

# AGUTTES

## AUTOMOBILES DE COLLECTION

La Vente d'Automne

30 NOVEMBRE 2025



# Automobiles de collection

La Vente d'Automne

DIMANCHE 30 NOVEMBRE 2025, 15H  
SUNDAY 30<sup>TH</sup> NOVEMBER 2025, 3 PM  
PARIS

# ÉDITO

PAR GAUTIER ROSSIGNOL  
Directeur associé de la maison Aguttes

À l'heure où j'écris ces lignes, rien n'est encore joué. Pourtant, l'année s'est imposée à nous comme une traversée intense : dense, riche, parfois déroutante, souvent réjouissante. Elle nous a offert son cortège de surprises, de joies franches, de quelques désillusions aussi, mais surtout un supplément d'expérience, et d'envie. L'envie d'avancer parmi les meilleurs, sûrs de nos forces, confiants en nos atouts.

Et voici où nous en sommes : à l'aube de mes dix années au gouvernail de cette embarcation, je vois le bateau grandir. Le pont s'est élargi, la quille s'est profondément ancrée, la coque s'est épaissie. Marcher sur les flots demeure un miracle inaccessible, mais affronter les vagues du marché, ensemble, portés par une équipe soudée, nous exalte davantage que jamais.

Achever un catalogue, c'est fermer un cercle pour mieux en ouvrir un autre. C'est le point final d'une aventure qui renaît aussitôt. Éreintante parfois, vibrante souvent, passionnante toujours : elle nous traverse comme une houle où se mêlent la fierté d'avoir tenu bon, le soulagement d'apercevoir enfin le rivage, et cet émerveillement de voir l'ensemble prendre forme. Plus que jamais, nos valeurs, notre indépendance et notre agilité sont nos gardiennes. Elles nous permettent d'avancer sur un marché dont les exigences croissent à mesure que son volume enfle. Et au cœur de cette dynamique, il existe un ingrédient que nulle photographie ne saurait rendre : l'engagement. Cette force souterraine qui nous pousse à reprendre vingt fois l'ouvrage, selon Boileau, et à « nous hâter lentement », comme le conseillait

Auguste. Une tension douce entre urgence et précision, jusqu'à atteindre ce point où tout converge et se tient. Alors, 2025 sera-t-elle un grand cru ? Une ultime vague reste à franchir pour être à la hauteur de nos ambitions, et de celles des vendeurs qui nous ont confié un fragment de leur histoire.

Mais avant cela, je voudrais ici saluer un ami qui nous a quittés le 25 octobre dernier. « Esprit d'une extrême finesse, il aimait être là où on ne l'attendait pas. » Et de fait, nous n'étions pas prêts. Ton élégance, ta gentillesse, ton humour, jusqu'au bout... Tu cultivais les paradoxes, « La déglingue la plus totale dans le raffinement le plus délectable », même tes choix automobiles, quoique toujours très sûrs, étaient parfois surprenants. Une marque en particulier avait ta préférence : Tempétueuse par son caractère, Viscérale dans ses réactions, Radicale dans ses choix, comme toi, elle ne connaissait pas le compromis. Tu avais trouvé le point d'équilibre que seuls quelques rares savent approcher, une manière singulière d'habiter le monde. Tu vas nous manquer.

Voici donc le catalogue de La Vente d'Automne 2025. Dans quelques jours, il s'élancera, porté par nos efforts et, espérons-le, magnifié par votre regard.

Merci à ceux qui nous ont fait confiance. Merci à ceux qui nous rejoindront. Et surtout, roulez — que diable. Nos autos ne demandent que cela.



## EDITORIAL

BY GAUTIER ROSSIGNOL  
Associate Director at Aguttes auction house

*As I write these lines, nothing is decided yet. And yet, the year has unfolded before us like an intense crossing: dense, rich, at times disorienting, often exhilarating. It has offered us its share of surprises, of unfiltered joys, of a few disappointments too, but above all, a deeper well of experience and renewed desire. The desire to move forward among the best, confident in our strengths and assured of our assets.*

*And here we stand: on the eve of my ten years at the helm of this vessel, I see the ship growing. The deck has widened, the keel has sunk deeper, the hull has grown sturdier. Walking on water remains an unattainable miracle, but facing the waves of the market together, carried by a united crew, thrills us more than ever.*

*Finishing a catalogue is closing one circle in order to open another. It is the final stroke of an adventure that is reborn the very moment it ends. At times exhausting, often vibrant, always captivating: it moves through us like a swell where pride in having held firm mingles with the relief of finally glimpsing land, and the wonder of seeing the whole take shape.*

*More than ever, our values, our independence, and our agility stand as our guardians. They allow us to advance in a market whose expectations grow as rapidly as its scale expands. And at the heart of this momentum lies an ingredient no photograph could ever capture: commitment. That underground force that drives us to return to the work twenty times over, as Boileau urged, and to "make haste slowly," as Augustus advised. A gentle*

*tension between urgency and precision, until reaching that point where everything aligns and holds.*

*And so, will 2025 be a great vintage? One last wave remains to be crossed if we are to live up to our ambitions, and to those of the vendors who entrusted us with fragments of their history.*

*But before that, I would like to honor a friend who left us on October 25th. "A mind of rare finesse, he loved to be where no one expected him." And indeed, we were not prepared. Your elegance, your kindness, your humor, right to the end... You cultivated paradoxes, "the most delightful refinement wrapped in the most glorious disarray." Even your automotive choices, though always sharp, could be wonderfully unexpected. One marque in particular had your favour: Tempestuous in character, Visceral in its reactions, Radical in its convictions — like you, it knew nothing of compromise. You had found that point of balance that only a rare few ever approach, a singular way of inhabiting the world. You will be missed.*

*And so, here is the catalogue for the 2025 Autumn Sale. In a few days, it will set out on its own course, carried by our efforts and, we hope, elevated by your gaze.*

*Thank you to those who have placed their trust in us. Thank you to those who will join us.*

*And above all, drive, for heaven's sake. That is what our cars are made for.*

## 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

### 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*

# Automobiles de collection

## La Vente d'Automne

Espace Champerret  
6, rue Jean Oestreicher  
75017 Paris

*Espace Champerret  
6, rue Jean Oestreicher  
75017 Paris*

### Exposition publique

Vendredi 28 et samedi 29 novembre :  
10h - 18h  
Dimanche 30 novembre : 9h - 12h

### Public viewing

*Friday 28<sup>th</sup> and Saturday 29<sup>th</sup> November:  
10 am - 6 pm  
Sunday 30<sup>th</sup> November: 9 am - 12 am*

### Vente aux enchères

Dimanche 30 novembre 2025,  
15h

### Auction

*Sunday 30<sup>th</sup> November,  
3pm*



SCANNEZ OU CLIQUEZ

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

SCAN OR CLICK

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

# INDEX

<b>MOTOS</b>	Lots		
ALCYON 2 HP LÉGÈRE CIRCA 1914	4	CITROËN CX 25 PRESTIGE 1986	47
ALCYON 250 POPULAIRE CIRCA 1929	7	CITROËN DS 21 M CABRIOLET CHAPRON 1967	118
BIANCHI 250 STELVIO CIRCA 1948	10	CITROËN DS 23 PALLAS «RESTAURATION BY CRESCIA» 1973	48
BMW « R60/80 » SERIE 2 SIDE-CAR 1967	16	CITROËN MEHARI 4X4 « 22 400 KM » 1982	44
BMW R100 RS 1982	17	CITROËN SM 1971	49
BMW R69 1960	18	CITROËN TRACTION 15-SIX 1954	70
DKW KM200 CIRCA 1935	3	CYCLECAR CARROSSERIE ARTISANALE	58
GILLET HERSTAL 350 SUPER SPORT CIRCA 1931	11	DARMONT LOT RADIATEUR & MOTEUR EN PIÈCES CIRCA 1926	67
INDIAN BOARD TRACK RACER REPLICA « 1914 »	21	DARMONT SPECIAL CIRCA 1933	66
INDIAN FTR 1200		DELAGE D6-70 CABRIOLET	
CARBON BLACK SERIES « 87 KM » 2024	21 BIS	LETOURNEUR & MARCHAND CIRCA 1939	74
LAMBRETTA TV 175 SERIE 2 1961	20	DODGE VIPER GTS 1999	41
MONET GOYON 100 MG10 1931	13	FERRARI 308 GT4/LM (REPLICA) 1978	84
MOTO GUZZI 500 FALCONE 1957	15	FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA BY STRAMAN 1970	100
MOTO GUZZI GALLETTO 192 1960	14	FERRARI CALIFORNIA 2010	99
MOTOBECANE MB1 CIRCA 1926	1	FERRARI DINO 308 GT4 1977	96
MOTOCONFORT C45S CIRCA 1950	2	FERRARI F355 SPIDER 1998	98
PEUGEOT 2 HP TYPE C CIRCA 1905	6	FERRARI 365 GT 2+2 1969	97
RENÉ GILLET 350 TYPE H CIRCA 1943	8	FIAT 500 1972	26
RENÉ GILLET 750 TYPE G1 CIRCA 1938	9	FIAT 130 V6 3.2 COUPÉ 1971	31
VELOCETTE THRUXTON 1970	19	FIAT DINO COUPÉ 2.0 1968	106
VESPA ACMA V56 CIRCA 1956	5	FORD CAPRI 2600 RS 1973	113
ZUNDAPP KS 600 CIRCA 1941	12	FORD MUSTANG 289 FASTBACK 1966	116
		FORD SIERRA COSWORTH GR. N FIA 1986	115
		FORD T CIRCA 1925	53
<b>AUTOMOBILIA</b>		HONDA NSX « 9 350 KM » 1992	102
DE LA CHAPELLE STIMULA - BMW 328 JUNIOR CIRCA 1998	23	HOTCHKISS GRÉGOIRE CABRIOLET CHAPRON 1953	75
FERRARI 330 P2 « CHILD CAR » 1962	22	HRG 1500 LE MANS FIA 1938	120
		IZH-MOSKVICH 412 1978	128
<b>AUTOMOBILES</b>		JAGUAR MK2 3.4 EX-COLUCHE 1967	87
ALFA ROMEO 2600 SPRINT 1965	73	JAGUAR S-TYPE 3.4 S 1966	95
ALFA ROMEO 2600 SPRINT CIRCA 1966	72	JAGUAR TYPE C REPLICA BY PROTEUS 1962	88
ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1300 1976	105	JAGUAR TYPE E S1 COUPÉ 4.2L 1965	92
ALFA ROMEO SZ « 6 000 KM » 1999	39	JAGUAR TYPE E S2 COUPÉ 2+2 1970	94
ALPINA B7 TURBO 1984	32	JAGUAR XJS 4.0 COUPÉ 1991	91
AMILCAR C3 CABRIOLET 1933	61	JAGUAR XJS V12 CABRIOLET 1990	29
AMILCAR CC CIRCA 1922	59	JAGUAR XK 120 SE OTS 1953	90
AMILCAR CGSS 1927	68	JAGUAR XK 150 3.4 S OTS 1960	89
AMILCAR M3 CONSUITE INTÉRIEURE 1931	60	JAGUAR XKR CABRIOLET 2004	93
AMILCAR N7 PÉGASE 1935	62	LA LICORNE 164 LR COACH 1948	64
ASTON MARTIN DB7 ZAGATO 2003	103	LADA VAZ 2101 1982	129
ASTON MARTIN V8 VOLANTE 1986	101	LAGONDA M35R « TOURER » 1935	121
AUDI QUATTRO « GR. 4 » 1983	114	LANCIA BETA MONTE-CARLO 1976	107
BENJAMIN TYPE H CIRCA 1925	52	LAND ROVER DEFENDER 130 TD5 2000	104
BERLIET VIL CONDUITE INTÉRIEURE 1931	82	LIGIER JS4 CIRCA 1980	24
BMW 327 CABRIOLET 1937	119	LOTUS ELAN +2 1966	110
BMW 850 CSI 1994	33	LOTUS ELAN 26R 1965	111
BORGWARD ISABELLA 1959	127	MASERATI KYALAMI 4.2 1979	109
CISITALIA 202 SC BERLINETTA PAR PININFARINA 1948	69	MATHIS PYC CABRIOLET CIRCA 1931	76
CITROËN 10 HP TYPE B2 « SPECIAL » 1923	122	MERCEDES 28/95 PS SPORT « TARGA FLORIO » 1921	124
CITROËN 2 CV AZ 1955	46	MERCEDES-BENZ 190 SL 1959	117
CITROËN 5 HP TYPE C 1924	54	MERCEDES-BENZ CL 600 (C215) 2000	34
CITROËN B14G CONDUITE INTÉRIEURE CIRCA 1928	71	MERCEDES-BENZ SL 600 (W129) 1998	35
CITROËN B14G TORPÉDO 1928	55	MG MGA 1600 COUPÉ 1960	85
CITROËN CX 2400 GTI 1978	45		
		MG ZTT V8 2005	141
		PEUGEOT 104 « L'ECUME DES JOURS » 2013	126
		PEUGEOT 172R CONDUITE INTÉRIEURE CIRCA 1928	77
		PEUGEOT 172R TORPÉDO CIRCA 1926	78
		PEUGEOT 201 C CONDUITE INTÉRIEURE CIRCA 1932	79
		PEUGEOT 203 COUPÉ 1953	50
		PEUGEOT 205 GT 1986	132
		PEUGEOT 205 GTI 1.9 1990	131
		PEUGEOT 205 ROLAND GARROS CABRIOLET 1991	143
		PEUGEOT 206 « WRC » 1999	138
		PEUGEOT 206 GT 1999	139
		PEUGEOT 206 RC 2005	137
		PEUGEOT 206 XT 1999	142
		PEUGEOT 309 GTI 1988	133
		PEUGEOT 404 FAMILILALE « L'ECUME DES JOURS » 2013	125
		PEUGEOT 406 RÉPLIQUE TAXI 1996	140
		PEUGEOT 604 TI 1979	136
		PEUGEOT 604 TI 1980	135
		PEUGEOT 604 V6 SL 1975	134
		PEUGEOT QUADRILETTE TYPE 172 CIRCA 1921	51
		PORSCHE 914/6 1970	108
		PORSCHE 997 TURBO TECHART 2007	40
		PORSCHE BOXSTER « 11 800 KM » 1997	38
		PORSCHE 996 GT3 SUPERCUP 1999	112
		RENAULT 8 GORDINI 1300 GR. 2 1968	43
		RENAULT JUVAQUATRE BERLINE 1939	81
		RENAULT MEGANE RS F1 TEAM R26 2008	42
		RENAULT NN CONDUITE INTÉRIEURE 1927	80
		RENAULT SAFRANE V6 1994	36
		RENAULT SPIDER 1997	37
		ROLLS-ROYCE SILVER SPUR CENTENARY 1985	86
		ROVER MINI CLASSIC 35TH 1997	83
		ROVER MINI COOPER 1.3i 40TH ANNIVERSARY 1999	27
		SALMSON S4D COACH 1943	65
		SIMCA 5 1936	25
		SIMCA-FIAT 6 CV BALILLA COUPÉ 1937	63
		SUNBEAM ALPINE SERIE V 1967	123
		TRIUMPH TR 250 1968	28
		VESPA ACMA 400 1958	56
		VESPA ACMA 400 1959	57
		VOLVO P1800 S 1966	30
		ZAZ 968 M 1986	130



