit en Italie, et se retrouve à la tête des projets spéciaux, puis du service course Alfa Romeo, avec un certain Enzo Ferrari. Les deux forts caractères sont incompatibles, et si Ferrari quitte Alfa à la fin des années 1930, Ricart continuera ses travaux pour la marque d'Arese jusqu'à la fin de la guerre. On lui connaît plusieurs moteurs incroyablement performants, dont un 12-cylindres à plat 1500 à compresseur développant la bagatelle de 335 ch, ou un V16 3 l à compresseur de 490 ch ! De retour en Espagne, il prend la tête de la toute jeune ENASA (*Empresa Nacional de Autocamiones SA*) pour recréer les bases de l'industrie automobile espagnole, et pour notamment construire des camions et autres véhicules industriels, sous la marque Pegaso, dont le pays a tant besoin.

Ricart a toujours en tête l'automobile, la compétition, sa rivalité avec Ferrari, et ne tarde pas à – facilement – convaincre le

Général Franco d'investir pour créer une incroyable auto qui permettrait de faire rayonner l'Espagne sur le devant de la scène automobile internationale. Comme à son habitude, l'ingénieur ne lésine pas sur les solutions techniques et se lance à fonds perdus dans ce qui demeure encore aujourd'hui la plus incroyable automobile espagnole jamais fabriquée. La pièce maîtresse ? Un moteur V8 tout en alliage léger à quatre arbres à cames en tête développant jusqu'à 250 ch, accouplé à une boîte 5-vitesses...

La légendaire GT ibérique sera produite à 86 exemplaires, toutes versions confondues, habillées en interne à l'usine ENASA, par l'italien Touring, par l'espagnol Serra, et par le grand carrossier français Saoutchik.

Condamnée par son génie et par les complexités financières du gouvernement espagnol de l'époque, la firme s'éteindra prématurément, laissant en héritage au monde de l'automobile certaines des autos les plus intéressantes des années 1950.

Nous tenons à remercier Mario Laguna et Roberto Lopez Alcolea pour leur aide précieuse sur les recherches historiques de ces autos.

Wifredo Ricart, an automotive engineer born in Barcelona in 1897, left a lasting mark on the 20th-century automotive industry. After making a name for himself at Hispano-Suiza, he independently built his first race car, which was highly advanced for its time (a 1,500cc 4-cylinder twin-cam engine producing 50 hp at 5,000 rpm), followed by a sports car, the Ricart 226 (featuring a 1,500cc 6-cylinder twin-cam engine!). When the Spanish Civil War broke out in 1936, he fled to Italy, where he took charge of Alfa Romeo's special projects and later its racing division, working alongside a certain Enzo Ferrari. The two strong-willed personalities clashed, and while Ferrari left Alfa Romeo in the late 1930s, Ricart continued his work for the Arese-based brand until the end of World War II. He was responsible for several incredibly powerful engines, including a 1,500cc flat-12 supercharged engine producing an impressive 335 hp and a 3.0L V16 supercharged engine delivering 490 hp! Upon his return to Spain, Ricart took the helm of the newly formed ENASA (*Empresa Nacional de Autocamiones SA*) to rebuild the foundations of the Spanish automotive industry,

primarily producing trucks and other industrial vehicles under the Pegaso brand, which the country desperately needed.

However, Ricart never lost sight of automobiles, racing, and his rivalry with Ferrari. He quickly—and easily—convinced General Franco to invest in creating an extraordinary car that would put Spain on the global automotive stage. True to his nature, Ricart spared no expense on technical solutions, pouring limitless resources into what remains today the most incredible Spanish automobile ever built. The masterpiece? A lightweight all-alloy V8 engine with four overhead camshafts, producing up to 250 hp, paired with a 5-speed gearbox...

Condemned by its own genius and the financial complexities of the Spanish government at the time, the company passed away prematurely, leaving behind some of the most interesting cars of the 1950s as its legacy to the automotive world.

We would like to thank Mario Laguna and Roberto Lopez Alcolea for their invaluable assistance in researching the history of these cars.

Pegaso Z-102 Berlinetta ENASA – 1952

Châssis n° 0102.153.0106
Titre de circulation espagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

350 000 - 450 000 €

« Première Pegaso en conduite à droite,
état d'origine incroyable. »

“*First right-hand drive Pegaso,
incredible original condition.*”



L'habillage des premiers châssis de Z-102 fut un réel défi pour ENASA, n'ayant aucune expérience sur ce point. Les dessins sont signés de Medardo Biolino, ayant pris inspiration dans les travaux de Battista Farina sur les berlinettes Ferrari et Cisitalia. En résulte une ligne sobre et élégante, qui sera déclinée également en un cabriolet, jugé rapidement trop lourd au profit des travaux de Touring, Serra et Saoutchik. Les huit premières ENASA furent utilisées par l'usine à des fins *prototypales* avant d'être dispersées et de disparaître pour la majorité d'entre elles.

Notre exemplaire, #0106, est la toute première Berlinette ENASA de seconde série produite et la première Z-102 en conduite à droite. Sa ligne est plus fine que la première série, avec

notamment les feus avant en relief de la carrosserie, l'ajout de clignotants, et l'ajout de quatre entrées d'air supplémentaires pour un meilleur refroidissement du radiateur d'huile. Elle est d'abord équipée du 2,8 l avant d'accueillir un autre moteur à compresseur pour essai en fin 1953. Six mois plus tard, le compresseur est démonté et quatre carburateurs double-corps remplacent le carburateur d'origine. Elle participe alors à « la Vuelta » en Andalousie avec *Gerardo Romero Requejo*, et se classe 4^e dans sa catégorie. Dès sa sortie d'usine, l'ambition de Pegaso semblait de faire de #0106 une auto plus légère que ses sœurs : les vitres ne sont pas descendantes mais coulissantes, la lunette arrière est en plexiglass, et les ouvrants sont en aluminium. >

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

The bodywork for the first Z-102 chassis was a real challenge for ENASA, which had no experience in this area. The designs were created by Medardo Biolino, who drew inspiration from Battista Farina's work on the Ferrari and Cisitalia berlinettas. The result was a sober and elegant design, which was also used for a convertible, which was soon deemed too heavy in favour of the work of Touring, Serra and Saoutchik. The first eight ENASAs were used by the factory for prototyping purposes before being dispersed, with the vast majority of them disappearing.

Our model, #0106, is the very first second series ENASA Berlinette produced and the first right-hand drive Z-102. Its lines are sleeker than the first series, notably with the front lights raised above the

bodywork, the addition of indicators, and four extra air intakes for better oil cooler ventilation. It was initially equipped with a 2.8-litre engine before being fitted with another supercharged engine for testing at the end of 1953. Six months later, the supercharger was removed and four twin-barrel carburetors replaced the original carburettor. It then took part in La Vuelta in Andalusia with Gerardo Romero Requejo, finishing fourth in its category. From the moment it left the factory, Pegaso's ambition seemed to be making #0106 lighter than its sisters: the windows were sliding rather than rolling down, the rear window was made of Plexiglas, and the door panels were aluminium. >



Vuelta a Andalucía 1954



Concession Pegaso 1967



In January 1955, the car underwent a complete overhaul at the factory, was repainted in the colour it sports today, and its engine was replaced with a new 2.8-litre single twin-barrel carburettor. It was then sold to J.F. Ponsa of Girona, who did not register it until 1961. It then had two more owners before being purchased in 1976 by a major early collector from Barcelona, Mr W. A.-J.

Our car spent the last 49 years with this same collector. It was exhibited in 2001 at the Contemporary Cultural Centre in Barcelona, before being stored in Mr W. A.-J.'s private museum. According to the brand's historians, the 16,000 km shown on its speedometer represent its original mileage. When it arrived at Mr W. A.-J.'s home, the paintwork was refreshed and the

upholstery replaced to preserve the most fragile elements. As a result, the entire dashboard, interior lighting, gear lever, steering wheel and even the most fragile elements of the engine bay are still present and original!

According to historians, #0106 is one of the oldest Pegasos known today, with another example now in Belgium. This example has a completely clear provenance and is presented today in its original configuration, with the engine it had when it left the factory in 1955. A true time capsule, this rare and elegant ENASA saloon is a direct witness to Wilfredo Ricart's early achievements!



En janvier 1955, la voiture est intégralement révisée par l'usine, repeinte dans la teinte qu'elle arbore aujourd'hui, et son moteur est changé pour un nouveau 2,8l à simple carburateur double-corps. Elle est vendue juste après à J.F. Ponsa, de Gérone, qui ne l'immatriculera qu'en 1961. S'ensuivent deux nouveaux propriétaires avant d'être achetée en 1976 par un grand collectionneur barcelonais de la première heure, Monsieur W. A.-J.

C'est chez ce collectionneur que notre auto a passé les 49 dernières années. Elle est exposée en 2001 au Centre Culturel Contemporain de Barcelone, avant d'être mise à l'abri dans le musée personnel de Monsieur W. A.-J. D'après les historiens de la marque, les quelques 16 000 km que son compteur de vitesse affiche représentent son kilométrage d'origine. À son arrivée chez

Monsieur W. A.-J., la peinture est rafraîchie et la sellerie changée pour préserver les éléments les plus fragiles. De la sorte, l'intégralité du tableau de bord, des luminaires d'habitacle, le levier de vitesses, le volant ou même les éléments les plus fragiles qui habillent la baie moteur sont encore présents et d'origine !

D'après les historiens, #0106 est l'une des plus anciennes Pegaso connues de nos jours, avec un autre exemplaire aujourd'hui en Belgique. Cet exemplaire a une provenance absolument limpide, et est présentée aujourd'hui dans sa configuration d'origine, avec le moteur qu'elle portait déjà en 1955 lors de sa sortie d'usine. Véritable *time capsule*, cette rare et élégante berlinette ENASA est un témoin direct des premières réalisations de Wilfredo Ricart !



Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik Série 1 – 1953

Châssis n° 0102.153.0134
Titre de circulation espagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

400 000 - 600 000 €

« La plus rare et les plus extravagante des Pegaso,
dans les mêmes mains depuis 50 ans... »

*“The rarest and most extravagant Pegaso, in the
family for 50 years...”*



Dans la production habillée par Saoutchik, seulement quatre exemplaires seront des cabriolets : un prototype, deux cabriolets de première série, et un cabriolet de deuxième série. Après le prototype, deux Z-102 ont en effet été préparées pour le Salon de Paris 1953, l'un, châssis #0132, exposé sur le stand de la marque, l'autre, châssis #0134, sur le stand du carrossier. Les lignes de ces deux autos sont une transition parfaite entre les volutes propres aux grandes carrosseries d'avant-guerre et les lignes aérodynamiques du début des années 1950. À l'époque, Saoutchik est en train de faire faillite, et malgré cela, la philosophie de Pierre Saoutchik n'évolue pas de celle de son père : la préférence est donnée à la satisfaction du client au dépend de gains financiers éventuels...

Notre exemplaire est cette seconde auto, #0134, née bleu marine, avec intérieur bleu assorti, motorisée par un moteur 2,8 l à simple carburateur. Elle sera vendue après le Salon de Paris à une riche cliente madrilène et immatriculée M-109.179, immatriculation qu'elle porte encore à ce jour... Elle aura entre 1955 et 1975 deux autres propriétaires espagnols, avant d'être achetée en 1976 par un grand collectionneur barcelonais de la première heure, Monsieur W. A.-J.

Repeinte en blanc, elle sera l'un des joyaux de sa collection, et il fera à son volant le tour des plus beaux événements. On retrouvera en effet la voiture lors de l'exposition nationale en marge de la Coupe du Monde de Football qui eut lieu à Madrid en 1982, >

Of the models produced by Saoutchik, only four were convertibles: one prototype, two first-series convertibles and one second-series convertible. After the prototype, two Z-102s were prepared for the 1953 Paris Motor Show, one, chassis #0132, exhibited on the brand's stand, the other, chassis #0134, on the coachbuilder's stand. The lines of these two cars are a perfect transition between the volutes characteristic of the great pre-war coachworks and the aerodynamic lines of the early 1950s. At the time, Saoutchik was on the edge of bankruptcy, but despite this, Pierre Saoutchik's philosophy remained unchanged from that of his father: customer satisfaction was prioritised over potential financial gain.

Our model is this second car, #0134, originally navy blue with a matching blue interior, powered by a 2.8-litre single carburettor engine. After the Paris Motor Show, it was sold to a wealthy customer in Madrid and registered as M-109.179, the registration number it still bears today... Between 1955 and 1975, it had two other Spanish owners before being purchased in 1976 by a major early collector from Barcelona, Mr W. A.-J.

Repainted in white, it became one of the jewels in his collection, and he drove it to all the most prestigious events. The car was displayed at the national exhibition held alongside the Football World Cup in Madrid in 1982, at the Centre for Contemporary Culture in Barcelona in 2001 and, most notably, >



Salon de Paris 1953, stand Saoutchik



Coupe du Monde 1982, Madrid

au Centre de la Culture Contemporaine de Barcelone en 2001 et – surtout – auparavant, au concours d'élégance de Pebble Beach en 1994, lors du plus important rassemblement de la marque. Depuis lors, elle n'a été exposée qu'en 2012 au Techno Classica d'Essen, et à Montmelo en 2013, préférant le confort du musée personnel de Monsieur W. A.-J. et la compagnie de #0106 qu'elle partage depuis 49 ans.

Aujourd'hui, #0134 est considéré par les experts du modèle comme l'un des exemplaires les plus originaux, affirmant également que son intérieur, qui semble presque neuf, est d'origine. Totalisant seulement 38 285 km au compteur, et toujours équipée de ses valises sur-mesure d'origine, cette incroyable Pegaso

attend son 5^e propriétaire, l'actuel l'ayant conservée et choyée durant 49 ans... Il est également important de noter que #0134 est la seule Saoutchik de première série, conservée dans un tel état, à l'abri des affres du temps et des restaurations abusives.

Véritable auto de musée, #0134 cumule les points forts : il est le seul Cabriolet Saoutchik Série 1 survivant, a été présenté au Salon de Paris 1953, et est considéré à juste titre par les plus grands experts Pegaso comme étant l'un des exemplaires les plus originaux. Voici un ticket d'entrée rêvé pour tous collectionneurs souhaitant être invité aux plus beaux Concours d'Élégance du globe !



Salon de Paris 1953, stand Saoutchik

at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 1994, the brand's most important gathering. Since then, it has only been exhibited in 2012 at the Techo Classica in Essen and in Montmelo in 2013, preferring the comfort of Mr W. A.-J.'s personal museum and the company of #0106, with which it has shared the past 49 years.

Today, #0134 is considered by model experts to be one of the most original examples, also confirming that its interior, which appears almost new, is original. With only 38,285 km on the odometer and still equipped with its original custom-made luggage, this incredible Pegaso awaits its fifth owner, the current one having kept and cherished it for 49 years... It is also important to note that #0134 is the only first series Saoutchik preserved

in such good condition, sheltered from the ravages of time and excessive restoration.

A true museum piece, #0134 has many strengths: it is the only surviving Saoutchik Series 1 Cabriolet, was presented at the 1953 Paris Motor Show, and is rightly considered by leading Pegaso experts to be one of the most original examples. This is a dream ticket for any collector wishing to be invited to the world's most prestigious Concours d'Elegance!



Pegaso Z-102 Berlinetta Saoutchik Série 2 – 1954

Châssis n° 0102.153.0137
Titre de circulation espagnol
Véhicule vendu sans contrôle technique
Spanish registration title
Sold without contrôle technique

500 000 - 700 000 €

« Équipée de l'un des rares V8 3,2l, historique suivi depuis l'origine... »

"Fitted with one of the rare 3.2-litre V8 engines, with a history going back to its origins..."



En tout, seulement 18 des 86 exemplaires de Z-102 seront carrossés par les établissements Saoutchik, dont 8 en Série 2. La ligne de la seconde série est une évolution complète par rapport à la première série : les lignes sont plus tendues, aérodynamiques, et les feux avant sont intégralement redessinés pour être intégrés dans deux cerclages inclinés vers l'avant. Cette ligne est aujourd'hui considérée comme le chant du cygne de Saoutchik, qui fermera boutique en terminant les quatre dernières carrosseries de Série 2, alors confisquées par l'État français.

Notre exemplaire entame sa vie propriété de l'usine, mise au nom de Finanzauto, société chargée de la commercialisation des véhicules Pegaso. La voiture est alors mise à la disposition

de Jorge Fernandez Menéndez, proche de Franco, industriel, important client d'ENASA (côté véhicules industriels) et pilote à ses heures perdues. Immatriculée M-5966, elle prend part le 21 novembre 1954 à la course de côte « Subida a la Dehesa de la Villa » à Madrid avec le numéro 52, se classant 3^e, puis en février 1955 au Trophée Universal Watches, une épreuve de régularité où elle terminera à la 14^e place.

Le 11 septembre 1957, Finanzauto vend #0137 à Antonio Castellano Escalante. Détail primordial pour la suite de l'histoire, le certificat de paiement de la taxe de luxe mentionne le moteur numéro 0102-019-0137... Le code 019 indique un moteur de 3,2l, là où la vaste majorité des Pegaso furent équipées de 2,8l, au code 017. >

In total, only 18 of the 86 Z-102 models were bodied by Saoutchik, including eight in Series 2. The design of the second series was a complete evolution from the first series: the lines were more taut and aerodynamic, and the headlights were completely redesigned to be integrated into two forward-sloping surrounds. This design is now considered to be Saoutchik's swan song, as he closed his workshop after completing the last four Series 2 bodies, which were then confiscated by the French state.

Our model began its life as the property of the factory, registered in the name of Finanzauto, the company responsible for marketing Pegaso vehicles. The car was then placed at the disposal of Jorge Fernandez Menéndez, a close associate of

Franco, industrialist, major customer of ENASA (industrial vehicles) and part-time racing driver. Registered as M-5966, it took part in the 'Subida a la Dehesa de la Villa' hill climb in Madrid on 21 November 1954 with the number 52, finishing third, then in February 1955 in the Universal Watches Trophy, a regularity event where it finished in 14th place.

On September 11, 1957, Finanzauto sold #0137 to Antonio Castellano Escalante. A key detail for the rest of the story is that the luxury tax payment certificate mentions engine number 0102-019-0137... Code 019 indicates a 3.2-litre engine, whereas the vast majority of Pegasos were equipped with 2.8-litre engines, code 017. This change makes #0137 the only Saoutchik >



#0137 en 1954

Certificat de fabrication, 1955



Ce changement fait de #0137 la seule berlinetta Saoutchik équipée par l'usine d'un 3,2l. La théorie de ce changement de motorisation est la suivante: peu après l'achat de cette auto, A. Castellano apprend la cessation de production des Pegaso et la chute drastique de leur prix. En compensation pour ce mauvais timing, la marque lui propose le remplacement du moteur 2,8 l contre un 3,2l. Autre élément primordial indiqué par l'expert Mario Laguna, le bloc 3,2 l qui est monté dans #0137 par l'usine montre en plus le numéro 4, indiquant la provenance naturelle de ce moteur: #0121, la légendaire ENASA Cupula (aujourd'hui propriété du musée Louwman). À la fin des années 1960, la voiture est repeinte en rouge en conservant le toit noir, et la sellerie d'origine est changée pour

une de couleur crème. Quelques années plus tard, une panne de boîte de vitesses contraint l'immobilisation de #0137 dans la propriété de A. Castellano à Trujillo. En 1976, la voiture est rachetée par Carlos de Tapia, alors propriétaire d'une Pegaso carrossée par Serra. Face à l'ampleur du travail, il n'entreprendra pas la restauration, et se séparera en 1981 du second moteur (2,8 l) qui sera monté après coup dans le prototype #0103 de Serra. En 1983, le propriétaire actuel achète #0137 auprès de Carlos de Tapia. La voiture nécessite alors une restauration complète, qui sera effectuée entre 1983 et 1989! La boîte de vitesses, à l'origine de cette immobilisation, sera remontée par Jaume Grimau, ancien ingénieur en chef de Pegaso... >

berlinetta factory-fitted with a 3.2-litre engine. The theory behind this change of engine is as follows: shortly after purchasing this car, A. Castellano learned that Pegaso production had ceased and that their prices had fallen dramatically. To compensate for this bad timing, the brand offered to replace the 2.8-litre engine with a 3.2-litre one. Another key point highlighted by expert Mario Laguna is that the 3.2-litre engine fitted in #0137 by the factory also bears the number 4, indicating the natural origin of this engine: #0121, the legendary ENASA Cupula housed in the Louwman Museum.

At the end of the 1960s, the car was repainted red, retaining its black roof, and the original upholstery was replaced with

cream-coloured leather. A few years later, a gearbox failure forced #0137 to be immobilised at A. Castellano's property in Trujillo. In 1976, the car was bought by Carlos de Tapia, then owner of a Pegaso with bodywork by Serra. Faced with the scale of the work involved, he decided not to undertake the restoration and in 1981 sold the second engine (2.8 litres), which was subsequently fitted to Serra's prototype #0103.

In 1983, the current owner purchased #0137 from Carlos de Tapia. The car required a complete restoration, which was carried out between 1983 and 1989! The gearbox, which was the cause of the car's immobilisation, was rebuilt by Jaume Grimau, former chief engineer at Pegaso. >



La voiture est remise dans sa configuration de sortie d'usine avant d'être exposée à partir de 2002 au Museo de Historia de la Automoción à Salamanca.

Comme vous venez de le lire, l'histoire de cette Pegaso est sans nul doute l'une des plus belles aventures... Sous la ligne élancée et élégante signée Saoutchik se cache l'une des seules unités produites dans un esprit de compétition, mêlée à la partie de la production de la marque espagnole mise à la disposition des plus proches du régime de Franco. Aujourd'hui, la Pegaso Z-102 Berlinette Saoutchik Série 2 #0137 fait partie des derniers exemplaires à l'historique limpide, et à l'authenticité indiscutable. À vos enchères!

The car was restored to its original factory configuration before being exhibited at the Museo de Historia de la Automoción in Salamanca from 2002 onwards.

As you have just read, the history of this Pegaso is undoubtedly one of the most remarkable adventures... Beneath the sleek and elegant lines designed by Saoutchik lies one of the only units produced with competition in mind, mixed in with the Spanish brand's production made available to those closest to Franco's regime. Today, the Pegaso Z-102 Berlinette Saoutchik Series 2 #0137 is one of the last examples with a clear history and indisputable authenticity. It's time to bid!



Aston Martin DB2/4 Mk1 – 1954

Châssis n° LML772
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

90 000 - 120 000 €

« Dans les mains de son 3^e propriétaire depuis 50 ans
et hautement éligible pour les Mille Miglia, le Tour Auto... »

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



à neuf de la mécanique, les trains roulants avec le remplacement des roulements de roue, des jantes à 72 rayons, contrôle des freins, remplacement des pneus, etc...

Son comportement sur la route est un régal de précision et son moteur 3.0 l respire la santé. Une auto sublime et parfaitement suivie que nous ne pouvons que chaudement recommander.

Delivered new in November 1954 to a certain Albert Turrettini in Geneva, this Aston Martin DB2/4 MK1 is one of just 196 Saloon-bodied examples produced that year, out of a total production of 566 units across all body styles. Sold with an extensive file of invoices, including its original Instruction Book and factory record, it has retained its original 3-litre engine and still sports its black paintwork, enhanced by an elegant beige leather interior.

On January 20, 1961, the car was purchased by its second owner, a British engineer named William Ferguson, who was living in Geneva at the time. In 1968, it was sold to Jean-Marie Santal in Fernay-Voltaire, a small French town near the Swiss border.

Seven years later, on December 13, 1975, the current owner acquired the car.

A full restoration was then undertaken, with the goal of presenting the car at the prestigious Summer Concours of the Aston Martin Owners Club. In 1977, it was awarded the Gordon Loveridge Trophy for best DB2/4!

Bodywork was carried out by Carrosserie Montat in Lyon and an invoice from October 1976 shows that all mechanical parts were ordered directly from Aston Martin. After thousands of kilometers of enjoyable driving, further major work was carried out between 2014 and 2019. The car was entrusted to the renowned Garage Éric Perou. Over €55,000 were invested during this phase, including a full mechanical overhaul, suspension work including new wheel bearings, new 72-spoke wheels, brake checks, and new tires, among other items.

Its handling on the road is a delight of precision and its 3.0l engine purrs like a dream. A sublime car in perfect condition that we can only warmly recommend.

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

Le 20 janvier 1961, elle est achetée par son deuxième propriétaire, un certain William Ferguson, ingénieur britannique résidant à Genève avant d'être revendue en 1968 à un dénommé Jean-Marie Santal à Fernay-Voltaire, une petite commune française

à proximité de la frontière. Sept ans plus tard, son propriétaire actuel en prend possession le 13 décembre 1975 !

Une restauration intégrale sera alors engagée avec l'objectif de la présenter au prestigieux Summer Concours de l'Aston Martin Owners Club où elle empochera en 1977 le Gordon Loveridge Trophy pour la plus belle DB2/4 !

La tôlerie sera refaite par la carrosserie Montat à Lyon. Pour la mécanique, une facture d'octobre 1976 indique que toutes les pièces furent commandées directement chez Aston Martin. Après plusieurs milliers de kilomètres à son volant, des travaux importants furent à nouveau effectués entre 2014 et 2019 au Garage Eric Perou. Plus de 55 000€ seront investis avec la remise



96

Aston Martin V8 Volante – 1986

Châssis n° SCFCV81C6GTL15465
Carte grise française
French registration title

110 000 - 130 000 €

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

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



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

Notre exemplaire fait partie des premiers équipés de l'injection K-Jetronic, plus facile à l'utilisation et à l'entretien. Il fut livré neuf à Palm Beach dans cette élégante teinte *Salisbury Blue* avec intérieur beige clair, et la boîte de vitesses automatique. Il fut rapidement réimporté par la Franco Britannic en France, avant de passer chez son deuxième propriétaire. Ce collectionneur prit le soin d'entretenir son V8 directement à l'usine de Gaydon! C'est en décembre 2005 que le propriétaire actuel s'en porte acquéreur auprès des établissements Royal Automobile.

Il n'aura alors de cesse que de perfectionner son auto, avec d'abord des travaux de selleries en 2005, puis une peinture complète dans la teinte d'origine en 2015, l'ensemble chez Lecoq >

After the success of the DB4, 5 and 6, Aston Martin had to renew itself and change the now legendary lines of its flagship. William Towns' design took on the difficult task of succeeding the *Carrozzeria Touring*, offering the world the DBS in 1967. The lines were more angular, and in 1969 the main element changed considerably: the elegant 6-cylinder engine was replaced by a V8! In 1978, the DBS, now the V8, changed its name to the V8 Volante to meet the demands of the American market. Once again, the car was a hit, the styling was a success, and the V8 (especially when coupled with the automatic gearbox) offered a *cruising* drive that impressed even our friends on the other side of the Atlantic!

Our car was one of the first to be fitted with K-Jetronic fuel injection, for easier use and maintenance. It was delivered new to Palm Beach in this elegant shade of *Salisbury Blue* with a light beige interior and automatic gearbox. It was quickly re-imported by Franco Britannic to France, before passing to its second owner. This collector took care to maintain his V8 directly at the Gaydon factory! The current owner purchased the car from Royal Automobile in December 2005.

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



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

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



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

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

Aston Martin DB7 Zagato – 2003

Châssis n° SCFAE223X3K700093

Carte grise française

French registration title

220 000 - 280 000 €

« L'un des 3 exemplaires livrés neufs en France,
deuxième main et toujours entretenu dans le réseau. »

“One of only three delivered new in France, second owner,
full official service history.”



L'Aston Martin DB7 Zagato fut présentée au Mondial de l'Automobile à Paris en 2002. Une série de 99 exemplaires seulement sera produite en 2003 pour quelques privilégiés, plus un exemplaire réservé au musée de la marque...

Authentique rareté, notre exemplaire porte le numéro 93/99 et s'avère être l'un des trois exemplaires livrés neuf en France. Commandée neuve dans cette très élégante teinte gris anthracite avec un intérieur tabac, elle est aujourd'hui une deuxième main, toujours entretenue dans le réseau de la marque, et possédant l'ensemble de ses documents, carnet d'entretien et double de clés.

Bénéficiant du châssis raccourci de la V12 Vantage Volante, la Zagato reprend les mêmes caractéristiques techniques que la V12 GT, mais elle impressionne par ses lignes avec sa calandre spécifique, ses doubles bulles de toit, ses flancs très travaillés et sa lunette arrière très inspirée. Elle est la digne héritière des plus belles réalisations du carrossier italien.

Dotée d'une carrosserie plus légère, son moteur de 435 ch accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports développe un couple de 540 Nm! Ses performances en feront l'une des très rares GT à passer sous la barre des 5 secondes sur l'exercice du 0 à 100 km/h, le tout dans un confort digne des productions anglaises les plus raffinées.

The Aston Martin DB7 Zagato was unveiled at the Paris Motor Show in 2002. Only 99 examples were produced in 2003 for a select few privileged owners, plus one additional car reserved for the brand's museum.

A true rarity, our car is number 93/99 and one of only three originally delivered new in France. Ordered in the highly elegant Anthracite Grey with a Tobacco leather interior, it is now in the hands of its second owner, always maintained within the official network, and complete with all documentation, service book, and spare keys.

Built on the shortened chassis of the V12 Vantage Volante, the Zagato shares its technical features with the V12 GT, but it

captivates above all with its styling: the distinctive grille, signature double-bubble roof, sculpted flanks, and beautifully designed rear window make it a worthy successor to the Italian coach-builder's finest creations.

Thanks to its lighter bodywork, the 435 hp V12 engine, paired with a six-speed manual gearbox, delivers 540 Nm of torque. Performance is outstanding, placing it among the very few GTs capable of sprinting from 0 to 100 km/h in under 5 seconds — all while offering the refinement expected from the most distinguished English grand tourers.



Bien plus rares que les Ferrari 550 Maranello ou Mercedes-Benz SL 65 AMG, les DB7 Zagato offrent une exclusivité supplémentaire mêlant le meilleur des deux mondes : anglaise à moteur V12 et boîte mécanique, en plus d'une incroyable ligne italienne signée du légendaire Z...

Far rarer than a Ferrari 550 Maranello or a Mercedes-Benz SL 65 AMG, the DB7 Zagato offers an extra layer of exclusivity — combining the best of both worlds: a British V12 with manual transmission, clothed in breathtaking Italian lines penned by the legendary "Z."