## 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

## Motobecane MB1 – circa 1926

Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique

*No registration title  
Sold without contrôle technique*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« La première des Mobylette ! »  
“*The very first Mobylette!*”



La plus populaire des marques françaises est née en 1924 de l'association de Charles Benoît et d'Abel Bardin, qui s'attachèrent à créer des motos économiques accessibles à tous. La MB1, premier modèle de la marque, illustre parfaitement cette volonté et l'esprit de sa conception est déjà le même que celui qui donnera naissance aux Mobylettes. La MB1 est une moto légère de 175 cm<sup>3</sup> qui sortira en 1924 des usines de Pantin et connaîtra un franc succès jusqu'en 1929 avec quelque 150 000 exemplaires vendus. Elle ne comporte ni embrayage, ni boîte de vitesses, ni silencieux et ses pneus sont à peine plus larges que ceux des vélos. L'exemplaire que nous présentons sera à compléter et restaurer. Un amateur patient et méticuleux pourra peut-être sauver la peinture d'origine...

*The most popular of French brands was born in 1924 from the partnership of Charles Benoît and Abel Bardin, who set out to create affordable, economical motorcycles for everyone. The MB1, the brand's first model, perfectly illustrates this ambition, and the spirit behind its design is already the same that would later give birth to the famous "Mobylettes". The MB1 is a lightweight 175 cc motorcycle that rolled out of the Pantin factories in 1924 and enjoyed great success until 1929, with around 150,000 units sold. It has neither a clutch nor a gearbox or silencer, and its tires are barely wider than those of bicycles. The example we present here will need to be completed and restored. A patient and meticulous enthusiast might even be able to preserve the original paint...*

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

#2

## Motoconfort C45S 125 – circa 1955

Cadre n° 595614  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique

*No registration title  
Sold without contrôle technique*

**300 - 600 €**  
SANS RÉSERVE

« L'incroyable et économique populaire  
125 des années 1940/1950. »  
“*The tough and economical 125cc popular  
model of the 1940s and 1950s.*”



Cette moto distribuée à la fois par Motobecane et Motoconfort sous deux dénominations différentes (D45 - C45) a rencontré un immense succès en son temps. Elle tirait notamment son épingle du jeu par sa faible consommation. Cette petite cylindrée de 125 cm<sup>3</sup> consommait moins de 3 litres aux 100 kilomètres grâce à son moteur monocylindre 4-temps à soupapes latérales très économique. Si ses trois vitesses étaient commandées à main, elle bénéficiait en revanche d'une pédale de débrayage, permettant aux jeunes pilotes de changer de vitesse avec leur main gauche. En 1949, les nouvelles D45S et C45S reçurent une suspension arrière coulissante puis une fourche télescopique. L'exemplaire qui illustre ces pages, en partie démonté a perdu ses roues et quelques autres éléments au fil des ans. Elle sera à compléter et restaurer. On y joint un moteur 175 cm<sup>3</sup>.

*This motorcycle, distributed by both Motobecane and Motoconfort under two different names (D45 - C45), enjoyed tremendous success in its time. It particularly stood out for its low fuel consumption. This small 125 cc engine used less than 3 liters per 100 kilometers, thanks to its very economical 4-stroke side-valve single-cylinder engine. Although its three gears were hand-operated, it was equipped with a clutch pedal, allowing young riders to change gears with their left hand. In 1949, the new D45S and C45S models received a sliding rear suspension and then a telescopic fork. The example shown here, partially dismantled, has lost its wheels and a few other components over the years. It will need to be completed and restored. A 175 cc engine is included.*

# #3

## DKW KM 200 – circa 1935

Cadre n° 572356  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*No registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**300 - 600 €**  
SANS RÉSERVE

« La moto vue par Auto Union... »  
*“Motorcycles as seen by Auto Union...”*



La DKW KS 200 est un modèle de moto construit par Auto Union AG dans l'usine principale DKW de Zschopau de 1932 à 1936.

Les motos DKW de Zschopau ont connu un grand succès, en particulier dans la catégorie 200 cm<sup>3</sup>.

La KM 200, qui se singularise par son cadre en tôle emboutie, innovait avec sa boîte de vitesses, désormais dans le même carter que le moteur.

La moto qui illustre ces pages est, avec son double échappement, une KM200 d'après 1935 (ou une KS 200, différences minimes).

Certains exemplaires furent en dotation dans la Wehrmacht. La nôtre, qui a le moteur bloqué, semble avoir eu une vie civile, à Paris, d'après la plaque de propriétaire qu'elle arbore.

*The DKW KS 200 is a motorcycle model built by Auto Union AG at the main DKW factory in Zschopau from 1932 to 1936.*

*DKW motorcycles from Zschopau were very successful, particularly in the 200 cc class.*

*The KM 200, which stood out for its pressed steel frame, was innovative in that its gearbox was now housed in the same casing as the engine.*

*The motorcycle illustrated on these pages is a KM200 from after 1935 (or a KS 200, with minimal differences) with twin exhausts.*

*Some models were supplied to the Wehrmacht. Ours, which has a seized engine, seems to have had a civilian life in Paris, according to the owner's plate it bears.*

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.

# #4

## Alcyon 2 HP Légère – circa 1914

Cadre n° 162190  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*No registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**3 000 - 6 000 €**

« Idéale pour débiter dans le monde fascinant des ancêtres et vétérans. »  
*“Ideal for beginners to the fascinating world of ancestors and veterans.”*



Constructeur de motos depuis 1904, Alcyon lança en 1906 sa première «Moto légère». Il s'agissait d'une 250 à moteur Zedel donnée pour 2 HP, ne pesant que 35 kg avec allumage batterie/ bobine et ne coûtant que 725F. Le moteur Zedel de la 2 HP Légère modèle 1909 abandonnait l'admission automatique, encore presque universelle, pour des soupapes latérales et bénéficiait, sans option, d'une magnéto Bosch haute tension. Ce modernisme permettait de tirer du petit 250 cm<sup>3</sup> une puissance impensable avec l'admission automatique. Le succès fut immense et Alcyon axa sa production sur ce modèle qui, avec un nouveau réservoir et une nouvelle fourche, poursuivit brillamment sa carrière jusqu'en 1914. L'exemplaire proposé sera à compléter et restaurer. Il permettra par exemple à un jeune amateur de débiter dans le monde fascinant des ancêtres et vétérans.

*A motorcycle manufacturer since 1904, Alcyon launched its first 'lightweight motorcycle' in 1906. It was a 250cc Zedel engine with 2 HP, weighing only 35 kg with battery/coil ignition and costing only 725 francs. The Zedel engine in the 1909 2 HP Légère model abandoned the automatic intake, which was still almost universal, in favour of side valves and was equipped, as standard, with a Bosch high-voltage magneto. This modern design made it possible to extract power from the small 250 cc engine that would have been unthinkable with automatic intake. It was a huge success and Alcyon focused its production on this model, which, with a new fuel tank and fork, continued its brilliant career until 1914. The model on offer needs to be completed and restored. It would be ideal for a young enthusiast looking to get started in the fascinating world of vintage and classic motorcycles.*

# #5

## Vespa ACMA V56 – circa 1956

Cadre n° 212583  
Scooter vendu sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*No registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Un joli Vespa à restaurer. »  
“A lovely Vespa to restore.”



La Vespa 125 ACMA est la réplique sous licence française de la Vespa italienne

Elle a été fabriquée de février 1951 à 1958 dans les « Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires » (ACMA) à Fourchambault en Bourgogne.

En 1953, le 100 000<sup>e</sup> scooter sortait de la chaîne de production, en 1954, il y en avait déjà 150 000. Techniquement, l'ACMA s'est d'abord fortement inspirée de la Vespa VM/VN italienne, mais a rapidement reçu de nombreux composants spécifiques au pays (entre autres des carburateurs Gurtner, des feux Auteroche).

La Vespa ACMA 1956, modèle V56, a été produite à 66 024 exemplaires seront produits, des numéros de série 165 101 à 231 125.

L'exemplaire proposé, globalement complet, est une base à restaurer.

*The Vespa 125 ACMA is the French-licensed replica of the Italian Vespa.*

*It was manufactured from February 1951 to 1958 in the 'Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires' (ACMA) in Fourchambault, Burgundy.*

*In 1953, the 100,000th scooter rolled off the production line, and by 1954, there were already 150,000. Technically, the ACMA was initially heavily inspired by the Italian Vespa VM/VN, but quickly received many components specific to the country (including Gurtner carburetors and Auteroche lights).*

*The 1956 Vespa ACMA, model V56, was produced in 66,024 units, with serial numbers ranging from 165,101 to 231,125.*

*The unit offered here, which is generally complete, is a base for restoration.*

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

## Peugeot 2 HP Type C – circa 1905

Cadre n° 3523  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*No registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**4 000 - 8 000 €**

« Une très rare survivante de Peugeot Type C, peut-être d'avant 1905... »

“A very rare surviving example of a Peugeot Type C, possibly dating from before 1905...”



Bien qu'un prototype de vélo Peugeot équipé d'un moteur De Dion ait été présenté au Salon de Paris en 1898, les premiers cycles motorisés à sortir de l'usine étaient en réalité des tricycles équipés de moteurs De Dion & Bouton. Dès 1902, le vélo motorisé commença à prendre le dessus : au Salon de Paris en décembre 1901, 81 cycles motorisés furent exposés, dont seulement 21 tricycles ou quadricycles. L'un des soixante vélos motorisés présents était un Peugeot, propulsé par un moteur ZL de 1 ½ CV. En 1903, le moteur a été placé dans la « nouvelle position Werner » et deux modèles ont été catalogués, l'un avec un moteur ZL de 2 CV et l'autre avec le moteur 2 CV de Peugeot, les deux types ayant les mêmes pièces de cycle. Le « Type C » a un alésage x course de 66x70 mm et le moteur est alimenté par un carburateur Longuemare. Une magnéto a été installée afin de garantir une étincelle à tout moment. Relativement peu de machines de ce type ont été produites, ce qui en fait un exemplaire assez rare. Cet exemplaire sera à compléter et restaurer.

*Although a prototype Peugeot bicycle equipped with a De Dion engine was presented at the Paris Motor Show in 1898, the first motorised cycles to leave the factory were actually tricycles equipped with De Dion & Bouton engines. By 1902, motorised bicycles began to take over: at the Paris Motor Show in December 1901, 81 motorised cycles were on display, of which only 21 were tricycles or quadricycles. One of the sixty motorised bicycles on display was a Peugeot, powered by a 1½ hp ZL engine. In 1903, the engine was placed in the 'new Werner position' and two models were catalogued, one with a 2 hp ZL engine and the other with Peugeot's 2 hp engine, both types having the same cycle parts. The 'Type C' has a bore x stroke of 66x70 mm and the engine is powered by a Longuemare carburettor. A magneto was installed to ensure a spark at all times. Relatively few machines of this type were produced, making it a fairly rare specimen. This specimen will need to be completed and restored.*

#7

## Alcyon 250 Populaire – circa 1929

Cadre n° 820254  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*No registration title*  
*Sold without contrôle technique*

2 000 - 3 000 €

« Très beau jus pour cette classique  
des années 1930. »

“*Very nice original condition for this  
classic bike of the thirties.*”



Établi à Courbevoie, Alcyon, constructeur fort avisé, fut champion de France 1928 en 175 et 250 cm<sup>3</sup> et 1929 en 175 et 350 cm<sup>3</sup> avec ses modèles 4-temps culbutés.