98

Dodge Viper RT/10 – 1995

Châssis n° 1B3CR65EOSV201138
Carte grise française
French registration title

50 000 - 70 000 €

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

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



Lors de notre essai routier, nous avons pu constater que la voiture fonctionnait bien, sans bruits anormaux. Si son conducteur est assez téméraire, le V10 chante parfaitement à haut régime ! Son état général est assez bon, avec la patine logique d'une auto d'origine : la carrosserie porte quelques stigmates mineurs. À noter également que la voiture est accompagnée de ses vitres, de son couvre-tonneau et d'un hard-top !

Il est important de comprendre que l'auto que nous présentons en ces pages est un modèle unique dans la production automobile des années 1990. C'est un véritable monstre de puissance, rarissime, et correspondant à une philosophie que nous ne retrouverons jamais. Acheter une telle auto aujourd'hui vous offre – au-delà de l'investissement qui ne peut être que pérenne – des sensations de conduite uniques. Vous ne pourrez pas dire que vous n'étiez pas prévenus !

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

The production model was designed in collaboration with Lamborghini, then part of the Chrysler Group. In 1991, a factory was specially equipped in Detroit for the first version, the RT/10,

of which only 285 were produced. A handful were imported into France, most of them red. The recipe was unique for the period: an 8-litre, 400 hp V10 coupled to a tubular steel chassis, a fibre-glass body and a 6-speed manual gearbox, with no assistance (no traction control, no ABS) and no airbags...

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

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

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

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

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

France, en grande majorité rouges. La recette est unique pour la période : on attache un V10 de 8 l de cylindrée et 400 ch à un châssis tubulaire en acier, une carrosserie en fibre de verre, une boîte de vitesses manuelle 6-rapports, le tout sans aides (ni contrôle de traction, ni ABS), et sans Airbags...

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



99

Aston Martin Vanquish – 2002

Châssis n° SCFAC23361B500071

Carte grise française

French registration title

75 000 - 95 000€

« Ex-Al Thani, seulement 9 950 km au compteur ! »

“Ex-Al Thani, only 9,950 km on the odometer!”



L'Aston Martin Vanquish, dévoilée en 2001, incarne le renouveau de la marque. Dessinée par Ian Callum, elle reçoit un V12 5,9 l de 466 ch (520 ch en S dès 2004), pour plus de 320 km/h et 0-100 km/h en 4,5 s. Construite à Newport Pagnell, elle allie aluminium, fibre de carbone et luxe artisanal. Produite jusqu'en 2007 à environ 2 500 exemplaires, elle reste un futur classique. Notre exemplaire est livré en octobre 2002 à H.H le Prince Al-Thani dans cette rare combinaison de couleur rouge avec l'intérieur en cuir rouge et beige. Une option particulièrement rare a été également ajoutée en prenant la version 2+2, ajoutant deux places d'appoint.

Le prince utilisera – rarement – sa voiture jusqu'en 2015, avant de s'en séparer : il ne parcourra que 3 000 km à son volant.

Elle passe ensuite entre les mains d'un amateur qui n'a finalement pas roulé avec, et qui s'en séparera à son tour un an plus tard.

C'est donc en 2016 que le propriétaire actuel achète cette splendide Vanquish. Il décidera rapidement de faire installer par Aston Martin une boîte de vitesses manuelle à 6-rapports. Aujourd'hui, la voiture n'affiche que 9 950 km au compteur, et est en parfait état de conservation et de fonctionnement !

Véritable rareté avec ce kilométrage, et encore plus dans cette combinaison de couleurs, cette Vanquish à la provenance prestigieuse saura intégrer les collections les plus importantes pour y occuper l'une des places les plus importantes.

The Aston Martin Vanquish, unveiled in 2001, embodies the brand's revival. Designed by Ian Callum, it is powered by a 5.9L V12 engine producing 466 bhp (520 bhp in the S version from 2004), capable of speeds in excess of 200 mph and 0-62 mph in 4.5 seconds. Built in Newport Pagnell, it combines aluminum, carbon fiber, and handcrafted luxury. Produced until 2007 in a limited run of around 2,500 units, it remains a future classic.

Our example was delivered in October 2002 to H.H. Prince Al-Thani in this rare combination of red exterior with red and beige leather interior. A particularly rare option was also added in the form of the 2+2 version, adding two extra seats.

The prince used his car – rarely – until 2015, before parting with it: he only drove 3,000 km behind the wheel. It then passed into the hands of an enthusiast who ultimately did not drive it and who in turn parted with it a year later.

In 2016, the current owner purchased this splendid Vanquish. He quickly decided to have Aston Martin install a 6-speed manual transmission. Today, the car has only 9,950 km on the odometer and is in perfect condition and working order!

A true rarity with this mileage, and even more so in this color combination, this Vanquish with its prestigious provenance will take its place among the most important collections.

100

Peugeot 404 Coupé – 1965

Châssis n° 4593291
Carte grise française
Contrôle technique non valide
French registration title
Unvalid contrôle technique

25 000 - 35 000 €

« Historique connu, estimation attractive ! »

“Well-known history, attractive valuation!”



La Peugeot 404 Coupé, dessinée par Pininfarina et produite de 1962 à 1968, se distingue de la berline par une carrosserie exclusive carrossée en Italie. Animée par le 4-cylindres 1,6 l (72 ch en carbu, 85 ch avec injection Kugelfischer), elle atteint 160 km/h. Luxueuse et rare, avec environ 17 000 exemplaires produits, elle incarne l'élégance discrète et l'exigence technique de Peugeot.

Notre exemplaire est livré à l'origine en Suède, et n'a connu que trois propriétaires dans les 50 dernières années, le précédent propriétaire l'ayant achetée en 2015 auprès des héritiers d'un amateur de la première heure l'ayant conservée plus de 40 ans ! Aujourd'hui, la voiture est en bel état général et a bénéficié d'une restauration ancienne d'assez bonne qualité. Sa sellerie semble

pour sa part avoir été changée dans les dernières années, tant son état est proche du neuf. Veuillez noter qu'un attelage a été posé par le précédent propriétaire.

Arrivée dans la collection du propriétaire actuel il y a assez peu de temps, la voiture connaît une utilisation assez régulière. Malgré cela, et un fonctionnement satisfaisant, le contrôle technique a souligné un certain nombre de défauts notamment au niveau du système de freinage, ou des rotules de suspension (document accessible sur demande).

Voici une belle et rare 404 Coupé méritant quelques attentions sur le point mécanique pour de nouveau reprendre la route en sécurité. Son estimation est très attractive, ne la laissez pas passer !

The Peugeot 404 Coupé, designed by Pininfarina and produced from 1962 to 1968, differs from the saloon in its exclusive bodywork, which was manufactured in Italy. Powered by a 1.6-litre four-cylinder engine (72 hp with carburettor, 85 hp with Kugelfischer injection), it can reach speeds of up to 160 km/h. Luxurious and rare, with around 17,000 units produced, it embodies Peugeot's discreet elegance and technical excellence.

Our example was originally delivered to Sweden and has had only three owners in the last 50 years, the previous owner having purchased it in 2015 from the heirs of an early enthusiast who had kept it for over 40 years!

Today, the car is in good overall condition and has undergone a fairly good quality restoration. Its upholstery appears to have been replaced in recent years, as it is in near-new condition. Please note that a tow ball has been fitted by the previous owner.

Having arrived in the current owner's collection quite recently, the car is used regularly. Despite this, and its satisfactory running condition, the MOT highlighted a number of faults, particularly with the braking system and suspension ball joints (document available on request).

This is a beautiful and rare 404 Coupé that needs some mechanical attention before it can be safely returned to the road. Its valuation is very attractive, so don't miss out!

101

Peugeot 404 Cabriolet – 1964

Châssis n° VF1C57D0513582032
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
French registration title
Sold without MOT

28 000 - 36 000 €

« Estimation très attractive ! »

“Very attractive valuation!”



La Peugeot 404 Cabriolet, lancée en 1962 et carrossée par Pininfarina à Turin, reprend le châssis de la berline mais avec une carrosserie spécifique, sans éléments communs. Elle reçoit le 1,6 L quatre cylindres, 72 ch en version carburateur puis 85 ch avec injection Kugelfischer, pour 160 km/h. Produite à environ 10 000 exemplaires, elle est aujourd'hui prisée pour son élégance italienne et sa rareté.

Notre exemplaire fait partie des premiers exemplaires produits, ici dans sa configuration mécanique à carburateur. Des traces d'une restauration ancienne d'assez bonne qualité sont visibles tant sur la carrosserie que sur la partie mécanique. Aujourd'hui, la voiture est en assez bon état général : la peinture, bien qu'assez épaisse, a joliment vieilli, comme l'habitacle. Les housses de

sièges semblent avoir été changées plus contemporanément, et une déchirure (réparable) est visible sur le siège conducteur. La capote quant à elle est en bel état général.

Le propriétaire actuel a utilisé régulièrement cette auto dans les derniers mois, mais une révision globale sera nécessaire pour mettre à jour les éléments de sécurité. Veuillez noter que le système de carburation a été vérifié par un spécialiste juste avant la sortie du catalogue. La 404 Cabriolet représente l'association parfaite entre l'excellence mécanique française et le style élégant italien. Notre exemplaire, présenté avec une estimation très attractive, représente un très bel achat pour un passionné souhaitant rouler cheveux au vent avec élégance !

The Peugeot 404 Cabriolet, launched in 1962 and bodied by Pininfarina in Turin, uses the same chassis as the saloon but with a specific bodywork, with no common elements. It is equipped with a 1.6-litre four-cylinder engine, producing 72 bhp in the carburettor version and 85 bhp with Kugelfischer injection, for a top speed of 160 km/h. Around 10,000 were produced, and today it is prized for its Italian elegance and rarity.

Our example is one of the first to be produced, here in its carburettor configuration. Traces of a fairly good quality restoration are visible on both the bodywork and the mechanical parts.

Today, the car is in fairly good overall condition: the paintwork, although quite thick, has aged nicely, as has the interior.

The seat covers appear to have been replaced more recently, and there is a (repairable) tear visible on the driver's seat. The soft top is in good overall condition.

The current owner has used this car regularly in recent months, but a comprehensive service will be required to update the safety features. Please note that the carburetion system was checked by a specialist just before the catalogue was published.

The 404 Cabriolet represents the perfect combination of French mechanical excellence and Italian elegance. Our model, presented with a very attractive estimate, is a great purchase for enthusiasts who want to drive with the wind in their hair in style!

102

Peugeot 204 Cabriolet Hard-top – 1968

Châssis n°6407105
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

12 000 - 16 000 €
SANS RÉSERVE

« Le plus attachant des cabriolets Peugeot. »
“The most appealing of Peugeot's convertibles.”



La Peugeot 204, lancée en avril 1965, incarne chez Peugeot tout à la fois la tradition et modernité, avec sa face avant tout en rondeur, son allure fluette, et le fait d'être la première traction de la marque au Lion.

En septembre 1966, la gamme est complétée par une version cabriolet, dans la lignée de la 404...

Empattement raccourci, suspension abaissée : la 204 Cabriolet deviendrait presque sportive !

L'exemplaire qui illustre ces pages est entre les mêmes mains depuis plus de 30 ans, ayant bénéficié de soins mécaniques constants.

La carrosserie présente quelques défauts et points de rouille mais a passé le TUV allemand avec succès jusqu'à une période récente.

Launched in April 1965, the Peugeot 204 embodies both tradition and modernity at Peugeot, with its rounded front end, slender appearance and the fact that it was the first front-wheel drive model from the Lion brand.

In September 1966, the range was completed with a convertible version, in line with the 404 and 504...

With a shortened wheelbase and lowered suspension, the 204 Cabriolet was almost sporty!

The model featured on these pages has been in the same hands for over 30 years and has been constantly maintained.

The bodywork has a few flaws and rust spots but has passed the German TUV inspection until recently.

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

103

Peugeot 204 Coupé – 1968

Châssis n°6456973
Titre de circulation allemand
Véhicule vendu sans contrôle technique
German registration title
Sold without contrôle technique

8 000 - 12 000 €
SANS RÉSERVE

« Le coupé 2+2 par Peugeot ! »
“The 2+2 coupé by Peugeot!”



La Peugeot 204, lancée en avril 1965, incarne chez Peugeot tout à la fois la tradition et modernité, avec sa face avant tout en rondeur, son allure fluette, et le fait d'être la première traction de la marque au Lion.

En septembre 1966, la gamme est complétée par une version coupé 2+2, dans la lignée de la 404...

Empattement raccourci, suspension abaissée : la 204 Coupé deviendrait presque sportive !

L'exemplaire qui illustre ces pages fut acquis en France par son propriétaire actuel il y a 2 ans. La voiture fonctionne très bien, la carrosserie présente quelques défauts et points de rouille mais a passé le TUV allemand avec succès jusqu'à une période récente.

Launched in April 1965, the Peugeot 204 embodies both tradition and modernity at Peugeot, with its rounded front end, slender appearance and the fact that it was the first front-wheel drive model from the Lion brand.

In September 1966, the range was completed with a 2+2 coupé version, in line with the 404...

With a shortened wheelbase and lowered suspension, the 204 Coupé was almost sporty!

The model featured in these pages was purchased in France by its current owner two years ago. The car runs very well, the bodywork has a few flaws and rust spots but has passed the German TUV inspection until recently.

Ford Capri GT « Cabriolet » – 1973

Châssis n° GCECML75827
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

25 000 - 35 000€
SANS RÉSERVE

« Une Capri Mk1 motorisée par le V6 2,3l,
et modifiée légalement en cabriolet ! »

*“A Capri Mk1 powered by the 2.3-litre V6 engine
and legally converted into a convertible!”*



travaux mécaniques et cosmétiques. Il est primordial de noter que la voiture bénéficie d'une carte grise française en règle, marquée CABR.

Following the legendary Mustang, one of the biggest commercial successes of the 1960s, Ford Europe sought to create a pony car suited to the Old Continent. The criteria? A simple, sporty, affordable and fully customisable car. This project gave rise to the Ford Capri, which was unveiled at the Brussels Motor Show in January 1969.

As expected, the car was sleek, with a fastback profile and a long bonnet, a style that was very popular in the United States at the time. Available at launch with five different engines and a plethora of options, the Capri suited all customers and their expectations, from the simplest finish to the most luxurious versions, including the sportiest ones.

For Europe, it was built in both England and Germany. It was a huge commercial success, with 1.2 million Ford Capri MK1s sold. After several restylings, production ceased in 1986.

A few rare coupés were converted into convertibles by Crayford, Abbott or Carbodies in England, and Villard in France. Crayford was the most prolific with 37 conversions, while Villard modified 18 models.

The car featured on these pages was originally a Diamond White 2+2 coupé with a 2.3-litre V6 engine. At some unknown point in time, it was converted into a convertible, similar to the Crayford or Villard models. It is in used condition and will require mechanical and cosmetic work. It is important to note that the car has a valid French registration document, marked CABR (convertible body).

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 *fast-back* 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. Après plusieurs restyling, la production s'arrêtera en 1986.

Quelques rares coupés furent convertis en cabriolet par Crayford, Abbott ou Carbodies en Angleterre, et Villard en France. On sait que Crayford fut le plus prolifique avec 37 conversions, tandis que Villard en modifia 18 exemplaires.

La voiture qui illustre ces pages est née en Coupé 2+2, couleur Diamond White, avec moteur V6 2,3 l. Elle fut modifiée à une période inconnue en cabriolet, à la façon des productions Crayford ou Villard. Elle est en état d'usage et nécessitera des



105

Riley 2.5 RMB – 1951

Châssis n°61S 9098
Titre de circulation anglais
Véhicule vendu sans contrôle technique
English registration title
Sold without contrôle technique

14 000 - 18 000 €
SANS RÉSERVE

« La *Saloon* britannique emblématique des années 1950, cachant une mécanique sportive éprouvée avant guerre. »

“The iconic British saloon car of the 1950s, concealing proven pre-war sports mechanics.”