Sa gamme très complète ne comptait pas moins de onze modèles au salon 1929, dont une gamme utilitaire avec des 175 et 250 cm<sup>3</sup> 2-temps. Elles étaient déclinées en version standard et luxe différant par leur équipement

La version luxe possède une boîte 3-vitesses et des freins à tambour alors que la version standard n'avait que deux vitesses et deux freins à patins sur une poulie-jante arrière.

L'exemplaire qui illustre cette page est dans son état d'origine, globalement complète. Elle sera à redémarrer, et idéalement à conserver dans cet état-là.

*Based in Courbevoie, Alcyon was a shrewd manufacturer that became French champion in 1928 in the 175 and 250 cc classes, and in 1929 in the 175 and 350 cc classes with its overhead-valve 4-stroke models.*

*Its very complete range included no fewer than eleven models at the 1929 Motor Show, among them a utility line featuring 175 and 250 cc 2-stroke machines. These were available in both standard and luxury versions, differing mainly in their equipment.*

*The luxury version featured a 3-speed gearbox and drum brakes, while the standard version had only two speeds and two rim-pulley pad brakes.*

*The example shown here remains in its original condition and is largely complete. It will need to be restarted and, ideally, preserved as it is.*

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.

8

## René Gillet 350 Type H – circa 1930

Carte grise française  
Vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

4 000 - 8 000 €

« Le mythe et le luxe René Gillet  
dans sa rare version 350 cm<sup>3</sup>. »

“*The legend and luxury of René  
Gillet in a rare 350 cc version.*”



Considérée comme la doyenne des marques françaises, René Gillet était établie depuis 1895 à Montrouge dans la banlieue parisienne. Elle était spécialisée dans la fabrication de gros bicylindres de 750 et 1 000 cm<sup>3</sup>. Pour le Salon 1927, la vieille firme décide d'étendre sa gamme et lance un éphémère 350 cm<sup>3</sup> monocylindre, réplique à échelle réduite des gros modèles. Raffinement encore rare en 1927, les René Gillet étaient équipés d'origine d'un éclairage électrique, avec tableau de bord ovale Marchal du plus bel effet. La moto que nous vous présentons est l'un de ces rares Type H, globalement complète, et ayant bénéficié d'une restauration ancienne à reprendre. Il s'agit d'une moto particulièrement rare et intéressante, typique de la belle production française de l'entre-deux guerres... Le moteur est frappé H (Type H), 16386 (numéro de série repris sur la carte grise), 20.1.43 (une date de production étonnante... ou d'assemblage pendant la guerre ; il s'agit de l'année reprise sur la carte grise).

*Considered the oldest of the French motorcycle brands, René Gillet had been established since 1895 in Montrouge, a suburb of Paris. The company specialized in manufacturing large V-twin engines of 750 and 1,000 cc. For the 1927 Motor Show, the long-standing firm decided to broaden its range and introduced a short-lived 350 cc single-cylinder model — essentially a scaled-down replica of its larger machines. A refinement still rare in 1927, René Gillet motorcycles came equipped as standard with electric lighting, featuring an elegant oval Marchal dashboard. The motorcycle presented here is one of these rare Type H models, largely complete and benefiting from an older restoration now in need of attention. It is a particularly rare and interesting example, emblematic of the fine French craftsmanship of the interwar period. The engine is stamped H (Type H), 16386 (serial number matching the registration title), 20.1.43 (a surprising date... possibly indicating production or assembly during the war; it is the year listed on the registration title).*

9

## René Gillet 750 Type J – circa 1930

Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique

*No registration title  
Sold without contrôle technique*

6 000 - 10 000 €

« Lune des plus emblématiques motos  
françaises de l'entre-deux guerres. »

*“One of the most iconic French motorcycles  
of the interwar period.”*



Considérée comme la doyenne des marques françaises, René Gillet était établie depuis 1895 à Montrouge dans la banlieue parisienne. Elle était spécialisée dans la fabrication de gros bicylindres de 750 et 1 000 cm<sup>3</sup>. La marque présenta son premier bicylindre en V de 500 cm<sup>3</sup>, le type E, en 1905, moteur qu'elle ne cessera de faire évoluer durant 50 années consécutives. A partir de 1922 l'usine fabrique également des motos pour l'administration et les armées, la type G, qui est un exemple de robustesse et qui sera très souvent attelée. Réputées pour leur robustesse et leur fiabilité, les motos René Gillet sont particulièrement appréciées par l'armée et la police. La moto que nous vous présentons est de Type G1. Elle a bénéficié d'une restauration ancienne à reprendre. Il s'agit d'une moto particulièrement rare et intéressante, typique de la belle production française de l'entre-deux guerres... Le moteur est frappé G1 (Type G), 5739 (numéro de série ?), 2.11.38 (certainement sa date d'assemblage). On notera bien évidemment les supports pour atteler un side-car à droite toujours présents.

*Considered the oldest of the French motorcycle brands, René Gillet had been established since 1895 in Montrouge, a suburb of Paris. The company specialized in manufacturing large V-twin engines of 750 and 1,000 cc. The brand presented its first 500 cc V-twin, the Type E, in 1905 — an engine that would continue to evolve over the next fifty years. Starting in 1922, the factory also produced motorcycles for government and military use, notably the Type G, a model renowned for its robustness and often fitted with a sidecar. Known for their durability and reliability, René Gillet motorcycles were particularly appreciated by the army and police forces. The motorcycle presented here is a Type G1. It has undergone an older restoration that now requires some attention. This is a particularly rare and interesting motorcycle, typical of the fine French craftsmanship of the interwar period. The engine is stamped G1 (Type G), 5739 (possibly the serial number), 2.11.38 (most likely its assembly date). Notably, the sidecar mounting brackets on the right side are still present.*

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.

#10

## Bianchi 250 Stelvio – circa 1948

Cadre n° 84268  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique

*No registration title  
Sold without contrôle technique*

2 000 - 3 000 €

« Technologie de pointe et superbe design  
pour cette rare Stelvio survivante. »

*“Cutting-edge technology and stunning  
design for this rare surviving Stelvio.”*



L'histoire de Bianchi débute en 1885, lorsqu'Edoardo Bianchi ouvre sa première boutique à Milan, en Italie. Il se lance alors dans la fabrication de bicyclettes, avant de construire motos et voitures dès 1901 et 1903. Le pionnier italien fait ses débuts dans le monde de la compétition motocycliste au milieu des années 1920 avec Tazio Nuvolari, qui mène la marque à de nombreuses victoires. Les Bianchi Stelvio 250 ont été fabriquées à Milan, en Italie, de 1947 à 1952 et étaient très similaires aux modèles Bianchi Freccia d'Oro 250 cm<sup>3</sup> d'avant-guerre.

Le design de la Stelvio et de son moteur 250 cm<sup>3</sup> à soupapes en tête est remarquable. Les amateurs de mécanique remarqueront aussi les superbes suspensions avant et arrière de la machine.

La Bianchi Stelvio est l'une des plus belles motos italiennes du juste après-guerre, et nous vous offrons l'opportunité d'acquérir l'un des rares exemplaires survivants, à compléter et restaurer.

*The story of Bianchi began in 1885, when Edoardo Bianchi opened his first shop in Milan, Italy. He initially focused on bicycle manufacturing before moving on to motorcycles in 1901 and cars in 1903. The Italian pioneer entered the world of motorcycle racing in the mid-1920s with Tazio Nuvolari, who led the brand to numerous victories. The Bianchi Stelvio 250 was manufactured in Milan, Italy, from 1947 to 1952 and was very similar to the pre-war Bianchi Freccia d'Oro 250 cc models.*

*The design of the Stelvio, along with its 250 cc overhead-valve engine, is remarkable. Mechanical enthusiasts will also appreciate the superb front and rear suspension of the machine.*

*The Bianchi Stelvio is one of the finest Italian motorcycles of the immediate postwar period, and we offer the opportunity to acquire one of the rare surviving examples, to be completed and restored.*

# #11

## Gillet Herstal 350 Super Sport – circa 1931

Cadre n° 70306  
Carte grise française mentionnant 1955  
Vendu sans contrôle technique  
*French registration title indicating 1955.  
Sold without contrôle technique*

2 000 - 3 000 €

« Marque belge mythique et chargée  
d'histoire, modèle de premier plan. »

*“Legendary Belgian brand with  
a rich history, a flagship model.”*



Les premières motos Gillet, construites à Herstal, près de Liège, en Belgique, ont été lancées en 1920. Avec FN et Saroléa, Gillet était l'un des trois principaux constructeurs de motos en Belgique.

Les motos Gillet se sont fait connaître pour leurs exploits d'endurance et leur performance en course, réputation renforcée par le tour du monde de Robert Sexé au guidon d'une Gillet-Herstal 2-temps.

Les modèles Sport, Super Sport et compétition à soupapes en tête et à construction monobloc de Gillet-Herstal représentaient le summum de la conception des motos hautes performances de leur époque.

La moto ici présentée semble être un modèle 350 Super Sport de 1931 environ.

S'il manque quelques éléments, qui accentuent le caractère sportif de la machine, il s'agit néanmoins d'une base saine et intéressante pour procéder à une remise en route ou une restauration en règle.

*The first Gillet motorcycles, built in Herstal near Liège, Belgium, were launched in 1920. Alongside FN and Saroléa, Gillet was one of the three main motorcycle manufacturers in Belgium.*

*Gillet motorcycles became renowned for their endurance feats and racing performance, a reputation further strengthened by Robert Sexé's around-the-world journey on a Gillet-Herstal two-stroke.*

*The Sport, Super Sport, and competition models with overhead valves and monobloc construction represented the pinnacle of high-performance motorcycle design of their era.*

*The motorcycle presented here appears to be a 350 Super Sport model from around 1931.*

*Although a few components are missing, which accentuate the bike's sporty character, it remains a sound and interesting base for getting back on the road or carrying out a full restoration.*

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.

# 12

## Zundapp KS 600 – circa 1941

Cadre n°513399 (deuxième chiffre illisible)  
Moto vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*No registration title  
Sold without contrôle technique*

6 000 - 10 000 €

« Un morceau d'histoire, une  
technologie de premier plan. »

*“A piece of history, cutting-edge technology.”*



La première moto *flat twin* commercialisé par Zündapp fut la K 500 en 1933 (K signifie Kardan). Pour faire face à la demande, et aussi aux besoins de la Wehrmacht, Zündapp étudia une version à soupapes culbutées de l'indestructible K 500. Cette KS 500 (pour Sport) reprend de nombreux éléments de la K 500 dont le cadre en tôle emboutie. Elle sera rapidement remplacée, en 1939, par la KS 600 à peine plus puissante, mais plus adaptée à l'attelage d'un side-car. La KS 600 sera produite jusqu'en 1941. Avec ses éléments en tôle emboutie et sa transmission secondaire par arbre et cardan, elle reprend l'architecture et se pose en concurrente directe des BMW. La nouvelle Wehrmacht adopte très rapidement le nouveau modèle sous la dénomination de KS600 W, prévue initialement pour être attaché à un lourd side-car Steib. Les modifications exigées par l'armée sont minimales : montage d'une selle pour passager arrière, de grosses sacoches, filtre à air renforcé, peinture militaire dite «gris Panzer», c'est sous cette forme que la KS600 participe aux premiers combats de la seconde guerre mondiale : campagne de Pologne en 1939, France en 1940, Afrique du Nord en 1941, puis le front russe. L'exemplaire que nous présentons daterait de 1941 et son moteur serait peut-être un 500 non d'origine. La moto, très certainement d'origine militaire, a été civilisée et modernisée (selle biplace, fourche, phare, etc.).

*The first flat-twin motorcycle marketed by Zündapp was the K 500 in 1933 (K stands for Kardan). To meet demand—and the needs of the Wehrmacht—Zündapp developed an overhead-valve version of the indestructible K 500. This KS 500 (for Sport) retained many elements of the K 500, including its pressed-steel frame. It was quickly replaced in 1939 by the KS 600, slightly more powerful and better suited for mounting a sidecar. The KS 600 was produced until 1941. With its pressed-steel components and shaft-driven secondary transmission, it followed the same architecture and became a direct competitor to BMW. The new Wehrmacht rapidly adopted the model as the KS600 W, originally intended to be paired with a heavy Steib sidecar. Military modifications were minimal: a rear passenger seat, large saddlebags, reinforced air filter, and military “Panzer grey” paint. In this form, the KS600 participated in the early battles of World War II: the Polish campaign in 1939, France in 1940, North Africa in 1941, and later the Russian front. The example presented here is believed to date from 1941, although its engine may be a non-original 500 cc. The motorcycle, almost certainly of military origin, has been civilized and modernized (two-person seat, fork, headlamp, etc.).*

13

## Monet Goyon 100 MG10 – circa 1931

Cadre n° 212583  
Carte grise française mentionnant 2015  
Vendu sans contrôle technique  
French registration title indicating 2015  
Sold without contrôle technique

1 000 - 1 500 €

« L'archétype de la Bicyclette à Moteur Auxiliaire. »  
“The archetype of the Auxiliary Motor Bicycle (BMA).”



Les grands constructeurs ne se précipitent pas après la création de la catégorie BMA (Bicyclette à Moteur Auxiliaire) en 1925. Il faut attendre le début des années 1930 et l'effondrement des chiffres de ventes consécutif au krach de Wall Street pour qu'ils s'y intéressent. Une BMA doit faire moins de 30 kg, 100 cm<sup>3</sup> et ne pas dépasser les 30 km/h. Elle peut être conduite sans permis et n'est pas immatriculée. C'est à la fin de 1931 que Monet Goyon présente la MG10 (K10 chez Koehler Escoffier) pour investir la catégorie. La firme mâconnaise qui développe alors une gamme de motos à moteur maison reste fidèle au Villiers pour ses 100 cm<sup>3</sup>.

Celle qui illustre ces pages a été intégralement refaite, dans les moindres détails, par un amateur passionné, sans limite de coût. Elle est prête à décorer votre salon ou vous emmener en balade. Merci de noter que la carte grise indique une année de mise en circulation en 2015...

Major manufacturers were slow to respond after the creation of the BMA category (Bicyclette à Moteur Auxiliaire) in 1925. It wasn't until the early 1930s, after sales plummeted following the Wall Street crash, that they began to take interest. A BMA had to weigh less than 30 kg, have an engine of 100 cc, and not exceed 30 km/h. It could be ridden without a license and was not registered. At the end of 1931, Monet-Goyon introduced the MG10 (K10 for Koehler-Escoffier) to enter this category. The Mâcon-based company, which was then developing a range of motorcycles with in-house engines, remained loyal to Villiers for its 100 cc model.

The example shown here has been fully restored in every detail by a passionate enthusiast, with no expense spared. It is ready to decorate your living room or take you for a ride. Please note that the registration document indicates a first circulation year of 2015.

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

## Moto Guzzi Galletto 192 – 1960

Cadre n° GQF99  
Carte grise français de collection  
Vendu sans contrôle technique  
French historic registration title  
Sold without contrôle technique

3 000 - 5 000 €

« La stabilité de la moto et la facilité  
d'emploi du scooter. »  
“The stability of a motorcycle  
with the ease of a scooter.”



Le Galletto, petit coq en italien, est un scooter construit par Moto Guzzi entre 1950 et 1966. Le projet était de combiner les avantages d'une moto à hautes roues avec celles d'un scooter. Le concept ? Protéger le conducteur, faciliter l'utilisation typique d'un scooter combiné à la performance, au confort et à la tenue de route d'une moto. Le prototype a été présenté au Salon de Genève en 1950 et a immédiatement connu un succès remarquable grâce à ses capacités de confort et d'endurance. Projeté en 150 cm<sup>3</sup>, le Galletto apparaît en 1950 en 160 cm<sup>3</sup>, passe à 175 et gagne une quatrième vitesse en 1952 et devient un 192 cm<sup>3</sup> en 1954.

Celui que nous vous proposons est une rare et désirable version 192 qui ravira l'amateur de 2-roues en quête de la monture rare et décalée, offrant néanmoins un confort et des performances remarquables. Il est accompagné des ses anciens titres de circulation italien et de son manuel d'istruzioni.

The Galletto ("little rooster" in Italian) is a scooter built by Moto Guzzi between 1950 and 1966. The project aimed to combine the advantages of a high-wheeled motorcycle with those of a scooter. The concept? Protect the rider, simplify the typical use of a scooter, while offering the performance, comfort, and handling of a motorcycle. The prototype was presented at the Geneva Motor Show in 1950 and immediately met with remarkable success due to its comfort and endurance capabilities. Initially planned as a 150 cc, the Galletto appeared in 160 cc in 1950, increased to 175 cc, gained a fourth gear in 1952, and became a 192 cc in 1954.

The example we are offering is a rare and desirable 192 cc version, perfect for two-wheel enthusiasts seeking a unique and quirky ride, yet offering excellent comfort and performance. It comes with its original Italian registration papers and owner's manual (istruzioni).

15

## Moto Guzzi 500 Falcone – 1957

Cadre n° FAN01  
Carte grise français de collection  
Vendu sans contrôle technique  
*French historic registration title*  
*Sold without contrôle technique*

5 000 - 8 000 €

« Ex Polizia Stradale, encore équipée de sa sirène ! »  
“Former Polizia Stradale, still equipped with its siren!”



Au début de son existence, en 1921, Moto Guzzi, été surtout connue pour ses 500 cm<sup>3</sup> monocylindres horizontaux. Même si la production inclura aussi des modèles plus classiques comme les petits 50 cc Guzzino et les ou atypiques comme le Galletto, le gros mono horizontal fut longtemps l'image de marque de Moto Guzzi. Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, c'est donc tout naturellement que Moto Guzzi redémarre la production de ses 500 GTV et GTW mais, très rapidement, le besoin d'un nouveau modèle se fait sentir et, en 1950, la Falcone fait son apparition. Avec un moteur qui bénéficie de l'expérience acquise avec les Dandolino de course et les 250 Airone de tourisme, la Falcone se voit dotée d'un haut moteur tout en aluminium avec soupapes encloses et toujours le volant d'inertie extérieur qui lui vaudra le surnom affectueux de « coupe jambon ». Produite, tant en version civile que militaire pendant 17 ans, la Falcone reste l'un des archétypes de la moto italienne classique et sa fiabilité exemplaire, autant que son entretien facile, en fait une moto parfaitement adaptée à la balade. Cet exemplaire aurait été en dotation dans la Polizia Stradale italienne, et est équipée d'une sirène et d'une cartouchiere (remplacé occasionnellement par une deuxième selle).

*At the beginning of its existence in 1921, Moto Guzzi was primarily known for its 500 cc horizontal single-cylinder motorcycles. Although production would later include more conventional models, like the small 50 cc Guzzino, or unusual ones like the Galletto, the large horizontal single remained the brand's hallmark for many years. After World War II, Moto Guzzi naturally resumed production of its 500 GTV and GTW models. Very quickly, however, the need for a new model became apparent, and in 1950, the Falcone was introduced. Drawing on experience from the Dandolino racing bikes and 250 Airone touring bikes, the Falcone was equipped with an aluminum overhead engine with enclosed valves and retained the external flywheel, earning it the affectionate nickname "ham slicer." Produced in both civilian and military versions for 17 years, the Falcone remains an archetype of the classic Italian motorcycle. Its exceptional reliability and easy maintenance make it perfectly suited for riding and touring. This particular example is believed to have been in service with the Italian Polizia Stradale and is equipped with a siren and cartridge holder (occasionally replaced by a second seat).*

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.

16

## BMW « R60/80 » Série 2 Side-Car – 1961

Cadre n° 1813533  
Carte grise français de collection  
*French historic registration title*

12 000 - 18 000 €

« Look de 60 Série 2, moteur de 80 et look inimitable. What else ? »

“60 Series 2 styling, 80 engine, and unmistakable looks. What more could you want?”



Pour beaucoup, la BMW R60 Série 2 reste la moto des forces de l'ordre, du Tour de France ou des livreurs de journaux. Mais la série 2 est surtout à l'origine du sauvetage de BMW au début des sixties.

Sa fiabilité, sa robustesse et son comportement séduiront des milliers de motards. Il faut dire, tout est réglé comme du papier à musique.

Un soupçon de gaz, quelques pressions du doigt pour titiller les carburus, un coup de jarret sur le kick et le flat-twin joue sa partition tel un métronome.

L'attelage que nous présentons est le fruit de 3 ans de travaux de la part d'un passionné « jusqu'aboutiste ». Il s'agit d'un cadre de Série 2, avec moteur de 80, châssis Ural et panier Précision avec accessoires Steib. La carte grise collection mentionne bien 60/80 Série 2.

L'ensemble fut refait à neuf, moteur, trains roulants et peinture compris, et les pneus, carré pour plus de stabilité, n'accusent que 2 000 km de roulage. Si vous cherchez le side parfait, le voici.

*For many, the BMW R60 Series 2 remains the bike of law enforcement, the Tour de France, or newspaper delivery. But the Series 2 is above all responsible for saving BMW in the early sixties.*

*Its reliability, robustness, and handling won over thousands of riders. Everything runs like clockwork.*

*A twist of the throttle, a few finger taps on the carburetors, a kick on the lever, and the flat-twin engine performs like a metronome.*

*The outfit presented here is the result of three years of work by a devoted enthusiast. It features a Series 2 frame, a 80 engine, Ural chassis, and Précision sidecar with Steib accessories. The classic registration document confirms it as a 60/80 Series 2.*

*The entire setup has been fully restored, including engine, running gear, and paint, and the tires — square for added stability — have only 2,000 km of use. If you're looking for the perfect sidecar, here it is.*

17

## BMW R100 RS – 1982

Cadre n° 6078947  
Carte grise française  
Vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**2 000 - 4 000 €**

« La légende du voyage alliant style,  
puissance et confort »

*“The legend of travel combining  
style, power and comfort”*



Photo non contractuelle, moto identique à celle présentée à la vente.

Lancée en 1976, la BMW R100 RS est la première moto de série dotée d'un carénage intégral étudié en soufflerie. Équipée d'un moteur flat-twin de 980 cm<sup>3</sup> et d'une transmission par cardan, elle allie performance, confort et fiabilité. Conçue pour le voyage rapide et sûr, elle offre une stabilité remarquable et une protection inédite.

Notre exemplaire gris à liserés rouge et blanc entre dans la collection de son propriétaire en 2023, elle est accompagnée de ses valises. Une remise en route sera à prévoir, on notera que les pneus et la batterie ont été remplacés.

Symbole d'innovation et d'élégance, la R100 RS reste une icône du grand tourisme, présentée à une estimation attractive, il s'agit d'une occasion à saisir !

*Launched in 1976, the BMW R100 RS was the first production motorcycle to feature full fairing designed in a wind tunnel. Equipped with a 980 cc flat-twin engine and shaft drive, it combines performance, comfort and reliability. Designed for fast and safe travel, it offers remarkable stability and unprecedented protection.*

*Our grey model with red and white strips joined its owner's collection in 2023 and comes with its panniers. It will need to be restarted, but it should be noted that the tyres and battery have been replaced.*

*A symbol of innovation and elegance, the R100 RS remains an icon of grand touring. Presented at an attractive estimate, this is an opportunity not to be missed!*

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.

18

## BMW R69 – 1960

Cadre n° 654662  
Carte grise française  
Vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**10 000 - 15 000 €**

« L'icône intemporelle des années 1950 »

*“The timeless icon of the 1950s”*



La BMW R69, produite entre 1955 et 1960, est une moto légendaire alliant robustesse, élégance et fiabilité. Équipée d'un moteur flat-twin de 594 cm<sup>3</sup>, elle développe environ 35 chevaux et offre une conduite souple et stable. Sa transmission par cardan, son cadre solide et sa suspension souple en font une moto confortable pour les longues distances.

Notre exemplaire entre dans la collection de son propriétaire en 2009, il se présente aujourd'hui en très bon état et possède toujours son moteur d'origine.

Icône du design allemand des années 50, la R69 reste prisée des collectionneurs et symbolise l'ingénierie BMW d'excellence. Il ne fait aucun doute que ce bel exemplaire saura séduire les amateurs.

*The BMW R69, produced between 1955 and 1960, is a legendary motorcycle combining robustness, elegance and reliability. Equipped with a 594 cm<sup>3</sup> flat-twin engine, it develops around 35 horsepower and offers a smooth and stable ride. Its shaft drive, solid frame and flexible suspension make it a comfortable motorcycle for long distances.*

*Our example joined its owner's collection in 2009 and is now in very good condition, still with its original engine.*

*An icon of 1950s German design, the R69 remains highly prized by collectors and symbolises BMW's engineering excellence. There is no doubt that this beautiful example will appeal to enthusiasts.*

# 19

## Velocette Thruxton – 1970

Cadre n° RS20090  
Carte grise française  
Vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

18 000 - 25 000 €

« Monocylindre britannique  
iconique, rare et sportif »

*“Iconic, rare and sporty British single-cylinder”*



La Velocette Thruxton incarne l'apogée du savoir-faire britannique en matière de monocylindres sportifs. Issue de la Viper et de la Venom, elle était conçue pour la compétition, avec un moteur 500 cm<sup>3</sup> à culasse spéciale, carburateur Amal et pouvait atteindre les 190 km/h. Sa finition soignée, son cadre rigide et sa tenue de route exemplaire en ont fait une moto de légende, prisée des pilotes du Tourist Trophy.

Entrée dans la collection de son propriétaire en 2017, elle a bénéficié d'une restauration il y a quelques années et se présente aujourd'hui en bon état. Son moteur porte le numéro VMT 1155 C.