Lancée directement après la fin de la guerre, la RMA aurait dû voir le jour au début des années 1940, mais sa production avait été reportée et perfectionnée pendant la guerre. La RMA utilisait l'excellent moteur Riley 12/4 de 1,5 l de 1934, monté sur un développement du châssis 16/4 d'avant-guerre et avec une carrosserie dérivée du modèle Continental d'avant-guerre.

La RMB fut lancée plusieurs mois après la RMA, au début de 1946, bien que les ventes aient été lentes à démarrer, les matériaux étant encore rares. Identifiable par rapport à la RMA grâce à son capot plus long et son badge Riley bleu pâle, la RMB était identique à la RMA mais dotée de l'excellent moteur Big Four 2,5 l d'avant-guerre, dont la puissance grimpa en 1948

à 100 ch. Avec cette puissance, la voiture offrait une vitesse de pointe de près de 160 km/h. Malgré cela, Riley ne trouva acquéreur que pour 6 900 exemplaires en 6 ans.

La voiture qui illustre ces pages est en bel état d'origine, un état témoignant de son entretien suivi et des bons soins dont elle a bénéficié sa vie durant. Son compteur affiche un peu plus de 100 000 *miles*, un kilométrage qui semble d'origine.

La peinture semble d'origine tandis que le vinyle du toit a été remplacé à une époque inconnue. Elle n'aurait eu que 4 propriétaires en Angleterre, le premier l'ayant conservée 40 ans, avant de rejoindre l'Europe en 2015.



La voiture, peu utilisée ces 10 dernières années, nécessitera une révision d'usage avant de reprendre la route sereinement.

Launched immediately after the end of the war, the RMA should have been introduced in the early 1940s, but its production was postponed and perfected during the war. The RMA used the excellent 1934 Riley 12/4 1.5-litre engine, mounted on a development of the pre-war 16/4 chassis and with bodywork derived from the pre-war Continental model.

The RMB was launched several months after the RMA, in early 1946, although sales were slow to take off as materials were still in short supply. Distinguishable from the RMA by its longer bonnet and pale blue Riley badge, the RMB was identical to the RMA but fitted with the excellent pre-war 2.5-litre Big Four

engine, whose power output rose to 100 bhp in 1948. With this power, the car had a top speed of nearly 160 km/h. Despite this, Riley only sold 6,900 units in six years.

The car featured on these pages is in beautiful original condition, reflecting its ongoing maintenance and the good care it has received throughout its life. Its odometer reads just over 100,000 miles, a mileage that appears to be original.

The paintwork appears to be original, while the roof vinyl was replaced at an unknown date. It is believed to have had only four owners in England, the first of whom kept it for 40 years before it came to Europe in 2015.

The car, which has been little used over the last ten years, will require a service before it can be driven again.



106

Daimler DB18 Empress by Hooper – 1951

Châssis n° 56713
Vehicule vendu sans titre de circulation
Vehicule vendu sur désignation, à retirer
à Oberried – Allemagne
No registration title
Vehicle sold by appointment, to be collected
in Oberried, Germany

2 000 - 3 000 €
SANS RÉSERVE

« Une rarissime caisse Hooper à sauver ! »

“A rare Hooper crate to be saved!.”



La Daimler DB18 Empress Saloon par Hooper était une voiture de luxe britannique d'après-guerre distinguée qui combinait l'ingénierie de Daimler avec le savoir-faire sur mesure de l'un des carrossiers les plus estimés de Grande-Bretagne. Produite à la fin des années 1940 et au début des années 1950, l'Empress Saloon était une variante plus exclusive et élégante de la DB18 standard. À sa base, l'Empress était construite sur le même châssis et la même plateforme mécanique que la Daimler DB18, équipée d'un moteur 6-cylindres en ligne de 2,5 l. Ce qui distinguait vraiment l'Empress était sa carrosserie signée Hooper & Co., une firme connue pour fournir des carrosseries faites à la main à la royauté et à l'aristocratie. La voiture qui illustre ces pages, sert de banque de pièces pour la restauration d'une autre, et se présente comme un châssis roulant, sans mécanique ni intérieur.

The Daimler DB18 Empress Saloon by Hooper was a distinguished post-war British luxury car that combined Daimler engineering with the bespoke craftsmanship of one of Britain's most esteemed coachbuilders. Produced in the late 1940s and early 1950s, the Empress Saloon was a more exclusive and elegant variant of the standard DB18. At its core, the Empress was built on the same chassis and mechanical platform as the Daimler DB18, powered by a 2.5-litre inline 6-cylinder engine. What really set the Empress apart was its bodywork by Hooper & Co., a firm known for supplying hand-built coachwork to royalty and the aristocracy. The car featured on these pages served as a parts bank for the restoration of another and is presented as a rolling chassis, without mechanics or interior.

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



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE À DESTINATION DES ACHETEURS Autoworld

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des maisons de vente et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce dont le Siège Social est situé 164 bis avenue Charles de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine, France et le bureau de représentation de Belgique est situé 5 avenue Guillaume Macau - 1050 Ixelles, Belgique (numéro de TVA : BE 0725.838.132). En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire. Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES. En participant à une vente aux enchères organisée par AGUTTES, y compris par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. En s'enregistrant pour participer aux enchères et/ou en enchérissant lors d'une vente, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. Il lui est donc recommandé de les lire attentivement. Les CGV pourront être modifiées occasionnellement à la discrétion d'AGUTTES. Les Conditions Particulières de Vente relatives à une certaine vente et contenues dans le catalogue de vente peuvent également être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente. Ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente. En tant qu'opérateur de ventes volontaires, AGUTTES est assujetti aux obligations listées aux articles L.561-2 14° et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme, qu'il est tenu de faire respecter.

I- LE BIEN MIS EN VENTE

MENTIONS PARTICULIÈRES DANS LE CATALOGUE

Les mentions particulières figurant dans le catalogue ont les significations suivantes :

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire à la suite d'une ordonnance du Tribunal Judiciaire assortis d'honoraires acheteurs à 14.40 %^{TTC} ;

° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;

* Lots en importation temporaire : soumis à des frais de 5,5 %^{TTC} du prix d'adjudication pour les œuvres et objets d'art, de collection et d'antiquité (20 % pour les vins et spiritueux, les bijoux et les multiples), à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication. Ces frais peuvent être exonérés sur présentation de documents douaniers attestant que le lot a été réexporté hors Union Européenne dans les délais légaux et conformément aux nouvelles dispositions de la réforme de la TVA entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025 ;

▫ Biens vendus sous le régime général de la TVA (sur la totalité) ;

Lots visibles uniquement sur rendez-vous ;

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

= Lots dument identifiés et soumis à caution.

L'enseigne de la SAS AGUTTES

Description des lots : Les indications portées au catalogue réalisées par AGUTTES et son expert sont effectuées sur la base des éléments fournis et des connaissances existant le jour de la rédaction du catalogue. Seules les indications en langue française engagent AGUTTES. Elles peuvent faire l'objet de modifications ou de rectifications jusqu'au moment de la vente par écrit ou oral. Ces modifications seront consignées au procès-verbal de la vente, lequel aura force probante. Les traductions sont libres. Aucune autre garantie n'est apportée par AGUTTES, étant rappelé que seul le vendeur sera tenu à la garantie des vices cachés et à l'éventuelle garantie légale de conformité (exclue pour les biens d'occasion). Un certificat d'authenticité du lot ne sera disponible que si mentionné dans la description du lot.

Les dimensions, poids et autres renseignements des lots sont donnés à titre indicatif avec une marge d'erreur raisonnable. Les conversions en unité impériale (*inches*) sont fournies à titre informatif et sont libres.

Les restaurations effectuées à titre conservatoire, n'altérant pas le caractère original du lot, notamment en ce qui concerne l'ancienneté et le style, et n'apportant aucune modification au caractère propre du lot ne seront pas mentionnées dans le descriptif. L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident, d'un manque ou d'un incident dans le catalogue ou les rapports de condition, n'implique nullement que le lot soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement, la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts. Seules les dispositions du catalogue pourront constituer un fondement valable à engager la responsabilité d'AGUTTES. Les déclarations ou promesses formulées oralement par un représentant d'AGUTTES mais ne figurant pas dans le catalogue ne sauront en

aucun cas constituer un fondement valable à engager la responsabilité d'AGUTTES.

État des lots

État des lots : Les lots sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Les lots étant des biens d'occasion, aucune garantie ne peut être offerte par AGUTTES concernant leur état. Il revient aux acheteurs potentiels de s'assurer personnellement de la condition de l'objet.

Les références à l'état d'un lot dans un catalogue, une image, une description ou dans un rapport de condition (fourni à titre indicatif) ne pourront être considérées comme une description exhaustive de l'état dudit lot. Les descriptions, les rapports de condition, ainsi que les photographies des lots quant à leur état sont fournis uniquement à titre indicatif et ne peuvent en aucun cas remplacer l'examen personnel du lot par l'enchérisseur préalablement à la vente dans les conditions mentionnées ci-après. Les rapports de condition et les photos seront envoyés sur demande et à titre indicatif.

Exposition des lots

Exposition des lots : Les enchérisseurs potentiels sont expressément invités à examiner personnellement les lots et la documentation disponible avant la vente lors d'un rendez-vous privé ou de l'exposition publique préalable à la vente afin de vérifier l'état des lots. Il leur est conseillé de se faire accompagner par un expert du secteur concerné par la vente pour apprécier de manière détaillée l'état des biens.

Reproduction des lots

Reproduction des lots : Tous les défauts et imperfections des lots ne sont pas visibles sur les photographies des lots reproduites dans les catalogues, en ligne ou sur tout support de communication. Les photographies peuvent ne pas donner une image entièrement fidèle de l'état réel d'un lot et peuvent différer de ce que percevra un observateur direct (taille, coloris, etc.).

Estimations des lots

Estimations : Les estimations sont fondées sur l'état des connaissances techniques, la qualité du lot, sa provenance, son état et le cours du marché au jour de l'estimation. Elles sont fournies à titre purement indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie que le lot sera vendu au prix estimé. Les enchérisseurs sont informés que les estimations peuvent fluctuer en fonction des évolutions du marché et des caractéristiques particulières du lot.

Rapports de condition

Rapports de condition : Des rapports de condition, photos complémentaires et documents afférents aux lots sont disponibles sur demande jusqu'à 24 heures avant la vente. Ils doivent être consultés avant d'enchérir.

Mandat par un tiers

Direction de la vente

Inscription à la vente

Important

INSCRIPTION À LA VENTE
Important : le mode normal et prioritaire pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.

À titre de service complémentaire, AGUTTES offre aux acheteurs potentiels d'autres moyens d'enchérir, moyennant une inscription préalable au plus tard à 18 heures le dernier jour ouvré avant la vente :

- **Par téléphone**: Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de **bid@aguttes.com** pour porter ses enchères à voix haute par téléphone pendant la vente. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit, à l'aide du formulaire dûment rempli, de coordonnées bancaires, d'une copie de la pièce d'identité de l'enchérisseur et de son Kbis. AGUTTES accepte gracieusement de recevoir les enchères par téléphone. L'enchérisseur potentiel devra avoir reçu un mail de confirmation préalable de la part d'AGUTTES pour être appelé.

- **Sur ordre d'achat**: Toute personne aura la possibilité de transmettre des ordres d'achat à AGUTTES. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit à l'aide du formulaire dûment rempli et de coordonnées bancaires, d'une copie de sa pièce d'identité. AGUTTES accepte gracieusement de traiter ces ordres. En cas de demande par mail à **bid@aguttes.com**, l'enchérisseur devra avoir reçu un e-mail de confirmation de la part d'AGUTTES. Aucun ordre illimité ne sera retenu. Si AGUTTES reçoit plusieurs ordres d'achat pour des montants d'enchères identiques sur le même lot, l'ordre le plus ancien sera préféré.

- **En ligne via les plateformes Live**: Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de diverses plateformes Live pour participer à distance, par voie électronique, aux ventes aux enchères. L'enchérisseur via le Live est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge exclusive et s'ajouteront à la commission d'achat. Les frais des plateformes sont habituellement les suivants :

- 1,80%^{TTC} pour Drouot Digital,
- 3%^{TTC} pour Invaluable,
- 3%^{TTC} pour 51Bidlive,
- 3,60%^{TTC} pour Interenchères sur tous les lots (à l'exception des automobiles, facturés 48€^{TTC} par véhicule).

Procédure d'identification des enchérisseurs : Au regard de ses obligations en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme (LCB-FT), les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'AGUTTES afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. AGUTTES se réserve le droit de demander, à son entière discrétion, à tout enchérisseur potentiel :
- personne physique, de justifier de son identité et personne morale, de fournir un extrait Kbis de moins de 3 mois (étant précisé que seul le représentant légal de la société ou toute personne dûment habilitée pourra enchérir),
- et, en tout état de cause, d'effectuer un dépôt et communiquer ses références bancaires ainsi que l'origine des fonds reçus au regard des obligations en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme (LCB-FT). Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse du donneur d'ordre et aucune modification postérieure ne pourra être faite après l'adjudication. L'enchérisseur est réputé agir en son nom propre et s'engage à régler personnellement et immédiatement le lot. Il sera seul responsable de l'enchère portée sauf information préalable de sa qualité de mandataire dans les conditions indiquées ci-après. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. En cas de manquements aux procédures d'identification et aux obligations de LCB-FT, AGUTTES se réserve la possibilité d'interdire à l'enchérisseur de porter les enchères, d'annuler ou de résilier la vente du lot.

Caution : Pour certains ventes ou lots dûment identifiés, AGUTTES se réserve le droit de demander aux potentiels enchérisseurs de verser avant la vente une caution d'un montant déterminé, ainsi que toutes autres garanties et / ou références bancaires jugées nécessaires. Il est demandé aux enchérisseurs de contacter AGUTTES au plus tard trois jours ouvrés avant la vente afin de procéder à la vérification des garanties données. Les dépôts de garantie sont à effectuer en euros par virement ou carte bancaire sur : **https://www.aguttes.com/depot-caution**.

Dans le cas où l'enchérisseur ne serait pas adjudicataire lors de la vente, AGUTTES procédera au remboursement de la caution perçue dans un délai de 5 jours ouvrables après la vente, sans intérêt sous réserve de tout droit de compensation. L'enchérisseur reconnait et accepte que seront à sa charge exclusive les éventuelles pertes engendrées par les variations des taux de change ou les frais bancaires liés à ce transfert.

Mandat par un tiers

Mandat par un tiers : Tout enchérisseur est censé enchérir pour son propre compte et est tenu pour seul responsable de l'enchère. L'enchérisseur disposant d'un mandat devra informer AGUTTES de l'existence de celui-ci lors de la procédure d'identification et d'enregistrement et produire une copie du mandat et tous autres documents sollicités par AGUTTES. Dans un tel cas, l'enchérisseur et le mandant seront solidairement responsables.

Direction de la vente

Direction de la vente : Le commissaire-priseur dirige la vente en veillant à la liberté et à l'égalité entre les enchérisseurs, tout en respectant les usages établis par la profession. Le commissaire-priseur assure la police de la vente et se réserve le droit d'interdire l'accès à la salle de vente à tout enchérisseur potentiel pour justes motifs. Il se réserve le droit de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer, retirer, réunir ou séparer tout lot de la vente.

Adjudication : Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire, tous moyens admis confondus (ordre, internet, téléphone, sur place, etc.). L'adjudication se matérialise par le prononcé du mot « Adjugé » lequel forme le contrat de vente entre le vendeur et l'adjudicataire. Chaque lot est identifié avec un numéro correspondant au numéro qui lui est attribué sur le catalogue de la vente.

Il est interdit aux vendeurs d'enchérir directement sur les lots leur appartenant. En cas de « double-enchère » simultanée reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les enchérisseurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Rétractation : Chaque enchère portée et chaque adjudication sont définitives. Chaque enchère engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit en salle, au téléphone, en ligne ou sur exécution de son ordre d'achat.

Transfert des risques et de la propriété

Transfert des risques et de la propriété : Le transfert de propriété et des risques entre le vendeur et l'adjudicataire s'opère par le prononcé du mot « adjugé » par le commissaire-priseur. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux pertes et dommages que les lots pourraient subir à compter de l'adjudication, l'adjudicataire devant faire assurer les lots acquis dès l'adjudication.

<p>III- EXÉCUTION DE LA VENTE</p>
<p>Commission d'achat : L'adjudicataire devra s'acquitter en sus du prix d'adjudication, par lot, des honoraires acheteurs applicables à chaque lot. Le mode de calcul des honoraires acheteurs pour les différentes catégories de lots est précisé ci-après (cf. article VI- CONDITIONS PARTICULIÈRES).</p>
<p>Outre le prix d'adjudication et les honoraires acheteur, l'adjudicataire devra régler toutes les taxes incluant la TVA ainsi que les éventuels frais de dossier, de manutention et de stockage ainsi que toutes les autres sommes qui seraient dues en cas de retard de paiement mentionnées ci-après.</p>
<p>Les acquéreurs via les plateformes Live paieront, en sus des enchères et des frais acheteurs, une commission complémentaire qui sera intégralement reversée aux plateformes (cf. article II- LA VENTE : Inscription à la vente).</p>

Conditions de paiement : Le paiement des sommes dues devra être effectué « **comptant** » par l'adjudicataire, dès l'adjudication. Le paiement est effectué en euros. Les commissions bancaires éventuelles sont à la charge de l'adjudicataire et ne sont pas déduites des sommes dues.

Retard de paiement et pénalités : Aucun délai de paiement ne sera accordé à l'acheteur sauf accord exprès du vendeur. Tout délai de paiement accordé par le vendeur entraînera l'application des pénalités suivantes qui seront acquises à AGUTTES et s'ajouteront aux montants prévus ci-dessous pour l'adjudicataire défaillant, à savoir :
- Si le délai de paiement est inférieur ou égal à 3 mois à compter de la vente : 3,6%^{TTC} du montant total du bordereau acheteur
- Si le délai de paiement est supérieur à 3 mois à compter de la vente : 6%^{TTC} du montant total du bordereau acheteur.

TVA

TVA : Le taux de TVA est de 21% (ou 6% pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais annexes seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux. Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE. Ces biens seront marqués par le signe ◊.

Cas de remboursements possibles de TVA à l'acquéreur

Cas de remboursements possibles de TVA à l'acquéreur : Le professionnel de l'Union Européenne, (i) sur communication de son numéro de TVA intra-communautaire et (ii) fournissant la preuve de l'export du lot depuis la France vers un autre État membre ;

Le non-résident de l'Union Européenne sur communication (i) du document douanier d'export hors Union Européenne sur lequel AGUTTES figure comme expéditeur (ii) dans un délai de 3 mois suivant la date de vente aux enchères ou la date d'obtention de la licence d'exportation.

Modalités de règlement : Les moyens de paiement légaux acceptés (les paiements par carte bancaire ou virement étant vivement recommandés) :
- **Virement bancaire**: provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de facture :

<p>IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 -BIC CMCIFRPP Titulaire du compte AGUTTES Domiciliation CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES 178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS</p>

- **Espèces**: en vertu des articles L.112-6 et D.112-3 du Code monétaire et financier : (i) jusqu'à 1000€ pour les résidents fiscaux français ou les personnes agissant pour les besoins d'une activité professionnelle ; (ii) jusqu'à 15 000€ pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport et de justificatif de domicile) ;

- **Carte bancaire** sur le terminal ou à distance (sur **https://www.aguttes.com/paiement-en-ligne**). Les frais bancaires, qui oscillent habituellement entre 1 et 2,5%, ne sont pas à la charge de l'étude. Les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés ;

- **Chèque (en dernier recours)** : Sur présentation de deux pièces d’identité. Aucun délai d’encaissement n’est accepté en cas de paiement par chèque. La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement. Les chèques étrangers ne sont pas acceptés.

Conformément à ses obligations de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme en application de l’article L.561-2 du Code Monétaire et Financier, AGUTTES se réserve le droit d’obtenir un justificatif des fonds. En tout état de cause, en cas de paiement par un tiers, des justificatifs sur le lien avec le tiers payeur devront être fournis par l’adjudicataire. AGUTTES se réserve le droit de refuser le paiement en espèces effectué par un tiers.

Adjudicataire défaillant : À défaut de paiement comptant par l’adjudicataire, le bien pourra être remis en vente sur réitération des enchères à la demande du vendeur conformément à la procédure de l’article L.321-14 du Code de commerce. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l’adjudication, la vente sera résolue de plein droit. En tout état de cause, l’adjudicataire défaillant ne peut invoquer la résolution du contrat pour se soustraire aux obligations qui sont les siennes.

Responsabilité de l’adjudicataire défaillant : Dans tous les cas l’acquéreur défaillant sera tenu, du fait de son défaut ou retard de paiement, de payer à AGUTTES :

- En cas de revente sur procédure de réitération des enchères, (i) la moins-value subie par le vendeur du fait de la deuxième vente, (ii) la perte d’honoraires subies par AGUTTES, (iii) les frais engagés pour cette deuxième vente ;
- Tous les frais et accessoires engagés par AGUTTES relatifs au recouvrement des factures impayées (incluant les frais d’avocat, les frais administratifs et tous autres frais liés au recouvrement), ainsi que les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES ;
- Les pénalités de retard calculées en appliquant des taux d’intérêt au taux directeur (taux de refinancement ou Refi) semestriel de la Banque centrale européenne (BCE) en vigueur, majoré de cinq points sur la totalité des sommes dues ;
- Les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES (frais, honoraires et commissions d’achat, TVA, stockage, etc.).

AGUTTES se réserve la possibilité de :

- Communiquer le nom et les coordonnées de l’acquéreur défaillant au vendeur afin de permettre à ce dernier de faire valoir ses droits ;
- Conserver à titre de dommages et intérêts toutes les sommes qui auraient été versées par l’adjudicataire préalablement à l’annulation de la vente ;
- Procéder à l’encaissement de la caution versée par l’adjudicataire, à titre de compensation avec toutes les sommes dues par l’adjudicataire et / ou à titre de dommages et intérêts ;
- Exercer ou faire exercer tous les droits et recours, notamment le droit de rétention, sur tout bien de l’acquéreur défaillant dont AGUTTES aurait la garde jusqu’au règlement complet par ledit acquéreur, et saisir les tribunaux compétents pour recouvrer les sommes dues ;
- Procéder à la compensation de tout montant dû à l’adjudicataire avec tout montant impayé par l’adjudicataire concernant un lot ou tout dommage subi par AGUTTES à la suite d’une violation des présentes CGV par l’adjudicataire ;
- Interdire à l’adjudicataire défaillant d’enchérir dans les prochaines ventes organisées par AGUTTES ou bien de subordonner la possibilité d’y enchérir au versement d’une provision préalable ;
- Procéder à l’inscription de l’adjudicataire défaillant sur un fichier des mauvais payeurs partagé entre les différentes maisons de vente adhérentes. AGUTTES est en effet adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d’inscription. Les droits d’accès, de rectification et d’opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES est également adhérente du service Témis permettant la consultation et l’alimentation du fichier des restrictions d’accès aux ventes aux enchères. Aguttes se réserve le droit d’inscrire au fichier Témis l’adjudicataire défaillant ou son représentant, ayant pour conséquence de limiter la capacité d’enchérir de l’adjudicataire défaillant auprès des Opérateurs de vente volontaires adhérents et de lui interdire l’utilisation de la plateforme Interenchères. En outre, AGUTTES se réserve le droit de bloquer l’accès de l’adjudicataire défaillant à la plateforme Drouot et à d’autres plateformes de vente en ligne partenaires.

Retrait et stockage des lots : Un lot adjudgé ne pourra être délivré à l’acheteur qu’après paiement intégral du bordereau d’achat et de toutes les sommes / pénalités qui seraient dues par l’adjudicataire, encaissés sur le compte bancaire d’AGUTTES. En conséquence, dans le cas où le bordereau acheteur comporterait plusieurs lots et en cas de paiement partiel du bordereau acheteur *et/ou* à défaut de paiement total ou partiel des autres sommes/pénalités dues par l’adjudicataire, aucun des lots inclus dans le bordereau acheteur ne sera délivré par AGUTTES à l’adjudicataire.

Tous les lots seront délivrés à l’adjudicataire le jour du paiement total du bordereau acheteur et des sommes/pénalités dues par l’adjudicataire.

Les lots seront délivrés à l’acquéreur en personne après présentation de tout document prouvant son identité ou au tiers qu’il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d’identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais et aux risques de l’adjudicataire uniquement.

Les lots qui n’auront pas été retirés le jour même après la fin de la vente seront à enlever sur rendez-vous par l’acheteur auprès de la personne mentionnée à cet effet sur la page de contacts qui se situe au début du catalogue. Le lieu de délivrance sera indiqué dans l’email accompagnant l’envoi de la facture.

Les frais de stockage applicables sont mentionnés ci-après (cf. article VI-CONDITIONS PARTICULIÈRES).

Revente des lots payés et non récupérés : Dans le cas où un ou des lot(s) adjudgé(s) et payé(s) en cours d’une vente aux enchères n’aurai(ent) toujours pas été enlevé(s) par l’acquéreur dans les délais convenus dans les « conditions particulières » ci-après et que les frais de stockage, de garde et de conservation applicables en viendraient à dépasser la valeur d’adjudication du ou des lot(s), AGUTTES se réserve la possibilité de les vendre afin de se rembourser l’intégralité des frais lui étant dus.

IV- CONDITIONS PARTICULIÈRES
<p>1 - CALCUL DES HONORAIRES ACHETEURS</p> <p>L’adjudicataire devra s’acquitter, en sus du prix d’adjudication, par lot, des honoraires acheteurs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">Pour les ventes du département Automobiles de collection (honoraires dégressifs) : <ul style="list-style-type: none">16%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 19,36%^{TTC} sur les premiers 900 000 € inclus ; 12%HT + TVA au taux en vigueur soit 14,52 %TTC au-delà de 900 001 €.

2- FRAIS DE STOCKAGE

Le stockage des biens ayant fait l’objet d’une adjudication dans le cadre d’une vente aux enchères ou d’une vente de gré à gré qui ne seraient pas enlevés par l’acheteur à l’expiration d’un délai de 15 jours suivant la vente (jour de vente inclus), sera facturé au comme suit (chaque journée ou semaine commencée étant due) :
- **Véhicules**: frais de stockage et de transport forfaitaires de 420€^{HT}, augmentés d’un montant de 20€^{HT} / jour à partir du jeudi suivant la vente inclus ;

3- OBJETS MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES

Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratif. En tant que biens d’occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement et n’offre aucune garantie quant à leur performance. Nous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors des expositions publiques avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

4- MONTRES ET HORLOGES

Les articles d’horlogerie que nous vendons sont tous des biens d’occasion, ayant pour la plupart subi des réparations engendrant le remplacement de certaines pièces qui peuvent alors ne pas être d’origine. AGUTTES ne donne aucune garantie sur l’authenticité, la condition, ou le caractère original des composants d’un article d’horlogerie.

Les horloges peuvent être vendues sans pendules, poids ou clés et sauf mention expresse contraire, leur présence n’est pas garantie. Les bracelets de montres peuvent ne pas être d’origine et ne pas être authentiques.

Les montres de collection nécessitent un entretien général et régulier : des réparations ou révisions peuvent s’avérer nécessaires. Toutes ces réparations et révisions et tous les contrôles d’état de fonctionnement sont à la charge exclusive de l’acheteur, AGUTTES n’offrant aucune garantie sur leur bon état de marche. AGUTTES recommande aux acheteurs de faire vérifier les montres par un horloger qualifié avant toute utilisation.

5- BIJOUX, PIERRES, OR ET MÉTAUX PRÉCIEUX

Certains lots contenant de l’or, du platine ou de l’argent peuvent être soumis à un contrôle par le bureau de garantie territorialement compétent afin de les soumettre à des tests d’alliage et de les poinçonner préalablement à la vente. AGUTTES n’engage en aucun cas sa responsabilité sur les conclusions du bureau de garantie. Les pierres précieuses de couleur (comme les rubis, les saphirs et les émeraudes) peuvent avoir été traitées pour améliorer leur apparence, par des méthodes telles que la chauffe ou l’huilage. Ces méthodes sont admises par l’industrie mondiale de

la bijouterie mais peuvent fragiliser les pierres précieuses et/ou rendre nécessaire une attention particulière au fil du temps.

AGUTTES ne peut savoir si un diamant a été formé naturellement ou synthétiquement s’il n’a pas été testé par un laboratoire de gemmologie. Si le diamant a été testé, un rapport gemmologie sera disponible. Tous les types de pierres précieuses peuvent avoir été traités pour en améliorer la qualité. L’acheteur peut solliciter l’élaboration d’un rapport de gemmologie pour tout lot, dès lors que la demande est adressée à AGUTTES au moins deux semaines avant la date de la vente, et que l’acheteur s’acquitte des frais afférents.

AGUTTES ne fait pas établir de rapport gemmologique pour chaque pierre précieuse mise à prix dans ses ventes aux enchères. L’absence de certificat ne garantit pas que les pierres n’ont pas été traitées. Lorsqu’AGUTTES fait établir de tels rapports auprès de laboratoires de gemmologie internationalement reconnus, lesdits rapports sont mentionnés et décrits au catalogue. En raison des différences d’approches et de technologies, les laboratoires peuvent ne pas être d’accord sur le traitement ou non d’une pierre précieuse particulière, sur l’ampleur du traitement ou sur son caractère permanent. Les laboratoires de gemmologie signalent uniquement les améliorations ou les traitements dont ils ont connaissance à la date du rapport qui reflète leur opinion. AGUTTES ne garantit pas et n’est aucunement responsable des rapports ou certificats établis par un laboratoire de gemmologie qui pourrait accompagner un lot.

6- MOBILIER

Sans mention expresse indiquée dans le descriptif du lot, la présence de clés n’est aucunement garantie. L’acheteur reconnaît que l’absence de clé ne peut en aucun cas justifier un refus de paiement ou une réclamation.

7- ESPÈCES VÉGÉTALES ET ANIMALES PROTÉGÉES

Les objets composés partiellement ou entièrement de matériaux provenant d’espèces de flore et de faune en voie d’extinction et/ou protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Le législateur impose de règles strictes pour l’utilisation commerciale de ces matériaux, en particulier en ce qui concerne le commerce de l’ivoire. Les acheteurs sont informés que l’importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d’exportation et d’importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l’exportation ou l’importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d’espèces en voie d’extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l’impossibilitè d’exporter ou d’importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d’annulation de la vente. L’acheteur est seul responsable de l’obtention de toutes les autorisations nécessaires pour l’acquisition ou le transport de ces objets.