Dernier grand souffle de la marque Velocette avant sa disparition, la Thruxton symbolise l'élégance et la précision mécanique anglaise.

*The Velocette Thruxton embodies the pinnacle of British craftsmanship in sports single-cylinder motorcycles. Derived from the Viper and Venom, it was designed for competition, with a 500 cc engine with a special cylinder head, Amal carburettor and a top speed of 190 km/h. Its meticulous finish, rigid frame and exemplary handling made it a legendary motorcycle, prized by Tourist Trophy riders.*

*Added to its owner's collection in 2017, it was restored some years ago and is now in good condition. Its engine bears the number VMT 1155 C.*

*The last great breath of the Velocette brand before its demise, the Thruxton symbolises English elegance and mechanical precision.*

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.

# 20

## Lambretta TV 175 Série II– 1961

Cadre n° 222685  
Carte grise française  
Vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

4 000 - 8 000 €

« Le symbole de l'âge d'or du scooter italien. »  
*“The symbol of the golden age of Italian scooters.”*



Icône du design italien des années 1960, le Lambretta TV 175 allie élégance et performance. Conçu par Innocenti, il se distingue par ses lignes élancées et sa finition soignée. Son moteur 175 cm<sup>3</sup> peut atteindre les 95 km/h. Avec sa boîte manuelle à 4 rapports, il offre une conduite souple et vive.

Notre exemplaire est acquis en 2012 par son actuel propriétaire, il bénéficie en 2013 d'une restauration complète réalisée par le spécialiste Casalambretta contre plus de 5 000 €. Il se présente aujourd'hui en très bon état.

Symbole de liberté et de style, le TV 175 incarne l'esprit du scooter sportif, à mi-chemin entre raffinement urbain et passion mécanique. Véritable pièce de collection, il est rare et recherché des amateurs de scooters italiens.

*An icon of 1960s Italian design, the Lambretta TV 175 combines elegance and performance. Designed by Innocenti, it stands out for its sleek lines and meticulous finish. Its 175 cc engine can reach speeds of up to 95 km/h. With its 4-speed manual gearbox, it offers a smooth and lively ride.*

*Our model was acquired in 2012 by its current owner and underwent a complete restoration in 2013 by specialist Casalambretta at a cost of over €5,000. It is now in very good condition.*

*A symbol of freedom and style, the TV 175 embodies the spirit of the sports scooter, halfway between urban refinement and mechanical passion. A true collector's item, it is rare and sought after by Italian scooter enthusiasts.*

# 21

## Indian Board Track Racer Replica – « 1914 »

Réplique vendue sans titre de circulation  
Vendu sans contrôle technique  
*Replica sold without registration title  
Sold without contrôle technique*

**5 000 - 8 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Parfaite en déco, ou pour rouler  
en démonstration ! »

*“Perfect for display or for riding  
in historic shows!”*



Au début du siècle dernier, les pilotes de moto s'affrontaient sur des pistes ovales en bois, au guidon de surpuissantes machines de 1 000 cm<sup>3</sup>. Ces engins, qui représentent la première véritable génération de motos, étaient directement dérivés des bicyclettes, sans suspension arrière et avec une suspension avant très rudimentaire. Leurs moteurs étaient souvent des bicylindres en V (à quelques exceptions près) et le démarrage se faisait à la poussette. Le pilote ne disposait que de deux commandes : une avance à l'allumage et un coupe-circuit. L'avance à l'allumage contrôlait le moment de l'étincelle à la bougie et servait à accélérer. Dépourvues de freins, ces motos devaient s'arrêter en roulant, souvent en posant les pieds au sol pour ralentir.

Parmi ces machines, les Indian, comme la réplique (non tournante) qui illustre ces pages, figurent sans conteste parmi les plus belles jamais construites. La moto est vraisemblablement issue d'une série construite ex nihilo en Argentine il y a une trentaine d'années.

*At the beginning of the last century, motorcycle riders competed on wooden oval tracks, riding powerful 1,000 cc machines. These machines, which represent the first true generation of motorcycles, were directly derived from bicycles, with no rear suspension and very rudimentary front suspension. Their engines were often V-twins (with a few exceptions) and were started by pushing. The rider had only two controls: ignition advance and a kill switch. The ignition advance controlled the timing of the spark at the spark plug and was used to accelerate. With no brakes, these motorcycles had to be stopped while riding, often by putting your feet on the ground to slow down.*

*Among these machines, Indians, such as the replica (non-running) illustrated on these pages, are undoubtedly among the most beautiful ever built. The motorcycle is likely from a series built from scratch in Argentina some thirty years ago.*

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.

# 21 bis

## Indian FTR 1200 Carbon Black Series – 1970

Cadre n° 56KRZA226N40167733  
Carte grise française  
*French registration title*

**11 000 - 16 000 €**

« 15 exemplaires produits,  
seulement 87 km au compteur ! »

*“15 units produced,  
only 87 kilometres on the odometer!”*



La FTR 1200 d'Indian est une moto à l'inspiration neo-retro mue par un bicylindre en V de 1 203 cm<sup>3</sup> développant 126 ch !

En 2024, la firme américaine annonce une édition ultra-limitée de 15 exemplaires d'une autre édition spéciale nommée FTR 1200 Carbon. La Carbon Black Series se veut plus discrète que sa sœur.

Notre exemplaire est acheté neuf par le propriétaire actuel, tombé instantanément amoureux de son style. Il ne parcourra à son guidon que 87 km, avant de la remiser dans sa collection.

Aujourd'hui, la moto est bien entendu à l'état neuf ! Au premier coup de clé, l'échappement Akrapovic donne le la d'une mélodie extraordinaire et caractéristique de la production Indian...

Aujourd'hui présentée avec une estimation très attractive, cette Carbon Black Series est prête à intégrer les plus belles collections de motos !

*Indian's FTR 1200 is a neo-retro-inspired motorcycle powered by a 1203 cc V-twin engine developing 126 hp!*

*In 2024, the American company announced an ultra-limited edition of 15 units of another special edition called the FTR 1200 Carbon. The Carbon Black Series is more discreet than its sister model.*

*Our model was purchased new by the current owner, who fell in love with its style instantly. He only rode it for 87 km before retiring it to his collection.*

*Today, the bike is of course in as-new condition! At the first turn of the key, the Akrapovic exhaust sets the tone for an extraordinary melody characteristic of Indian production...*

*Now presented with a very attractive estimate, this Carbon Black Series is ready to join the finest motorcycle collections!*

22

## Ferrari 330 P2 « Child Car » - 1962

12 000 - 18 000 €

« Superbement restaurée comme  
une vraie 330 P2! »

*“Incredibly restored with the care and  
precision of a true 330 P2!”*



Cette Ferrari 330 P2 est la voiture que tous les adultes auraient aimé se voir offrir dans leur jeunesse. Dès 1962, ces modèles ont permis à de nombreux enfants de se familiariser aux joies du pilotage et de la compétition puisque des courses d'endurance de 2, 6 et 12 Heures se disputèrent au Mans en avant-première des célèbres 24 Heures en 1967! Provenant de l'une des plus belles collections de Ferrari en France, cet exemplaire a été intégralement restauré par son propriétaire pour être offerte à son petit-fils. A l'image de ses voitures, rien n'a été laissé au hasard. La peinture est superbe, le châssis tubulaire a été intégralement refait (et légèrement amélioré !), le système de freinage est neuf et bien sûr son moteur a également reçu une cure de jouvence. Restaurée à grands frais, superbe et capable de belles performances (bride possible) elle est éligible au Little Big Mans organisé dans le cadre du Mans Classic tous les deux ans par Peter Auto. A noter que « les Mortarini » sont, au-delà de leurs tailles et de leurs moteurs, de vraies voitures historiques ! Elles sont un véritable objet de collection, à mettre dans les mains d'enfants soigneux... ou dans le bureau d'un grand enfant !

*This Ferrari 330 P2 is the car every adult would have loved to receive in their youth. As early as 1962, these models introduced countless children to the joys of driving and racing, with endurance events lasting 2, 6, and 12 hours held at Le Mans as a prelude to the legendary 24 Hours in 1967!*

*Coming from one of the finest Ferrari collections in France, this example has been completely restored by its owner as a gift for his grandson. True to his meticulous standards—just like with his full-size cars—nothing was left to chance. The paintwork is superb, the tubular chassis has been entirely rebuilt (and slightly improved!), the braking system is brand new, and of course, the engine has also been thoroughly overhauled.*

*Beautifully restored at great expense, stunning in every detail, and capable of excellent performance (with a possible restrictor), it is eligible for the Little Big Mans event organized by Peter Auto as part of the Le Mans Classic, held every two years.*

*Note that "Mortarinis" are, beyond their size and engines, genuine historic cars! They are true collectors' items—perfect for careful young drivers... or for a grown-up child's office!*

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.

23

## De la Chapelle Stimula - BMW 328 Junior – circa 1998

Châssis n° 082

5 000 - 8 000 €

Entièrement restauré, et éligible au *Little Big Mans!*  
*Fully restored, and eligible for Little Big Mans!*



Réplique parfaite de la BMW 328, fabriquée par De La Chapelle Stimula à Brignais, dans le Rhône.

Carrosserie en fibre de verre sur châssis tubulaire, emmené par un moteur Honda 4-temps de 144 cm<sup>3</sup>.

Achetée par le propriétaire actuel auprès du patron d'une des plus importantes compagnies pétrolières.

Restaurée intégralement il y a 4 ans et repeinte dans ce bleu métallisé, film PPF apposé.

Estimation très attractive pour une voiture pour enfant authentique et prête à prendre le départ du Little Big Mans !

*Perfect replica of the BMW 328, manufactured by De La Chapelle Stimula in Brignais, in the Rhône region.*

*Fibreglass body on a tubular chassis, powered by a 144 cm<sup>3</sup> Honda four-stroke engine.*

*Purchased by the current owner from the CEO of one of the largest oil companies.*

*Completely restored four years ago and repainted in metallic blue, with PPF film applied.*

*Very attractive estimate for an authentic children's car that is ready to take part in the Little Big Mans!*

# AUTOMOBILES DE COLLECTION

CLASSIC CARS

LOTS 24 À 143

#24

## Ligier JS4 – circa 1980

Châssis n° 5443  
Véhicule vendu sans titre de Véhicule  
vendu sans contrôle technique  
*No registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**300 - 600 €**  
SANS RÉSERVE

« État neuf, 169 km d'origine. »  
*"Brand new condition, 169 km original mileage."*



Après ses succès en compétition et avec des autos de sport, l'entreprise de Guy Ligier tente sa chance dans le domaine des véhicules sans permis.

La première réalisation de la marque dans le domaine est la JS4. Il s'agit d'un véhicule 2-places d'à peine 150 kg motorisé par un moteur 50 cm<sup>3</sup> Motobécane type 99Z.

Sous-motorisée, la JS4 souffrira de nombreuses pannes, tandis que la rouille n'épargnera sa cabine cubique.

Trouver une JS4 dans un état proche de sa sortie d'usine est tout simplement incroyable. Amateurs du genre, voici une opportunité vraisemblablement unique...

*After its success in competition and with sports cars, Guy Ligier's company tried its luck in the field of licence-free vehicles.*

*The brand's first achievement in this field was the JS4.*

*This was a two-seater vehicle weighing just 150 kg, powered by a 50cc Motobécane type 99Z engine.*

*Underpowered, the JS4 suffered from numerous breakdowns, while rust took its toll on its cubic cabin.*

*Finding a JS4 in near factory condition is simply incredible. Fans of this type of vehicle, here is what is likely to be a unique opportunity...*

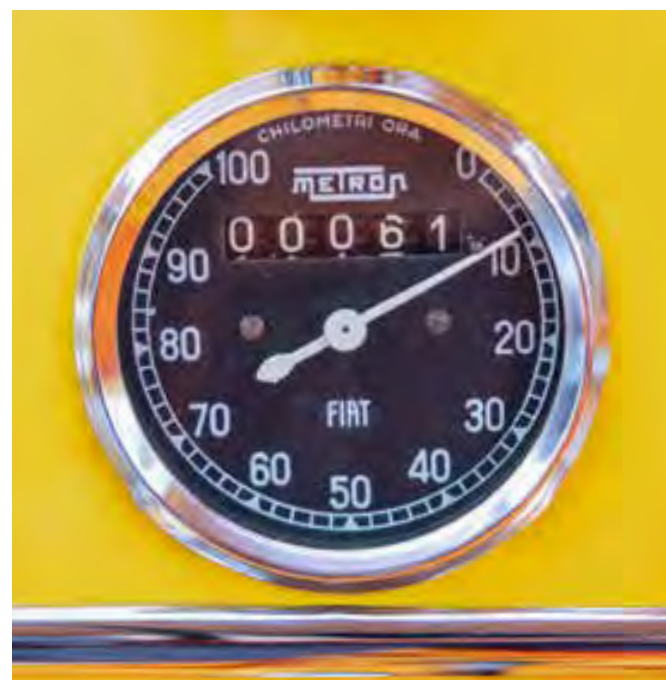
# 25

## Simca 5 – 1936

Châssis n° 02156  
Carte grise française  
French registration title  
6 000 - 10 000 €

« Une populaire française rare, ayant  
reçu une restauration incroyable ! »

*“A rare French popular, which has  
received an incredible restoration!”*



En 1934, un certain Henri Pigozzi, industriel franco-italien, fonde la Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (SIMCA). Pour lancer son entreprise, il obtient simultanément une licence pour produire en France la Fiat 500 Topolino.