8- VIN

Les bouteilles anciennes peuvent naturellement être fragilisées avec le temps et les transports. AGUTTES ne pourra être considéré comme responsable de l’état du bouchon.

Les ventes de vins sont des ventes sur désignation, c’est-à-dire des ventes d’objets désignés au moment de la vente, mais non exposés. Le retrait des lots directement après la vente est donc exclu. Leur retrait est uniquement possible sur rendez-vous. L’acheteur doit envoyer un courriel accompagné de son bordereau acquitté à l’adresse électronique suivante : retraits.aguttes@icave.eu. Les lots seront disponibles dans les locaux de la société iCave, située au : 5, Chemin des Montquartiers – 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX – FRANCE.

9- AUTOMOBILES

Description des lots : Pour des raisons administratives et sauf indication contraire, les désignations des véhicules (modèle, type, année…) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

État des lots : Il est précisé que :

- L’état d’une automobile peut varier entre le moment de sa description au catalogue, celui de sa présentation à la vente et jusqu’au moment de la prise en main du lot par l’adjudicataire.
- Des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, leur état non roulant ou de leur caractère de compétition.
- Les véhicules provenant de l’étranger sont présentés sans contrôle technique français.

Les véhicules proposés sont d’une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieurs à celles d’aujourd’hui. Une grande prudence est

recommandée aux acheteurs lors de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d’effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d’huile, pression des pneus, etc.).

Obligations supplémentaires de l’adjudicataire

- L’adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d’immatriculation du véhicule acquis.

- L’adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s’effectuera à ses risques et à ses frais.

Retrait et stockage des lots : Les véhicules sont stockés dès le lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à toute proximité de Bruxelles. 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, du lundi au vendredi jusqu’à 16h30 au plus tard. Il est rappelé que le transfert de risques s’opère dès l’adjudication. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux dommages que le véhicule pourrait subir postérieurement à l’adjudication.

V- DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu’AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel.

Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements, communication…). Ces données sont constituées d’informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires.

Les enchérisseurs sont informés qu’ils disposent d’un droit d’accès, de rectification, d’effacement, à la portabilité, d’opposition et de limitation à l’égard de ces données auprès d’AGUTTES. Les demandes doivent être exercées par écrit à l’adresse : communication@aguttes.com. Toute réclamation sur la législation applicable en matière de protection des données peut être portée devant la CNIL : www.cnil.fr.

VI- PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

AGUTTES est propriétaire de tout droit de reproduction des biens vendus avant et après la vente. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon. La vente d’un lot n’implique en aucun cas cession des droits de propriété intellectuelle éventuellement applicables (représentation et/ou reproduction) sur l’œuvre.

VII- LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

Les présentes CGV et les droits et obligations en découlant seront régis par la loi française.

Toute action en justice relative aux activités de vente d’AGUTTES sera tranchée par le Tribunal Judiciaire compétent en France, conformément à l’article L.321-37 du Code de commerce. En particulier, toutes les actions en justice impliquant des adjudicataires et / ou enchérisseurs ayant la qualité de commerçant seront tranchés par le Tribunal judiciaire de Nanterre.

Les enchérisseurs, adjudicataires ainsi que leurs mandataires reconnaissent que Neuilly-sur-Seine est le lieu d’exécution des prestations exclusif d’AGUTTES.

Les actions en responsabilité civile engagées à l’occasion des prisesées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l’adjudication ou de la priseée.

Pour toute difficulté, le Commissaire du Gouvernement près du Conseil des maisons de vente peut être saisi gratuitement en vue de parvenir à une solution amiable. Les réclamations se font par voie postale au 19 avenue de l’Opéra, 75001 Paris ou en ligne sur le lien suivant : <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. Il est également possible de déposer une demande de règlement à l’amiable sur une plateforme européenne de règlement de litiges en ligne entre consommateurs et professionnel, accessible sur le lien suivant : https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main_home2_show&lng=FR.

VIII- SATISFACTION CLIENT

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse serviceclients@agutt.es, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Agutt.es.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR BUYERS

Autoworld

AGUTTES

SAS AGUTTES (**AGUTTES**) is a voluntary public auction operator, registered with the Council of Auction Houses and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code, with its registered office located at 164 bis avenue Charles de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine, France, and its representative office in Belgium is located at 5 avenue Guillaume Macau - 1050 Ixelles, Belgium (VAT number: BE 0725.838.132). In this capacity, AGUTTES acts as the agent of the seller who contracts with the successful bidder.

These General Terms and Conditions of Sale (**GTC**) govern the relationship between AGUTTES and bidders for public auctions and private sales organised by AGUTTES. By participating in an auction organised by AGUTTES, including via an online platform, the bidder agrees to be bound by these GTC. By registering to participate in the auction and/or by bidding during a sale, the bidder agrees to be bound by these GTC. It is therefore recommended that they read them carefully. The GTC may be amended from time to time at AGUTTES' discretion. The Special Conditions of Sale relating to a particular sale and contained in the sales catalogue may also be amended in writing and/or orally by AGUTTES prior to the sale. Such amendments shall be recorded in the minutes of the sale. As a voluntary sales operator, AGUTTES is subject to the obligations listed in Articles L.561-2 14° et seq. of the Monetary and Financial Code relating to the fight against money laundering and terrorist financing, which it is required to enforce.

I- THE PROPERTY FOR SALE

SPECIFIC INFORMATION IN THE CATALOGUE

The special notes in the catalogue have the following meanings:

+ Lots forming part of a judicial sale following an order from the Court of First Instance, subject to a buyer's fees of 14.40% incl. taxes;

° Lots in which AGUTTES or one of its partners has a financial interest;

* Lots under temporary import: subject to a fee of 5.5% incl. taxes of the hammer price for artworks, collectibles, and antiques (20% for wines and spirits, jewellery, and multiples), payable by the buyer in addition to the buyer's premium and the hammer price. These fees may be waived upon presentation of customs documents proving that the lot has been re-exported outside the European Union within the legal time limits and in accordance with the new VAT regulations that came into effect on 1 January 2025;

□ Goods sold under the standard VAT regime (on the full amount);

Lots visible by appointment only;

~ Lots manufactured from materials derived from animal species. Import restrictions are to be considered;

= Lots duly identified and subject to a security deposit.

Description of the lots: The information provided in the catalogue by AGUTTES and its expert is based on the details supplied and the knowledge available on the date the catalogue was prepared. Only information in French is binding on AGUTTES. It may be amended or corrected up to the time of sale, in writing or orally. These changes will be recorded in the sale report, which will have evidential value. The translations will be free.

No other warranty is provided by AGUTTES, it being stated that only the seller will be liable for hidden defects and any potential legal warranty of conformity (excluded for second-hand goods). A certificate of authenticity for the lot will only be available if mentioned in the lot description.

The dimensions, weights and other information of the lots are given as an indication with a reasonable margin of error. Conversions to imperial units (inches) are provided for information only and are free.

Restorations carried out as a precautionary measure, which do not alter the original character of the lot, particularly with regard to age and style, and which do not modify the character of the lot in any way, will not be mentioned in the description. The absence of any indication of restoration, accident, shortage or incident in the catalogue or condition reports in no way implies that the lot is free of any present, past or repaired defect. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of all other defects. Only the provisions of the catalogue may constitute a valid basis for engaging the liability of AGUTTES. Statements or promises made orally by a representative of AGUTTES but not included in the catalogue shall under no circumstances constitute a valid basis for engaging the liability of AGUTTES.

Condition of the lots: Lots are sold in the condition they are in at the time of sale, with all imperfections and defects. As the lots are second-hand goods, no guarantee can be offered by AGUTTES concerning their condition. It is up to potential buyers to check the condition of the item themselves.

References to the condition of a lot in a catalogue, image, description, or condition report (provided for informational purposes) should not be considered an exhaustive description of the condition of the lot. Descriptions, condition reports and photographs of the condition of the lots are provided for information purposes only and may under no circumstances replace the personal examination of the lot by the bidder prior to the sale in accordance with the conditions set out below. Condition reports and photos will be sent on request and for information only.

Presentation of the lots: Potential bidders are expressly invited to personally examine the lots and the documentation available prior to the sale during a private appointment or the public viewing prior to the sale in order to verify the condition of the lots. It is advisable to enlist the help of an expert in the sector concerned to assess the condition of the property in detail.

Reproduction of the lots: All the defects and imperfections of the lots are not visible on the photographs of the lots reproduced in the catalogues, online or on any communication medium. Photographs may not give an entirely faithful image of the actual condition of a lot and may differ from what would be perceived by a direct observer (size, colour, etc.).

Estimates: Estimates are based on the state of technical knowledge, the quality of the lot, its origin, its condition and the market price on the day of the estimate. They are provided for information purposes only and cannot be considered as a guarantee that the lot will be sold at the estimated price. Bidders are informed that estimates may fluctuate according to market trends and the particular characteristics of the lot.

Condition reports: Condition reports, additional photographs and documents relating to the lots are available on request up to 24 hours before the sale. They must be consulted before bidding.

II- THE SALE

REGISTRATION FOR THE SALE

Important: the standard and preferred method of bidding is to be present in the auction room.

As an additional service, AGUTTES offers prospective buyers alternative ways to bid, subject to prior registration no later than 6 pm on the last working day before the sale:

- **By telephone:** Anyone may register at bid@agutt.es to place live verbal bids by telephone during the sale. The order must be communicated in writing, using the duly completed form, bank details, a copy of the bidder's identity document and the bidder's company registration certificate. AGUTTES accepts telephone bids free of charge. The potential bidder must have received a prior confirmation email from AGUTTES in order to be called.

- **On a buy order:** Any person will be able to send purchase orders to AGUTTES. The order must be communicated in writing, using the duly completed form, together with bank details and a copy of their identity document. AGUTTES graciously agrees to handle these orders. If you would like to send a request by e-mail to bid@agutt.es, the bidder must have received a confirmation email from AGUTTES. No unlimited orders will be accepted. If AGUTTES receives several purchase orders for identical bid amounts on the same lot, the oldest order will be preferred.

- **Online via the Live platforms:** Anyone may register on various Live platforms to participate remotely in the auctions via electronic means. Live bidders are hereby informed that the costs invoiced by these platforms shall be borne exclusively by them and shall be added to the purchase commission. Platform fees are usually as follows:

- 1.80% incl. taxes for Drouot Digital,
- 3% incl. taxes for Invaluable,
- 3% incl. taxes for 51Bidlive,
- 3.60% incl. taxes for Interenchères on all lots (with the exception of cars, which are charged €48 incl. taxes per vehicle).

Procedure for identifying bidders: In view of its obligations regarding anti-money laundering and counter-terrorism financing (AML-CTF), prospective buyers are requested to identify themselves to AGUTTES in order to allow the registration of their personal data. AGUTTES reserves the right, at its sole discretion, to ask any potential bidder:

- in case of natural persons, to provide proof of their identity and legal entities, to provide a company registration certificate less than 3 months old (it being specified that only the legal representative of the company or any duly authorised person may bid),
- and, in any case, to make a deposit and provide banking references as well as the origin of the funds received, in light of obligations relating to anti-money laundering and counter-terrorism financing (AML-CTF).

All lots sold will be invoiced in the name and address of the purchaser and no subsequent changes may be made after the auction. The bidder is deemed to be acting in their own name and undertakes to pay for the lot personally and immediately. They will be solely responsible for the bid placed, unless they have previously informed AGUTTES of their status as an authorised representative under the conditions set out below. Any false indication will engage the liability of the successful bidder. In the event of non-compliance with identification procedures and AML-CTF obligations, AGUTTES reserves the right to prohibit the bidder from placing bids, or to cancel or terminate the sale of the lot.

Security deposit: For certain sales or duly identified lots, AGUTTES reserves the right to require prospective bidders to pay a security deposit of a specified amount before the sale, as well as any other guarantees and/or banking references deemed necessary. Bidders are asked to contact AGUTTES at least three working days before the sale in order to verify the guarantees given. Security deposits must be paid in euros by bank transfer or credit/debit card to: <https://www.agutt.es/depot-caution>. If the bidder is not successful at the sale, AGUTTES will reimburse the security deposit received within 5 working days after the sale, without interest and without prejudice to any right of set-off. The bidder acknowledges and accepts that any losses caused by variations in exchange rates or bank charges relating to this transfer will be borne exclusively by the bidder.

Mandate by a third party: All bidders are deemed to be bidding on their own behalf and are held solely responsible for their bid. A bidder with a power of attorney must inform AGUTTES of its existence during the identification and registration procedure and produce a copy of the power of attorney and any other documents requested by AGUTTES. In such a case, the bidder and the principal shall be jointly and severally liable.

Management of the sale: The auctioneer conducts the sale, ensuring the freedom and equality of bidders, while adhering to the established practices of the profession. The auctioneer maintains order during the sale and reserves the right to deny access to the auction room to any prospective bidder for just cause. The auctioneer reserves the right to refuse any bid, to organise the auction in the most appropriate way, to move, withdraw, combine or separate any lot from the sale.

Auction sale: The highest and final bidder will be the successful bidder, regardless of the method used (order, internet, phone, in person, etc.). The auction sale is confirmed by the pronouncement of the word "Auctioned", which forms the sales contract between the seller and the successful bidder. Each lot is identified with a number corresponding to the number allocated to it in the sale catalogue. Sellers are prohibited from bidding directly on lots belonging to them. In the event of a simultaneous "double-bid" recognised by the auctioneer, the lot will be reoffered for sale, with all bidders present being able to bid for this second auction.

Withdrawal: Each bid placed and each auction sale are final. All bids are binding on the bidder, who may not withdraw their bid whether in the auction room, on the telephone, online or upon execution of their purchase order.

Transfer of risk and ownership: The transfer of ownership and risks between the seller and the successful bidder takes place when the auctioneer pronounces the word "auctioned". AGUTTES declines all responsibility for any loss or damage that may occur to the lots from the time of the auction. The successful bidder must insure the lots purchased from the time of the auction.

III- PERFORMANCE OF THE SALE

Purchase commission: In addition to the hammer price, the successful bidder must pay the buyer's fees applicable to each lot. The method for calculating the buyer's fees for the different categories of lots is specified below (see article VI- SPECIAL TERMS AND CONDITIONS). In addition to the hammer price and the buyer's fees, the successful bidder must pay all taxes, including VAT, as well as any administration, handling and storage fees, and any other sums that may be due in the event of late payment, as mentioned below. Buyers via the Live platforms will pay, in addition to the bids and buyer's fees, an additional commission which will be paid in full to the platforms (see article II- THE SALE: Registration for the sale).

Payment terms: Payment of the sums due must be made "immediately" by the successful bidder as soon as the sale is completed. The payment is made in euros. Any bank charges are payable by the successful bidder and are not deducted from the sums due. If the successful bidder is not physically present at the sale, they will receive their invoice by email.

Late Payment and Penalties: The buyer will not be granted any payment extension unless expressly agreed by the seller. Any payment delay granted by the seller will result in the application of the following penalties, which will be due to AGUTTES and added to the amounts specified below for the defaulting successful bidder, namely: - If the payment period is less than or equal to 3 months from the date of sale: 3.6% including VAT of the total amount of the buyer's statement. - If the payment period is more than 3 months from the date of sale: 6% including VAT of the total amount of the buyer's statement.