La production s'écoulera de 1936 à 1949, avec trois versions majoritaires : berline, cabriolet, et utilitaire. Au total, c'est près de 46 000 exemplaires qui seront produits, démocratisant ainsi l'automobile en France.

L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation lors de la première année de production. Il y a quelques années, il intègre la collection d'un passionné monégasque, qui demandera à ses mécaniciens de lui offrir une restauration complète.

Depuis cette restauration, la voiture n'a parcouru qu'une poignée de kilomètres, restant en grande majorité en exposition dans la collection du propriétaire actuel. Avant de reprendre la route, une révision du système de freinage sera à prévoir, et un des goujons de la roue arrière droite sera à changer.

Il est probable qu'aucune autre Simca 5 n'ait reçue autant d'amour et de travaux dans l'histoire ! Si vous cherchez l'exemplaire parfait, le voici !

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

*In 1934, a Franco-Italian industrialist by the name of Henri Pigozzi founded Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (SIMCA). To launch his company, he simultaneously obtained a licence to produce the Fiat 500 Topolino in France.*

*Production ran from 1936 to 1949, with three main versions: saloon, cabriolet and van. In all, almost 46,000 units were produced, democratising the car in France.*

*The example we are presenting here was put into circulation during the first year of production. A few years ago, it joined the collection of a Monegasque enthusiast, who asked his mechanics to give it a complete restoration.*

*Since the restoration, the car has covered only a handful of kilometres, the vast majority being kept on display in the current owner's collection. Before taking to the road again, the braking system will need servicing, and one of the nuts on the right-hand rear wheel will need changing.*

*Probably no other Simca 5 has ever received so much love and work! If you're looking for the perfect example, here it is!*

# COLLECTION DE MONSIEUR B.

AU CŒUR DE L'ARTISANAT D'ART !

LOTS 26 À 30



Depuis toujours, Monsieur B. nourrit un profond amour pour l'automobile, une passion qu'il partage en famille depuis son plus jeune âge, et désormais avec ses enfants. Soucieux de conserver son activité professionnelle tout en se rapprochant de cet univers qu'il chérit, il y est entré en véritable mécène, aux côtés d'artisans d'exception.

Carrossiers, motoristes, selliers, électriciens — il s'est entouré d'hommes et de femmes passionnés, unis par le même souci du détail et l'envie commune de donner vie à ses rêves automobiles.

Nombre de ces projets sont aujourd'hui aboutis, perfectionnés, proches de ce que certains appelleraient "l'état collection". Modeste,

Monsieur B. n'emploierait sans doute pas ce terme, mais reconnaît avoir tout fait pour s'en approcher. Le résultat force l'admiration : ses voitures sont d'une qualité exceptionnelle, qui dépassent tout ce que l'on peut attendre d'une restauration classique.

Chaque artisan a eu le privilège de travailler sans contrainte de temps, d'affiner réglages et finitions, de pousser la perfection jusqu'au moindre détail.

Qu'il soit ici remercié pour sa confiance, ainsi que tous ceux qui, dans l'ombre, ont accompagné sa passion.

*From an early age, Mr. B has nurtured a deep love for the automobile, a passion shared within his family since childhood and now passed on to his own children. Wishing to maintain his professional activity while drawing closer to the world he so cherishes, he entered it as a true patron, working alongside master craftsmen of rare talent.*

*Coachbuilders, engine specialists, upholsterers, electricians — he surrounded himself with men and women driven by the same passion, the same eye for detail, and the shared desire to bring his automotive dreams to life.*

*Many of these projects are now completed, perfected, and refined to what some might call "collector condition." Modest by nature, Mr. B would hesitate to use that term himself, yet he readily admits to having done everything to reach that standard. The result commands admiration: his cars are of exceptional quality, surpassing even the highest expectations of a traditional restoration.*

*Each craftsman had the luxury of working without time constraints, fine-tuning every adjustment and perfecting every finish down to the smallest detail.*

*We extend our warm thanks to Mr. B for his trust, and to all those who, behind the scenes, have shared and supported his passion.*

## Fiat 500 – 1972

Châssis n° 5155660  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

8 000 - 14 000 €

« La célèbre citadine italienne avec les améliorations des dernières séries 500F. »

“The Italian beloved motoring icon with the refinements of the later 500F series.”



Présentée au Salon de Genève en 1965, la Fiat 500F corrigeait les défauts de la version D qu'elle remplaçait. Elle adopta alors des portes à ouverture « dans le bon sens », un pare-brise élargi et un habitacle modernisé, plus raffiné. Sous son capot, le petit bicylindre délivrait désormais 18 ch, offrant une vivacité nouvelle à la citadine italienne. Les journalistes de l'époque saluèrent cette maturité : la Nuova 500 venait d'atteindre sa pleine expression.

L'exemplaire ici proposé, numéro de carrosserie 0415, fut livré neuf à Bari en octobre 1972. Des années plus tard, un collectionneur français la découvre lors d'un voyage en Italie et décidera de l'offrir à son épouse. Des travaux de remise en état portèrent sur le faisceau électrique, la capote, son moteur, tandis que le kit de freinage avant fut remplacé en avril 2022.

Acquise en 2023 lors d'une vente aux enchères parisienne par son propriétaire actuel, elle fut enregistrée en carte grise française de collection et fit l'objet d'une révision complète. Pour parfaire sa présentation, la sellerie en skaï rouge fut refaite intégralement, rehaussant encore sa présentation intérieure. Fonctionnant à merveille, son moteur démarre à la première sollicitation. Maniable, agile, et surtout très amusante à conduire, son comportement sur la route fait honneur à la réputation de cette citadine populaire.

Cette Fiat 500 110F présente une jolie opportunité d'acquérir une icône italienne, économique et d'une grâce indéniable ! Réunissant les atouts techniques des versions tardives tout en conservant le joli tableau de bord plein de charme des premières séries, elle est une synthèse particulièrement réussie.

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.



Unveiled at the 1965 Geneva Motor Show, the Fiat 500F refined and perfected the earlier 500 D it succeeded. It introduced conventionally front-hinged doors, a larger windscreen, and a more luxurious, modernised interior. Under the rear lid, the spirited twin-cylinder engine now produced 18 horsepower, lending the tiny Italian city car new energy and verve. Contemporary motoring journalists agreed: the Nuova 500 had reached full maturity.

The example offered here, body number 0415, was delivered new in Bari, Italy, in October 1972. Decades later, it caught the eye of a French collector while travelling through Italy, who fell for its irresistible charm and later presented it to his wife. The car is understood to have benefited from various refurbishment works, including attention to the electrical system, a new soft top, and engine maintenance, while the front brake kit was replaced in April 2022.

Acquired by its current owner in 2023 through a Paris auction, it was subsequently registered with a French collector's title and treated to a comprehensive mechanical inspection. The red vinyl upholstery was entirely renewed, further enhancing the presentation of its delightful cabin.

Starting eagerly and running smoothly, this 500 is both nimble and endearing to drive - an embodiment of the character and simplicity that made Fiat's Cinquecento a true cultural icon.

Beautifully presented, this Fiat 500 110F offers a charming opportunity to acquire one of Italy's most beloved classics—economical, elegant, and irresistibly engaging. Combining the improved technical features of the later models with the attractive early-style dashboard, it represents a particularly successful and desirable evolution of the legendary 500



## Rover Mini Cooper 1.3i 40<sup>th</sup> Anniversary – 1999

Châssis n° SAXXNWAZRDXD173066

Carte grise française

French registration title

22 000 - 28 000 €

« Rare série limitée à 800 exemplaires  
affichant seulement 21 500 km ! »

*“Rare limited edition of 800 units  
with only 21,500 km!”*



Présentée en 1999 pour célébrer le 40e anniversaire de la Mini cette édition spéciale ne sera produite qu'à 800 exemplaires. Elle utilise comme base la version 1.3 MPI et se distingue avec ses logos et badges spécifiques. Elle dispose en série d'un intérieur en cuir et d'un tableau de bord en aluminium bouchonné. Notre exemplaire a été livré neuf à Paderborn en Allemagne où il a connu 2 propriétaires avant d'arriver en France en 2025. Il présente une superbe configuration avec une carrosserie silver platinum associée à un intérieur en cuir bordeaux, l'ensemble est du plus bel effet.

Visuellement et mécaniquement cette auto se présente en excellent état, affichant seulement 21 500 km, elle est accompagnée

de son carnet d'entretien de ses notices d'utilisation et de son double des clés.

Ses phares longue portée, ses élargisseurs d'ailes et ses jantes alu lui confèrent un look résolument sportif. L'habitacle couvert de cuir avec moquettes assorties, poignées en aluminium et pommeau de vitesses en bois se veut lui plus luxueux.

On notera qu'elle a bénéficié récemment d'une importante révision pour plus de 3 000 €, comprenant notamment vidange de tous les fluides, révision des freins ou encore le remplacement du radiateur. Cette superbe auto dans un état proche du neuf est prête à prendre la route, véritable collector elle mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants !

*Introduced in 1999 to celebrate the 40th anniversary of the Mini, only 800 units of this special edition were produced. It is based on the 1.3 MPI version and stands out with its specific logos and badges. It comes with a leather interior and a brushed aluminium dashboard as standard.*

*Our example was delivered new to Paderborn in Germany, where it had two owners before arriving in France in 2025. It has a superb configuration with a platinum silver body combined with a burgundy leather interior, creating a stunning overall effect.*

*Visually and mechanically, this car is in excellent condition, with only 21,500 km on the clock. It comes with its service log, user manuals and a spare set of keys.*

*Its long-range headlights, wing extensions and alloy wheels give it a decidedly sporty look. The leather interior with matching carpets, aluminium handles and wooden gear knob adds a touch of luxury.*

*It should be noted that it has recently undergone a major service costing over €3,000, including a fluid change, brake service and radiator replacement. This superb car is in near-new condition and ready to hit the road. A true collector's item, it deserves the attention of even the most discerning collectors!*

## Triumph TR 250 – 1968

Châssis n° CD4600L  
Carte grise française de collection  
French historic registration title  
25 000 - 45 000 €

« Une Triumph TR 250 exceptionnelle, restaurée à la perfection et préservée avec passion. »

*“A truly exceptional Triumph TR 250, restored to perfection, preserved with passion.”*



sa conduite est agréable, précise et rassurante. La mécanique prend ses tours avec fougue, le ralenti est parfaitement stable et la voiture ne chauffe pas. Zéro défaut en somme !

Vendue avec un contrôle technique vierge, un important dossier de factures et un rapport d'expertise récent, cette Triumph TR 250 est la voiture de collection idéale pour tous les amateurs de perfection ! Allez-y les yeux fermés !

*Undoubtedly the finest Triumph TR 250 currently available on the market, our example has benefited from a full restoration totaling over €42,000, carried out by the renowned specialist Erine Légende between 2022 and 2023. According to its British Motor Heritage certificate, it was originally delivered new in May 1968 by Leyland Motor Corporation in New York and still retains its original matching-numbers engine to this day.*

*The quality of the restoration is truly exceptional for a car of this category. Beyond the superb bodywork, the chassis, running gear, and mechanical components have all been fully rebuilt. Regarding the engine, the crankshaft, cylinder head, and block were reconditioned; the camshaft and cylinders rebored, and the timing system replaced. Both the gearbox and clutch are*

*new, as are all auxiliary components such as the fuel, oil, and water pumps. The entire wiring harness has been renewed, now featuring electronic ignition.*

*Aesthetically, the car presents itself in what can only be described as concours condition. The British Racing Green paintwork is flawlessly applied, the chrome is brand new, and the interior is magnificent with bespoke burl elm wood trim (dashboard made to measure), together with beautiful leather upholstery and carpeting throughout. A detailed photo album documenting every stage of the restoration will be provided to the buyer.*

*Its 110-horsepower six-cylinder engine starts at the first turn of the key, and its sound—enhanced by a stainless-steel exhaust system—is pure pleasure. Perfectly balanced and well damped, it offers a driving experience that is both enjoyable and confidence-inspiring. The engine revs eagerly, idles smoothly, and maintains ideal temperature at all times. In short, it's flawless.*

*Offered with a clean technical inspection, an extensive file of invoices, and a recent expert appraisal, this Triumph TR 250 is the ideal collector's car for anyone in search of absolute perfection. Buy with complete confidence — this one truly has it all!*

Sans aucun doute la plus belle TR 250 présente sur le marché, notre exemplaire a reçu une restauration d'un montant supérieur à 42 000 € chez le spécialiste Erine Légende entre 2022 et 2023. Selon son certificat British Motor Heritage, elle fut livrée neuve en mai 1968 par la concession Leyland Motor Corporation à New York et conserve aujourd'hui encore son moteur d'origine.

La qualité de sa restauration est exceptionnelle pour une voiture de cette catégorie. Au-delà du travail de carrosserie, le châssis mais aussi l'ensemble des trains roulants et la mécanique ont été refaits. Sur la partie moteur, le vilebrequin, la culasse et le bloc ont été rectifiés. L'arbre à cames a été réalésé tout comme les cylindres, et la distribution fut remplacée. La boîte de vitesses et l'embrayage sont neufs tout comme l'ensemble

des accessoires tels que les pompes à essence, huile et eau. L'ensemble du faisceau électrique a été intégralement repris avec l'adoption d'un allumage électronique.

Esthétiquement, la voiture est dans un état que l'on peut qualifier de « concours ». La peinture British Racing Green est parfaitement tendue, les chromes sont neufs et dans l'habitacle, les boiseries (planche de bord en loupe d'orme construite sur mesure) sont superbes tout comme l'ensemble de la sellerie et des moquettes. Un dossier photo retraçant chaque étape de la restauration sera remis à l'acquéreur.

Son moteur 6-cylindres de 110 ch démarre à la première sollicitation et sa sonorité, bien aidée une ligne d'échappement inox, est un pur régal. Parfaitement guidée et très bien amortie,



# 29

## Jaguar XJS V12 Cabriolet – 1990

Châssis n° SAJNW4845LC166344  
Carte grise française de collection

French historic registration title

18 000 - 24 000 €

« Une Jaguar XJS parfaitement entretenue, peu kilométrée et superbement conservée »

*“A perfectly maintained, low-mileage, and beautifully preserved Jaguar XJS”*



Sous son long capot, le prestigieux V12 de 5,3 l offre des performances de premier ordre. Souple, puissant et d'une onctuosité remarquable, il s'accompagnait d'un confort et d'un silence de fonctionnement inédits ici feutré par sa ligne en inox. Son niveau de finition particulièrement élevé, son habitacle richement garni de cuir, ses sièges chauffants et sa capote électrique, illustrent parfaitement le savoir-faire artisanal de la marque et impose la XJS comme une véritable GT d'exception, conjuguant puissance, luxe et sérénité.

*Succeeding the legendary E-Type was no easy task, yet the Jaguar XJS, unveiled in 1975, rose to the challenge with distinction. Its original design—both sleek and sophisticated—ushered in a new era for the marque. More oriented toward grand touring, it combined British poise with modern elegance, asserting its own distinct personality within the Jaguar lineage.*

*Exceptional in every respect, the example offered here was delivered new in 1990 to Minneapolis, USA, in this superb and rare colour combination. Reimported to Europe in 2012, it now shows fewer than 27,000 kilometres from new. This remarkably low mileage accounts for its outstanding state of preservation:*

*the paintwork remains original, the leather, carpets, and wood trim appear virtually new, and the dark brown convertible top adds a further touch of refinement.*

*Maintained with meticulous care, the car recently underwent a comprehensive service in November 2023 at a cost exceeding €9,000. The work included, among other items, replacement of the top-dead-centre sensor (ensuring improved reliability and easier starting), water pump, front suspension silent blocks, and complete stainless-steel exhaust system, along with full fluid renewal and geometry adjustment.*

*A recent roadworthiness inspection (French contrôle technique) was passed without a single remark. The car is offered with its original handbook, service book, and period tool kit, as well as a French carte grise de collection (historic registration).*

*Beneath its long bonnet, the prestigious 5.3-litre V12 delivers first-class performance. Smooth, powerful, and remarkably refined, it provides effortless cruising accompanied by a discreetly enhanced exhaust note. With its luxurious trim, heated leather seats, and power-operated top, this Jaguar XJS perfectly embodies the marque's craftsmanship—an exceptional grand tourer blending power, comfort, and timeless elegance.*



Succéder à la mythique Type E n'était pas une tâche aisée, mais la Jaguar XJS présentée en 1975 releva le défi avec brio. Son dessin original, à la fois racé et raffiné, marqua une nouvelle ère pour la marque. Plus tournée vers le grand tourisme, elle associait prestance britannique et élégance moderne, affirmant sa propre personnalité au sein de la lignée Jaguar.

En tout point exceptionnel, l'exemplaire que nous présentons fut livré neuf en 1990 à Minneapolis, aux États-Unis, dans cette superbe et rare combinaison de couleurs. Réimportée en Europe en 2012, elle affiche aujourd'hui moins de 27 000 km d'origine. Ce faible kilométrage explique son état de conservation remarquable. La peinture est bien celle d'origine, les cuirs, moquettes et boiseries ont l'aspect du neuf et la capote marron foncé apporte

une touche de raffinement supplémentaire à l'ensemble.

En propriétaire soigneux et méticuleux, cette voiture a bénéficié d'un entretien complet. Réalisé en novembre 2023 pour un montant supérieur à 9 000 €, la liste des interventions inclut, entre autres, le remplacement du PMH (entretien mécanique important visant à fiabiliser le moteur et améliorer son démarrage), de la pompe à eau, des silent-blocs de train avant, du système d'échappement (désormais en inox) ainsi que la révision intégrale des fluides et de la géométrie.

Passée au contrôle technique juste avant la vente, celui-ci est vierge de tout défaut ! Bien sûr, elle est accompagnée de sa documentation d'époque, carnet d'entretien et manuels d'origine, de sa trousse à outils d'époque et d'une carte française de collection.

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.

# 30

## Volvo P1800 S – 1966

Châssis n° 18345VF19818  
Carte grise française de collection  
French historic registration title  
45 000 - 75 000 €

« Restaurée pour plus de 80 000 €, sans doute  
la plus belle P1800S du monde ! »

*“Restored at a cost exceeding €80,000 –  
quite possibly the finest P1800S in the world!”*



Présenté en 1960 et produit dès l'année suivante, le projet P1800 marque une étape majeure pour Volvo : celle de son premier véritable coupé grand tourisme. Les premiers exemplaires sortent des ateliers Jensen en Grande-Bretagne, avant que la production ne revienne en Suède en 1963, gage d'un niveau de qualité supérieur. C'est à ce moment-là qu'apparaît la lettre « S » pour Sweden. Élégante, racée et parfaitement dans l'air du temps, la P1800 séduit immédiatement par son design unique et sa robustesse légendaire. Sur les 47 485 exemplaires produits toutes versions confondues, 23 900 furent des P1800S, aujourd'hui très recherchées des collectionneurs avertis.

Notre exemplaire, livré neuf en Californie, a passé toute sa vie sous le soleil de la côte ouest avant de rejoindre la France dans les années 2000. Vendue par notre maison en 2020, un ambitieux projet de restauration totale sera lancé par son acquéreur, visant à faire de cette voiture une véritable vitrine du savoir-faire de l'Atelier Erine Légende (71). Chaque étape — carrosserie, peinture, mécanique et sellerie — a été réalisée en interne, dans le plus grand respect des standards d'origine et avec un soin du détail rare.

Sublime dans sa teinte extérieure Opalescent Golden Sand, empruntée au nuancier Jaguar des années 1960, elle souligne avec élégance les courbes de la carrosserie. Dans l'habitacle,

la sellerie en cuir rouge met en valeur son tableau de bord, à l'instrumentation complète et parfaitement fonctionnelle. La perfection se cachant jusque dans les moindres détails, les jantes à rayons, spécialement adaptées, parachèvent l'harmonie de l'ensemble, conférant à la voiture une allure digne des plus belles réalisations britanniques et italiennes !

Réalisée entre 2022 et 2023, la restauration a nécessité plus de 1 500 heures de travail. Chaque élément a été soigneusement revu : carrosserie parfaitement ajustée, peinture poli-lustrée, trains roulants refaits, moteur entièrement reconstruit, sans oublier les chromes d'origine, désormais éclatants. L'ensemble des factures, totalisant plus de 77 000 €, témoigne de la rigueur

et du niveau d'exigence portés à cette reconstruction millimétrée. Un dossier photos complet vient documenter chaque étape de la restauration.

Celle qui fut choisie par Roger Moore, alias Simon Templar dans la série Le Saint incarne à la perfection l'alliance du charme scandinave et de la grande tradition du grand tourisme des années 1960. De plus en plus recherchée, la Volvo P1800 est une voiture attachante sous bien des aspects et voit sa cote grimper d'année en année. Nul doute que cet exemplaire, restauré sans limite de coût et sensiblement amélioré, saura attirer les collectionneurs à la recherche de la perfection automobile – n'ayons pas peur des mots !

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.



Presented in 1960 and entering production the following year, the P1800 project marked a major milestone for Volvo — the brand's first true grand touring coupé. The early examples were built by Jensen in Great Britain before production returned to Sweden in 1963, ensuring superior build quality. It was then that the letter "S" — for Sweden — was added. Elegant, spirited, and perfectly in tune with its time, the P1800 immediately charmed enthusiasts with its distinctive design and legendary durability. Of the 47,485 cars produced across all versions, 23,900 were P1800S, now among the most sought-after by discerning collectors.

Our example was delivered new in California, where it spent its entire life under the West Coast sun before arriving in France in the early 2000s. Sold by our house in 2020, it then underwent an ambitious, full-scale restoration, intended to make it a show-case of the craftsmanship of Atelier Erine Légende (71). Every stage — from bodywork and paint to mechanics and upholstery — was carried out entirely in-house, with exceptional precision and respect for the original specifications.

Magnificent in its Opalescent Golden Sand exterior hue, borrowed from Jaguar's 1960s colour range, it highlights the sculptural lines of the body with grace and refinement. Inside, the red leather

upholstery beautifully complements the dashboard, whose full set of instruments remains perfectly functional. True perfection lies in the details: the specially fitted wire wheels complete the harmony of the whole, giving the car an allure worthy of the finest British and Italian creations.

Completed between 2022 and 2023, the restoration required over 1,500 hours of meticulous work. Every element was addressed: perfectly aligned body panels, hand-polished paint, rebuilt suspension and drivetrain, fully overhauled engine, and the original chrome trim now restored to a brilliant shine. The complete file of invoices — totalling more than €77,000 — attests to the precision and uncompromising quality of this painstaking reconstruction. A full photo record documents each stage of the process.

Famously chosen by Roger Moore, alias Simon Templar in *The Saint*, the Volvo P1800 perfectly embodies the union of Scandinavian elegance and the grand touring spirit of the 1960s. Increasingly sought after, it is a charming and characterful classic whose value continues to rise year after year. Without question, this example — restored without regard to cost and subtly enhanced — will captivate collectors in pursuit of automotive perfection.



## Fiat 130 V6 3200 Coupé – 1971

Châssis n° 071  
Carte grise française  
French registration title  
15 000 - 25 000€

« Une expression rare et élégante  
du génie créatif de Pininfarina. »  
“A rare and elegant expression  
of Pininfarina’s design genius.”



Présentée et remarquée au Salon de Turin en 1971, où elle reçut l’Award du magazine Style Auto, la Fiat 130 Coupé est née de la volonté de Gianni Agnelli de prouver que Fiat pouvait rivaliser dans le haut de gamme et offrir une alternative crédible à ses concurrentes allemandes. Dérivée de la berline 130, elle en reprend la base technique et la mécanique, sublimes par une ligne signée Pininfarina.

Malgré ses qualités indéniables, son image de marque encore populaire et les taxes d’exportation élevées freinèrent son succès commercial. Seuls 4 491 coupés furent produits entre 1971 et 1977, dont à peine 170 destinés au marché français, faisant aujourd’hui de ce modèle une automobile extrêmement rare et recherchée.

Modèle de pré-série, notre voiture est l’une des toutes premières produites est fut immatriculée « TO F22438 » en juillet 1971 au nom du département d’étude et de recherche du groupe Fiat. Il fait partie d’une dizaine de coupés conservés par l’usine de Turin pour sa communication et ses collaborateurs, avant d’être revendus — à l’exception notable de celui-ci, cédé seulement en 1981 à son second propriétaire.

Selon son précédent propriétaire italien, un ancien fournisseur de pièces Fiat, l’usine l’aurait en effet conservée à disposition personnelle de Gianni Agnelli, avant qu’il ne s’en porte lui-même acquéreur. Initialement peint en Silver Indianapolis 605 pour les photos de presse, il aurait ensuite été repeint dans ce superbe

ton corail. Son actuel propriétaire français l’acquiert à Turin en 2018 auprès de son troisième détenteur.

Conscient de l’importance historique de ce coupé 130 de « pré-série », il a choisi de le préserver dans son état d’origine, tout en entreprenant une restauration mécanique complète confiée au spécialiste italien Salvatore Scibilia. La peinture a été polie, la ligne d’échappement refaite, et le silencieux remplacé récemment. Déjà rare dans sa version boîte mécanique, cet exemplaire authentique et documenté incarne une véritable icône du design italien, signée Paolo Martin pour Pininfarina. Une voiture à redécouvrir d’urgence !