VAT: The VAT rate is 21% (or 6% for books). As a matter of principle, unmarked lots will be sold subject to VAT on the margin. The purchase commission and ancillary costs will be supplemented by an amount representing VAT, which will not be separately listed in our invoices.

By way of exception, and at the seller's request, the general VAT system may be applied to goods offered for sale by an EU professional. These goods will be marked with the sign **α**.

Possible cases for VAT refunds to the buyer: The professional from the European Union, (i) upon providing their intra-community VAT number and (ii) supplying proof of export of the lot from France to another Member State; The non-EU resident, upon providing (i) the customs export document outside the European Union showing AGUTTES as the sender and (ii) within 3 months following the auction date or the date of obtaining the export license.

Payment terms: Legal means of payment accepted (payment by credit/debit card or bank transfer is strongly recommended): - **Bank transfer:** from the buyer's account, quoting the invoice number.

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 - BIC CMCIFRPP
Account holder AGUTTES
Direct debit CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES
178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS

- **Cash:** pursuant to Articles L.112-6 and D.112-3 of the French Monetary and Financial Code: (i) up to €1,000 for French tax residents or individuals acting for professional purposes; (ii) up to €15,000 for individuals whose tax residence is outside France (upon presentation of passport and proof of address);

- **Credit/debit card** at the terminal or remotely (at <https://www.agutt.es/paiement-en-ligne>). The bank fees, which typically range between 1% and 2.5%, are not the responsibility of the auction house. Partial payments in multiple installments for the same lot with the same card are not permitted;

- **Cheque** (as a last resort): On presentation of two identity documents. No payment processing time is accepted in the case of payment by cheque. Delivery will only be possible twenty days after payment. Foreign cheques are not accepted.

In accordance with its obligations to combat money laundering and the financing of terrorism under Article L.561-2 of the French Monetary and Financial Code, AGUTTES reserves the right to request proof of the funds. In any event, in the event of payment by a third party, proof of the link with the third party payer must be provided by the successful bidder. AGUTTES reserves the right to refuse payment in cash by a third party.

Defaulting bidder: In the event of non-payment by the successful bidder, the item may be re-auctioned at the seller's request in accordance with the procedure set out in Article L.321-14 of the French Commercial Code. If the seller does not make this request within three months of the auction sale, the sale will be cancelled by operation of law. In any event, the successful bidder may not invoke the termination of the contract to avoid its obligations.

Liability of the defaulting bidder: In all cases, the defaulting buyer will be obliged to pay AGUTTES:

In the event of resale through the procedure of re-auction, (i) the loss incurred by the seller due to the second sale, (ii) the loss of fees suffered by AGUTTES, (iii) the costs incurred for this second sale;

All fees and costs incurred by AGUTTES related to the recovery of unpaid invoices (including legal fees, administrative fees, and any other recovery-related expenses), as well as damages to compensate for the harm suffered by AGUTTES;

Late payment penalties calculated by applying interest rates based on the European Central Bank (ECB) semi-annual refinancing rate (Refi), plus five percentage points on the total amount due;

Damages to compensate for the loss suffered by AGUTTES (fees, charges, and purchase commissions, VAT, storage, etc.).

AGUTTES reserves the right to:

- Communicate the name and contact details of the defaulting buyer to the seller so that the latter can assert its rights;
- Retain as damages all sums paid by the successful bidder prior to the cancellation of the sale;
- Collect the security deposit paid by the successful bidder, by way of set-off against all sums owed by the successful bidder and/or by way of damages;
- Exercise or have exercised all rights and remedies, notably the right of retention, over any property of the defaulting buyer held by AGUTTES until full payment is made by said buyer, and to bring legal proceedings before the competent courts to recover the amounts due;
- Offset any amount owed to the buyer against any unpaid amount relating to a lot or any damage suffered by AGUTTES as a result of a breach of these GTCS by the buyer;
- Prohibit the defaulting buyer from bidding in future sales organised by AGUTTES or make bidding subject to the payment of a prior deposit;
- Register the defaulting buyer in a shared defaulters list used by various affiliated auction houses. AGUTTES is a member of the Central Register for the Prevention of Non-Payments maintained by Auctioneers, where payment incidents may be recorded. Rights of access, rectification and opposition on legitimate grounds may be exercised by the debtor concerned at Syme 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES is also a member of the Témis service, which enables both the consultation and contribution to the database of restrictions on access to public auctions. Aguttes reserves the right to register the defaulting bidder or their representative in the Témis database, which may result in restricting the bidder's ability to participate in auctions held by member Voluntary Sales Operators and in prohibiting them from using the Interenchères platform. In addition, AGUTTES reserves the right to block the access of the defaulting bidder to the Drouot platform and other partner online sales platforms.

Collection and storage of lots: An auctioned lot will only be released to the buyer after full payment of the purchase invoice and any amounts/penalties owed by the successful bidder have been received in AGUTTES' bank account.

Consequently, if the purchase invoice includes several lots and only partial payment of the invoice and/or full or partial non-payment of other amounts/penalties owed by the successful bidder are received, none of the lots listed on the purchase invoice will be released by AGUTTES to the successful bidder. All lots will be delivered to the successful bidder on the day of full payment of the buyer's invoice and the sums/penalties due by the successful bidder.

The lots will be delivered to the buyer in person upon presentation of any document proving their identity or to a third party designated by them and entrusted with an original power of attorney and a copy of their identity document. The lots are collected at the sole expense and risk of the successful bidder.

Lots that have not been collected by the end of the sale on the same day will be collected by appointment by the buyer from the person mentioned for this purpose on the contact page at the beginning of the catalogue. The place of delivery will be indicated in the e-mail sent with the invoice.

The applicable storage charges are set out below (see Article VI-SPECIAL TERMS AND CONDITIONS).

Resale of lots paid for but not collected: In the event that one or more lots awarded and paid for in the course of an auction sale have still not been collected by the buyer within the deadlines agreed in the "special terms and conditions"

below and that the applicable storage, custody and preservation costs exceed the auction value of the lot(s), AGUTTES reserves the right to sell them in order to be reimbursed for all costs due.

IV- SPECIAL CONDITIONS

1 - CALCULATION OF THE BUYERS' FEES

In addition to the hammer price, the successful bidder must pay the following buyers' fees per lot:

- **For sales in the department of Collectible Cars (tiered fees):**
- 16% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 19.36% incl. taxes on the first €900,000;
- 12% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 14.52% incl. taxes above €900,001.

2 - STORAGE COSTS

The storage of goods that have been auctioned or sold by private treaty and that have not been collected by the purchaser within 15 days of the sale (including the day of sale) will be invoiced as follows (each day or week commenced being due):

- **Vehicles:** flat-rate storage and transport costs of €420 excluding VAT, plus €20 excluding VAT per day from the Thursday following the sale inclusive;

3 - MECHANICAL AND ELECTRICAL ITEMS

The mechanical or electrical items offered for sale by AGUTTES are exclusively for decorative purposes. As second-hand goods, AGUTTES in no way certifies their working order and offers no guarantee as to their performance. We recommend that buyers attend the public exhibitions with an expert in the field and have the electrical or mechanical mechanism checked by a professional before any operation.

4 - WATCHES AND CLOCKS

The timepieces we sell are all second-hand items, most of which have undergone repairs resulting in the replacement of certain parts, which may therefore not be original. AGUTTES gives no guarantee as to the authenticity, condition or original character of the components of a timepiece.

Clocks may be sold without pendulums, weights, or keys, and unless expressly stated otherwise, their presence is not guaranteed. Watch straps may not be original and may not be genuine.

Collector's watches require general and regular maintenance: repairs or overhauls may be necessary. All these repairs and overhauls and all checks on the state of operation are the sole responsibility of the buyer, as AGUTTES offers no guarantee as to their proper working order. AGUTTES recommends that purchasers have their watches checked by a qualified watchmaker before use.

5 - JEWELRY, STONES, GOLD AND PRECIOUS METALS

Some lots containing gold, platinum, or silver may be subject to control by the territorially competent assay office in order to undergo alloy tests and be stamped prior to the sale. AGUTTES accepts no responsibility for the conclusions of the assay office. Coloured gemstones (such as rubies, sapphires, and emeralds) may have been treated to enhance their appearance, through methods such as heating or oiling. These methods are accepted by the jewellery industry worldwide, but can make precious stones fragile and/or require special attention over time.

AGUTTES cannot know whether a diamond has been formed naturally or synthetically unless it has been tested by a gemmology laboratory. If the diamond has been tested, a gemmology report will be available. All types of gemstone may have been treated to improve their quality. The buyer may request the preparation of a gemmology report for any lot, provided the request is made to AGUTTES at least two weeks before the sale date, and the buyer covers the associated costs.

AGUTTES does not draw up a gemmology report for each precious stone offered at its auctions. The absence of a certificate does not guarantee that the stones have not been treated. When AGUTTES arranges for such reports to be drawn up by internationally recognised gemmology laboratories, these reports are mentioned and described in the catalogue. Due to differences in approach and technology, laboratories may not agree on whether or not a particular gemstone should be treated, the extent of the treatment or whether it should be permanent. Gemmology laboratories only report improvements or treatments of which they are aware on the date of the report, which reflects their opinion. AGUTTES does not guarantee and is in no way responsible for any reports or certificates drawn up by a gemmology laboratory which may accompany a lot.

6 - FURNITURE

Unless expressly stated in the lot description, the presence of keys is not guaranteed. The buyer acknowledges that the absence of a key can under no circumstances justify a refusal of payment or a complaint.

7 - PROTECTED PLANT AND ANIMAL SPECIES

Items partially or entirely made from materials derived from endangered and/or protected species of flora and fauna are marked with the symbol ~ in the catalogue. The legislator imposes strict rules on the commercial use of these materials, particularly with regard to trading ivory.

Buyers are informed that the import of any item made using these materials is prohibited by many countries, or requires a permit or certificate issued by the relevant authorities of the exporting and importing countries. Buyers are entirely responsible for ensuring compliance with the regulatory and legislative standards applicable to the export or import of goods made up in whole or in part of materials from endangered and/or protected species. AGUTTES will in no case be responsible for the impossibility of exporting or importing such an item, and this cannot be used as grounds for requesting the cancellation or termination of the sale. The buyer is solely responsible for obtaining all necessary authorisations for the acquisition or transport of these items.

8 - WINE

Old bottles can naturally become fragile over time and during transport. AGUTTES cannot be held responsible for the condition of the cork.

The wine sales are sales by designation, meaning they are sales of items identified at the time of the sale, but not on display. The wines sales are sales on. Lots may therefore not be collected directly after the sale. The collection of the items is only possible by appointment: the buyer must send an email along with their paid invoice to the following email address: retraits.aguttes@icave.eu. The lots will be available at iCave's offices at: 5 Chemin des Montquartiers – 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX – FRANCE.

9 - CARS

Description of lots: For administrative reasons, and unless otherwise indicated, vehicle designations (model, type, year, etc.) are based on the information given on the vehicle registration documents.

Condition of lots: It is specified that:

The condition of a car may vary between the time it is described in the catalogue, the time it is presented at the sale and the time the buyer takes possession of the lot. Vehicles may be sold without a roadworthiness test because of their age, their non-running condition or their competitive status.

Vehicles from abroad are presented without French roadworthiness tests.

The vehicles on offer are from an era when safety conditions and performance were inferior to those of today. Buyers are strongly advised to exercise great caution when handling the item for the first time. It is advisable, before any use, to restart the vehicle and perform all necessary checks to ensure the proper functioning of the vehicle (oil level, tyre pressure, etc.).

Additional obligations of the successful bidder: The successful bidder must complete, under its own responsibility and at its own expense, all the necessary formalities within the legal deadlines for changing the registration number of the vehicle purchased.

The successful bidder must organise the transport of the lot purchased, which will be at its own risk and expense.

Collection and storage of lots: The vehicles are stored the day after the sale in closed, secure premises very close to Brussels. They may be collected by appointment, from the Tuesday following the sale date and after full payment of the hammer price and costs, from Monday to Friday until 4:30 pm at the latest. It should be noted that the transfer of risks takes place as soon as the goods are auctioned. AGUTTES declines all responsibility for any damage to the vehicle after the auction sale.

V- PERSONAL DATA

Bidders are informed that AGUTTES may collect and process their data in accordance with the General Data Protection Regulation (EU) 2016/679 of 27 April 2016 (GDPR) and the French Data Protection law No. 78-17 of 6 January 1978, as amended by law No. 2018-493 of 20 June 2018 regarding the protection of personal data.

Data is collected for the purposes of managing their contractual or pre-contractual relations (sales registration, invoicing, accounting, settlements, communication, etc.). This data includes information such as surnames, first names, postal address, email address, telephone number and bank details.

Bidders are informed that they have a right of access, rectification, erasure, portability,

opposition and limitation with regard to this data which they may exercise by contacting AGUTTES. Requests should be made in writing to: communication@aguttes.com. Any complaints concerning applicable data protection legislation may be made to the CNIL (French National Data Protection Authority): www.cnil.fr.

VI- INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES owns all rights to reproduce the goods sold before and after the sale. Any reproduction is prohibited and constitutes an infringement. The sale of a lot in no way implies the transfer of any applicable intellectual property rights (representation and/or reproduction) on the work.

VII- APPLICABLE LAW AND JURISDICTION

These GTCS and the rights and obligations arising therefrom shall be governed by French law.

Any legal action relating to the sales activities of AGUTTES will be decided by the competent Court of First Instance in France, in accordance with article L.321-37 of the French Commercial Code. In particular, any legal actions involving bidders and/or buyers who are commercial entities will be settled by the Court of First Instance of Nanterre.

Bidders, successful bidders and their representatives acknowledge that Neuilly-sur-Seine is the exclusive place for AGUTTES to perform its services.

Civil liability claims arising from auctions and voluntary and judicial sales of furniture by public auction are subject to a limitation period of five years from the date of the auction.

In case of any difficulty, the Government Commissioner attached to the Council of Auction Houses can be contacted free of charge in order to reach an amicable solution. Complaints can be made by post to 19 avenue de l'Opéra, 75001 Paris or online at the following link: <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. It is also possible to submit a request for amicable settlement on a European platform for settling online disputes between consumers and professionals, accessible at the following link: https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main_home2.show&lng=FR.

VIII- CUSTOMER SATISFACTION

If a customer feels that they have not received a satisfactory response, they are advised to contact the head of the relevant department at AGUTTES directly, as a matter of priority. If no response is received within the specified time, the customer may contact the customer service department at serviceclients@aguttes.com. This department is part of the AGUTTES Quality Department.

COMMENT VENDRE ?

HOW TO SELL?

1 RASSEMBLER VOS INFORMATIONS

GATHERING YOUR INFORMATION

Afin de réaliser une estimation précise de vos biens, n'hésitez pas à nous fournir toutes les informations en votre possession (photos, dimensions, date, signature, caractéristiques techniques, provenance, état de conservation, etc.).

In order to make an accurate estimate of your property, please provide us with all the information you have (photos, dimensions, date, signature, technical characteristics, provenance, state of preservation, etc.).

2 NOUS CONTACTER

CONTACT US

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés basés à Neuilly-sur-Seine. Vous pouvez également vous rapprocher de nos représentants locaux, à Aix-en-Provence, Lyon, Lille, Bruxelles ou Genève afin de bénéficier d'un service de proximité.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Inventaires & Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet. Nos estimations sont gracieuses et confidentielles.

To include your property in our next sales or to ask for advice, please do not hesitate to contact our specialist departments based in Neuilly-sur-Seine. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Lille, Brussels or Geneva to benefit from a local service. If you are willing to offer for sale an important ensemble comprising several specialities, the Inventories & Private Collections department is at your disposal to coordinate your project. Our valuations are free and confidential.

3 ORGANISEZ UN RENDEZ-VOUS D'EXPERTISE

ORGANISE AN APPRAISAL MEETING

Pour donner suite aux éléments reçus et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous le type de vente le plus adapté. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services. Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

Based on the information we receive and an initial analysis of your requirements, we will work with you to determine the most suitable type of sale. We will then arrange a meeting with you to go through the details of the appraisal and give you more information about our services. We can be contacted by e-mail or telephone.

4 CONTRACTUALISER

CONTRACTING

Les conditions financières (estimation, prix de réserve, honoraires) et les moyens alloués à la mise en vente (promotion, transport, assurance...) sont formalisés dans un contrat. Celui-ci peut être signé lors d'un rendez-vous ou à distance de manière électronique.

The financial conditions (valuation, reserve price, fees) and the resources allocated to the sale (promotion, transport, insurance, etc.) are formalised in a contract. This can be signed during an appointment or electronically from a distance.

5 VENDRE

SELL

Chacun de nos départements organise 4 ventes aux enchères par an ainsi que des ventes online. Après la clôture des enchères, le département vous informe du résultat et vous recevrez le produit de celles-ci sous 4 à 6 semaines.

Each of our departments organises 4 auctions a year, as well as online sales. Once the auction has closed, the department will inform you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.

COMMENT ACHETER ?

HOW TO BID?

1 S'ABONNER À NOTRE NEWSLETTER ET NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

SUBSCRIBE TO OUR NEWSLETTER AND FOLLOW US ON SOCIAL NETWORKS

- S'inscrire à la newsletter pour être informé des Temps forts chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues.
- Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

- *Subscribe to our newsletter to keep up to date with the highlights at Aguttes, follow our specialists' discoveries and receive e-catalogues.*
- *Keep up to date with our news on social networks.*

2 AVANT LA VENTE, DEMANDER DES INFORMATIONS AU DÉPARTEMENT

BEFORE THE SALE, REQUEST INFORMATION FROM THE DEPARTMENT

Nous vous envoyons, sur demande, des informations complémentaires par e-mail : rapports de condition, certificats, provenance, photos... Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat. Chaque lot présenté a été préalablement examiné puis décrit en application du décret Marcus (3 mars 1981). La responsabilité d'Aguttes, selon la législation en vigueur, quant à l'authenticité du bien présenté est engagée.

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous. Nous vous invitons systématiquement aux expositions publiques quelques jours avant la vente. Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger avec vous.

On request, we can send you additional information by e-mail: condition reports, certificates, provenance, photos, etc. We can send you additional photos and videos by MMS, WhatsApp or WeChat. Each lot presented has been examined and described in accordance with the Marcus Decree (3 March 1981). Aguttes is responsible for the authenticity of the items presented, in accordance with current legislation.

We systematically invite you to public exhibitions a few days before the sale. If you are unable to attend, we can arrange an audio or video chat with you.

3 ENCHÉRIR

BID

- Venir et enchérir en salle.
- S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com.
- S'enregistrer pour enchérir sur le *Live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5 000€).
- Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com.

- *Come and bid in the auction room.*
- *Register to bid by telephone at bid@aguttes.com.*
- *Register to bid on Live (recommended for lots under €5,000).*
- *Leave a maximum bid at bid@aguttes.com.*

4 PAYER ET RÉCUPÉRER SON LOT

PAY AND RECEIVE YOUR PROPERTY

- Régler son achat (virement ou paiement en ligne par carte bancaire recommandés).
- Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur.

- *Pay for your purchase (bank transfer or online payment by credit card recommended).*
- *Then collect your order or arrange for a courier to collect it.*



Vente Autoworld. Auction & Motion en octobre 2024

50 ANS DE PASSION DES ENCHÈRES

Restée indépendante, sans actionnaire extérieur, la maison Aguttes s'est hissée au fil des années, au rang d'acteur majeur du marché de l'art. Cette croissance s'articule autour des valeurs primordiales de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace. Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, et restée familiale avec trois enfants actifs au sein de la maison, elle se compose d'une équipe de 60 personnes aujourd'hui qui constitue sa qualité première. Avec une salle des ventes internationale située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation à Lyon, Clermont-Ferrand, Aix-en-Provence, Lille, Bruxelles et Genève, la maison se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Les experts internalisés dans 17 départements permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, d'objets, de bijoux et d'automobiles exceptionnels. Avec sa force de frappe en communication et ses acheteurs à 50% internationaux, la maison atteint régulièrement des records mondiaux. Consciente de la confiance que lui accordent ses vendeurs, elle reste au service de ces derniers avant tout.

NOTRE MISSION : L'ART ET LA PASSION DE LA TRANSMISSION

L'ensemble des collaborateurs de la maison est au service du beau, de la transmission émotionnelle et intellectuelle entre les collectionneurs. Chaque œuvre d'art doit être défendue au mieux sur le marché avec passion. L'obtention du meilleur prix d'adjudication est l'objectif intrinsèque de la vente aux enchères. Nos responsables de départements s'engagent personnellement à honorer la confiance de leurs clients en garantissant leurs intérêts et en les conseillant. C'est l'ADN de notre maison familiale.

POURQUOI AGUTTES ?

Expertise

Plus de 17 départements spécialisés

Accompagnement personnalisé

Agilité pour la vente de lots à fort potentiel

Records à l'international

Plus de 50% d'acheteurs étrangers

Culture de l'excellence

Pour des lots allant de 10 000 à 2 millions d'euros

Fréquence des ventes

4 ventes aux enchères annuelles par spécialité

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS & SERVICES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !

Estimations gratuites et confidentielles sur rendez-vous

Art impressionniste & moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 1 47 45 08 20 • +33 7 64 41 09 04
vinquant@aguttes.com

Arts d'Asie

Clémentine Guyot
+33 1 47 45 00 90 • +33 7 83 19 05 89
guyot@aguttes.com

Arts décoratifs du XX^e & Design

Jessica Remy-Catanese
+33 1 47 45 08 22 • +33 7 61 72 43 19
remy@aguttes.com

Automobiles de collection

Automobilia

Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • +33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Mode & Maroquinerie

Agathe de Drouas
+33 7 62 87 10 69
drouas@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • +33 6 17 50 75 44
duprelatour@aguttes.com

Cartes de collection

Sports

François Thierry
+33 1 41 92 06 69
thierry@aguttes.com

Collections particulières

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Grands vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • +33 7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com

Instruments de musique & Archets

Hector Chemelle
+33 1 41 92 06 68 • +33 7 69 02 70 85
chemelle@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, Manuscrits & Autographes

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'art Haute époque

Grégoire de Thoury
+33 1 41 92 06 46 • +33 7 62 02 04 72
thoury@aguttes.com

Montres de collection

Claire Hofmann
+33 1 47 45 93 08 • +33 7 49 97 32 28
hofmann@aguttes.com

Peintres d'Asie : Chine & Vietnam

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 1 41 92 06 49 • +33 6 63 58 21 82
reynier@aguttes.com

Post-war & Art contemporain

Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • +33 7 60 78 10 07
guillerot@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens

Victoria Damidot
+33 1 47 45 91 57
damidot@aguttes.com

Inventaires & Partages

Claude Aguttes et Sophie Perrine,
commissaires-priseurs
+33 1 41 92 06 44 • perrine@aguttes.com

SIÈGE SOCIAL Salle des ventes

Aguttes Neuilly
+33 1 47 45 55 55

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

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lille

Pauline Boddaert
+33 3 74 09 44 45 • boddaert@aguttes.com

Lyon

Haude Le Roux
+33 4 37 24 24 24 • leroux@aguttes.com

Régions Ouest

Marie de Calbiac
+33 7 60 78 08 77 • calbiac@aguttes.com

Bruxelles

Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13 • vanzuylen@aguttes.com

Genève

Côme Bizouard de Montille
+41 225 196 884
montille.consultant@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

5 VENTES PAR AN

Avec plus de 20 millions d'euros de résultats en 2022, en augmentation de 50% par rapport à l'année précédente, le département Automobiles de collection concrétise une progression constante depuis sa création et enregistre le meilleur taux de vente sur le secteur automobile en se positionnant comme 2^e opérateur sur le marché français.

Constitué d'une équipe de six personnes, Aguttes on Wheels organise cinq ventes aux enchères par an. Trois d'entre elles se déroulent à Paris au sein de l'Espace Champéret dans le 17^e arrondissement de la capitale (mars, juin et décembre). En partenariat avec certains des acteurs les plus prestigieux, Aguttes on Wheels orchestre également deux à trois ventes exceptionnelles en marge d'événements à dimension internationale comme le Tour Auto et l'Aventure Peugeot Citroën DS. Depuis 2016, 21 collections sont ainsi passées entre les mains d'Aguttes on Wheels. Chaque collection étant unique, notre expertise nous permet d'affiner une approche adaptée aux besoins spécifiques de chaque client.



Rétromobile 2022



a. 1966 – Ferrari 330 GT 2+2 ex Chris Amon Série II. Vendue 407 000€. Vente de Printemps 2022. b. 1962 – Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca ex 24h du Mans 1963, Targa Florio 1964. Vendue 670 000€. Record mondial, vente de Printemps 2020. c. 1964 – De Tomaso Vallelunga. Vendue 324 000€. Vente des Damiers : un premier mai à Cassel, 2022. d. 1995 – Citroën ZX Rallye Raid EVO 5 #C21-521. Vendue 420 000€. Vente officielle de l'Aventure Peugeot Citroën DS, 2022. e. 1957 – D.B HBR Le Mans Usine. Vendue 283 000€. Vente d'Été 2022. f. 1985 – Peugeot 205 T16. Vendue 419 000€. Record mondial, vente de Printemps 2021.

Prochaines ventes

13 novembre & 30 novembre 2025



Directeur du département
Gautier Rossignol

Demande d'estimation
01 47 45 93 01 • 07 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Avec la collaboration d'Hugo Baldy et Augustin Delalande à Paris, Paul-Emile Coignet à Lyon et Raphaël de Serres à Tours

« J'aime que les voitures portent sur elles les affres du temps. Leurs carrosseries deviennent alors le témoignage de la passion de ceux qui en prirent le volant! »

Gautier Rossignol



En savoir plus



AGUTTES BRUXELLES

5, avenue Guillaume Macau, 1050 Ixelles

En 2019, la maison Aguttes s'installe à Bruxelles, affirmant ainsi sa présence en Belgique et renforçant son ancrage au nord de la France. Sous la direction d'Ernest van Zuylen, natif de Belgique, le bureau propose aux vendeurs locaux et régionaux un accompagnement sur mesure, de l'expertise à la vente, ainsi qu'un accès privilégié à une clientèle composée de plus de 60 % d'acheteurs étrangers, parmi lesquels figurent de grands collectionneurs internationaux.

Ernest van Zuylen et Thomas Unger sont vos interlocuteurs privilégiés pour toute demande d'estimation. En lien étroit avec les experts et spécialistes de la maison, ils organisent tout au long de l'année des journées d'estimations gratuites et confidentielles, et se déplacent à votre domicile sur rendez-vous.

Les 17 départements spécialisés d'Aguttes s'attachent à mettre en lumière et à vendre vos collections, tableaux, objets d'art, bijoux et automobiles de collection, dans le respect des valeurs qui font la réputation de la maison : transparence dans l'intermédiation, discrétion, rigueur et audace.



En savoir plus



Responsable du bureau
Départements Art contemporain,
Luxe et Art de vivre
Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13
vanzuylen@aguttes.com



Départements Arts classiques
Thomas Unger
+32 492 39 22 36
unger@aguttes.com

VENTES À VENIR

2025 DE SEPTEMBRE
À NOVEMBRE

JUSQU'AU
25 JUIN
À PARTIR DE 16H

**Le Musée de la Moto
120 Motos de Légende**
ONLINE ONLY

25 SEPTEMBRE
À 14H30
Maîtres anciens
AGUTTES NEUILLY

30 SEPTEMBRE
À 14H30
Tapis
AGUTTES NEUILLY

07 OCTOBRE
À 17H
Montres de collection
AGUTTES NEUILLY

09 OCTOBRE
À 14H30
Arts d'Asie
AGUTTES NEUILLY

11 OCTOBRE
À 15H
**Autoworld
Auction & Motion**
BRUXELLES

15 OCTOBRE
À 14H30
Arts de la table
AGUTTES NEUILLY

16 OCTOBRE
À 10H
Grands vins & Spiritueux
AGUTTES NEUILLY

JUSQU'AU
22 OCTOBRE
À PARTIR DE 12H
Cartes de collection
ONLINE ONLY

29 OCTOBRE
À 14H30
Bijoux & Perles fines
AGUTTES NEUILLY

05 NOVEMBRE
À 14H30
Arts classiques
AGUTTES NEUILLY

06 NOVEMBRE
À 14H30
**Peintres d'Asie
Chine & Vietnam**
AGUTTES NEUILLY

13 NOVEMBRE
À 11
**Automobilia
Michelin, émaills
& réclames d'antan**
AGUTTES NEUILLY

18 NOVEMBRE
À 14H30
**Arts décoratifs du XX^e
& Design**
AGUTTES NEUILLY

19 NOVEMBRE
À 15H
**Post-war
& Art contemporain**
AGUTTES NEUILLY

20 NOVEMBRE
À 10H
Grands vins & Spiritueux
AGUTTES NEUILLY

24 NOVEMBRE
À 14H
Livres & Manuscrits
AGUTTES NEUILLY

25 NOVEMBRE
À 14H30
**Art impressionniste
& moderne**
AGUTTES NEUILLY

Montres de collection

PROCHAINES VENTES
7 OCTOBRE & 9 DÉCEMBRE 2025



Cartier, Baignoire allongée.
Série limitée à 400 ex, vers 1991.
Rolex, Day-Date.
Réf. 18308 « Écorce ». Vers 1995.
En vente le 9 décembre

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

Grands vins & Spiritueux

PROCHAINES VENTES
16 OCTOBRE & 20 NOVEMBRE 2025



Single Highland Malt Scotch Whisky
42 ans d'âge, 75 cl 43 %
Macallan Glenlivet
Vendue 7 000 € en avril 2025

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

Bijoux & Perles fines

PROCHAINES VENTES
29 OCTOBRE, 3 & 10 DÉCEMBRE 2025



Bague « Saphir »
Vendue 98 000 € en mars 2025

Cartes de collection

PROCHAINE VENTE
22 OCTOBRE 2025



Sculpture « Fragments de Pikachu »
Baccarat & Pokémon
Numéroté 11/25
En vente le 22 octobre

Contact: François Thierry
+33 1 84 20 04 14 • thierry@aguttes.com

AGUTTES

Contact: Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • duprelatour@aguttes.com

AGUTTES

Automobiles de collection

PROCHAINES VENTES
AUTOMOBILIA | MICHELIN, ÉMAILS & RÉCLAMES D'ANTAN • 13 OCTOBRE 2025, PARIS
LA VENTE D'AUTOMNE • 30 NOVEMBRE 2025, PARIS



Ferrari 330 GT 2+2 Le Mans 1966 – 1965
Vendue 200 000 € en mars 2025



Contact: Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • rossignol@aguttes.com

AGUTTES



AGUTTES