*Presented and admired at the 1971 Turin Motor Show, where it received the Style Auto magazine award, the Fiat 130 Coupé was born from Gianni Agnelli’s ambition to demonstrate that Fiat could compete in the luxury segment and offer a credible alternative to its German rivals. Derived from the 130 saloon, it shared the same technical base and drivetrain, enhanced by a sleek and timeless design signed by Pininfarina.*

*Despite its undeniable qualities, Fiat’s still-popular brand image and high export taxes limited its commercial success. Only 4,491 examples were produced between 1971 and 1977, of which just 170 were destined for the French market, making this model today an exceptionally rare and highly desirable automobile. >*



A pre-series example, this car is among the very first built and was registered "TO F22438" in July 1971 under the name of Fiat's Research and Development Department. It was one of about ten coupés retained by the Turin factory for communication purposes and for use by executives, before being sold—this particular car remaining with Fiat until 1981, when it was finally acquired by its second owner.

According to its previous Italian owner, a former Fiat parts supplier, the factory had indeed kept the car for the personal use of Gianni Agnelli, before he himself purchased it. Originally finished in Silver Indianapolis 605 for press photography, it was later repainted in this stunning coral shade. The current French

owner acquired it in Turin in 2018 from its third custodian.

Fully aware of the historical significance of this early 130 "pre-series" coupé, he chose to preserve its authentic presentation while entrusting a complete mechanical restoration to Italian specialist Salvatore Scibilia. The paintwork has been polished, the exhaust system rebuilt, and the silencer replaced recently. Already rare in manual gearbox specification, this authentic and well-documented example stands as a true icon of Italian design, penned by Paolo Martin for Pininfarina — a car well worth rediscovering.

## Alpina B7 Turbo – 1984

Châssis n° WAPB7TL014B710056

Carte grise française

French registration title

85 000 - 100 000 €

« Rarissime B7 Turbo 1, la numéro 56 sur 236 exemplaires »

“Extremely rare B7 Turbo 1, number 56 of 236 models”



La Alpina B7 a été introduite en 1981 en prenant pour base la BMW Série 5. Cette berline 4-portes a été proposée en trois versions : Turbo, Turbo 1 et Turbo 3. Toutes partagent le même moteur, le bloc 6-cylindres M30. Modifié intégralement par Alpina et turbocompressé par une turbine KKK, le moteur développe 300 ch avec un couple phénoménal.

La B7 ici présentée fut mise en circulation le 26 novembre 1984 à Toulouse, elle porte alors sa première immatriculation : 2000 US 31 (encore visible sur les vitrages). Utilisée par un chef d'entreprise pendant 4 ans, elle parcourt environ 70 000 km avant d'être revendue à un gendarme du département 82, qui la gardera 2 ans.

S'en suivront deux autres propriétaires, toujours passionnés et très soigneux sur son entretien (un important dossier de factures est à consulter). On pourra noter qu'une boîte de vitesses fut changée dans le passé et une porte repeinte.

Le propriétaire actuel en fait l'acquisition il y a quelques années dans la région Centre alors que la B7 repose dans une collection avec beaucoup de BMW ; il en devient le 4<sup>e</sup> propriétaire. Il n'aura de cesse d'entretenir avec soin sa voiture, on peut noter de nombreux travaux récents tels que l'allumage, les amortisseurs Bilstein et des durits changées.

*The Alpina B7 was introduced in 1981, based on the BMW 5 Series. This 4-door saloon was available in three versions: Turbo, Turbo 1 and Turbo 3. All shared the same engine, the M30 6-cylinder block. Completely modified by Alpina and turbocharged by a KKK turbine, the engine developed 300 hp with phenomenal torque.*

*The B7 shown here was registered on 26 November 1984 in Toulouse, with its first registration number: 2000 US 31 (still visible on the windows). Used by a company director for four years, it covered around 70,000 km before being sold to a police officer in the 82 department, who kept it for two years.*

*Two other owners followed, both passionate and very careful about its maintenance (a large file of invoices is available for consultation). It should be noted that the gearbox was changed in the past and one door was repainted.*

*The current owner acquired it a few years ago in the Centre region, where the B7 was part of a collection featuring many BMWs; he became its fourth owner. He has continued to maintain his car with great care, and numerous recent repairs have been carried out, such as the ignition, Bilstein shock absorbers and hoses.*



Aujourd'hui cette incroyable machine, qui détenait le record du tour du périphérique Parisien en 1984 faut-il le rappeler, est dans un état d'origine très satisfaisant. Le compteur affiche moins de 120 000 km. La couleur Hennarot est rarissime sur le modèle et la B7 Turbo est à saisir d'urgence alors qu'elle possède toute sa place au sein d'une collection prestigieuse. Combien d'exemplaires ont survécu ?

*Today, this incredible machine, which held the record for the fastest lap of the Paris ring road in 1984, is in very satisfactory original condition. The odometer reads less than 120,000 km. The Hennarot colour is extremely rare on this model, and the B7 Turbo is a must-have, as it belongs in a prestigious collection. How many examples have survived?*



## BMW 850 CSi – 1994

Châssis n° WBSEG91080CC01983

Carte grise française

French registration title

50 000 - 70 000 €

« Très belle configuration, française d'origine, 4<sup>e</sup> main et à peine plus de 110 000 km au compteur. »

*“Very nice configuration, originally from France, fourth owner and just over 110,000 kilometres on the clock.”*



La 850i ne proposait qu'un V12 5,5 l de 300 ch et, au regard du poids élevé de ce coupé haut de gamme, BMW confia à sa branche Motorsport le soin de préparer cette noble mécanique. A partir de 1992, la 850 CSi disposera donc du V12 dans une version revue à 5,6 l et 380 ch, avec boîte 6-vitesses mécanique, pont autobloquant et roues arrière directrices.

Avec seulement 1 510 exemplaires CSi produites, ce coupé, outre son agrément de conduite et sa ligne féline, figure déjà parmi les BMW les plus recherchées, surtout pour les exemplaires à l'origine française et à l'historique connu, et en boîte de vitesses mécanique.

Cette voiture a eu 4 propriétaires et fut vendue neuve en France, en décembre 1994, au nom d'une société inscrite au RCS en octobre de la même année. Une très belle voiture de chef d'entreprise pressé, typique de l'époque. L'actuel et 4<sup>e</sup> propriétaire

l'acquiert en 2010, et dépensa plus de 15 000 € (factures) en travaux d'entretien divers, notamment au niveau des freins, de l'embrayage, etc. La voiture est également équipée d'un boîtier d'injection optimisé (via la société Powerchips).

Cette voiture est dans une très belle configuration de couleur avec sa carrosserie de teinte Oxford Green métallique, son intérieur cuir noir et son toit ouvrant, ainsi que son autoradio d'époque BMW Bavaria C Professional avec chargeur 6-CD.

La voiture est en bon état de fonctionnement et de présentation et nécessitera quelques soins cosmétiques pour retrouver l'éclat de sa jeunesse ; nous avons relevé une petite anomalie au niveau du kilométrage via Histovec, de l'ordre de 2 500 km entre 2000 et 2002. Il faudra par ailleurs remonter un cache d'un montant de toit arrière à l'intérieur de l'habitacle et réparer le siège conducteur qui ne s'abaisse pas.

*The 850i was only available with a 5.5-litre V12 engine producing 300 hp, and given the heavy weight of this high-end coupé, BMW entrusted its Motorsport division with the task of tuning this noble engine. From 1992 onwards, the 850 CSi was equipped with a revised 5.6-litre V12 engine producing 380 hp, with a 6-speed manual gearbox, limited-slip differential and rear-wheel steering. With only 1,510 CSi models produced, this coupé, in addition to its driving pleasure and feline lines, is already one of the most sought-after BMWs, especially for models of French origin with a known history and manual transmission.*

*This car has had four owners and was sold new in France in December 1994 to a company registered with the RCS in October of the same year. It was a beautiful car for a busy business executive, typical of the era. The current and fourth owner*

*acquired it in 2010 and spent more than €15,000 (invoices) on various maintenance work, particularly on the brakes, clutch, etc. The car is also equipped with an optimised injection unit (via Powerchips).*

*This car is in a very attractive colour configuration with its Oxford Green metallic bodywork, black leather interior and sunroof, as well as its period BMW Bavaria C Professional car radio with 6-CD changer.*

*The car is in good working order and presentation and will require some cosmetic work to restore it to its former glory; we have noted a small discrepancy in the mileage via Histovec, of around 2,500 km between 2000 and 2002. In addition, a rear roof cover inside the passenger compartment will need to be refitted and the driver's seat, which does not lower, will need to be repaired.*

## Mercedes-Benz CL 600 (C215) – 2000

Châssis n° WDB2153781A012242  
Titre de circulation luxembourgeois  
Véhicule vendu sans contrôle technique

Luxembourg registration title  
Sold without contrôle technique

12 000 - 18 000 €

« Un coupé V12 d'exception, rare, luxueux et encore très abordable pour un futur classique. »

*"An exceptional V12 coupé, rare, luxurious, and still remarkably affordable for a future classic"*



Remplaçante de la C140, la C215 est un long coupé grand tourisme basé sur le châssis de la Classe S, disponible en V8 ou en V12, elle se veut confortable, raffiné, et performante.

Déjà très recherché, notre exemplaire est équipé du V12 atmosphérique de 5,8 l développant 367 ch, associé à une boîte automatique à 5 rapports douce et confortable; cette version fut produite à 6 348 exemplaires de 1999 à 2002.

Vendu neuf en Suisse, notre CL 600 se présente dans un superbe état de conservation, affichant moins de 44 000 km au compteur ; sa carrosserie **argent adamantin métallisé** est exempte de tout défaut.

L'habitacle est entièrement recouvert d'un cuir exclusif **noir / anthracite**, la sellerie est associée à d'étincelantes boiseries en loupe de noyer, l'ensemble se présente dans un magnifique état de conservation ; on notera la présence d'un toit ouvrant vitré qui apporte un agrément non négligeable.

Accompagné de ces carnets et manuels, ce superbe coupé très bien optionné vous transportera à destination dans un confort royal ; non utilisée depuis plusieurs années, cette voiture sera à redémarrer dans les règles de l'art.

Successor to the C140, the C215 is a long grand touring coupé based on the S-Class chassis. Available with either a V8 or a V12 engine, it offers comfort, refinement, and performance in equal measure.

-Already highly sought after, this example is equipped with the naturally aspirated 5.8-liter V12 producing 367 hp, paired with a smooth and comfortable 5-speed automatic transmission. Only 6,348 units of this version were produced between 1999 and 2002.

Delivered new in Switzerland, our CL 600 is presented in superb condition, showing fewer than 44,000 km on the odometer. Its Adamantine Silver Metallic bodywork is flawless.

The interior is entirely trimmed in exclusive black/anthracite leather, beautifully complemented by gleaming burr walnut woodwork, all in excellent preserved condition. A glass sunroof adds a welcome touch of light and comfort.

Accompanied by its original books and manuals, this beautifully optioned coupé offers truly royal comfort ; not having been used for several years, this car will need to be restarted in accordance with best practice.

## Mercedes-Benz SL 600 (R129) – 1998

Châssis n° WDB1290761F168887

Carte grise française

French registration title

20 000 - 30 000€

« Roadster mythique 1<sup>re</sup> main, affichant moins de 86 000 km »“*Legendary roadster, first owner, with less than 86,000 km*”

Produite de 1989 à 2001, la R129 succède à la R107 ; véritable réussite stylistique, elle se distingue par son équipement technologique moderne, alimentée par une multitude de moteurs allant du 6-cylindres au V12 et se veut confortable et performante.

Notre exemplaire n'a connu qu'un seul propriétaire, il a été vendu neuf par le garage de l'Athénée à Genève, il sera ensuite immatriculé en Espagne en 2007, avant d'être rapatrié en France en 2023. Affichant 86 000 km au compteur, il est accompagné, de son carnet d'entretien, de ses notices d'utilisation ou encore de son hard-top et de son filet anti-remous. Ayant peu roulé ces dernières années, une révision mécanique sera à prévoir.

Sa carrosserie argent adamantin métallisée est associée à une capote bleue et un kit AMG comprenant pare-chocs avant

et arrière, bas de caisse et jantes 18 pouces spécifiques. On notera quelques défauts de carrosserie et que le mécanisme de capote sera à réparer.

Dans l'habitacle la sellerie en cuir bleu, les moquettes et les boiseries sont plutôt bien conservées. Deux sièges additionnels sont présents à l'arrière et l'autoradio d'origine Mercedes *exquisit* est toujours présent.

Véritable collector en puissance, il s'agit du cabriolet Mercedes le plus recherché actuellement, présenté ici dans sa version V12, c'est un modèle emblématique à acheter de toute urgence avant que les prix ne s'envolent !

*Produced from 1989 to 2001, the R129 succeeded the R107. A true stylistic success, it stands out for its modern technological equipment, powered by a multitude of engines ranging from 6-cylinder to V12, and is designed to be comfortable and high-performance.*

*Our model has had only one owner. It was sold new by the Athénée garage in Geneva, then registered in Spain in 2007, before being repatriated to France in 2023. With 86,000 km on the clock, it comes with its service booklet, user manuals, hard top and anti-turbulence net. Having been driven little in recent years, a mechanical overhaul will be required.*

*Its adamantine silver metallic bodywork is paired with a blue soft top and an AMG kit comprising front and rear bumpers, side skirts and specific 18-inch wheels. There are a few bodywork defects and the soft top mechanism needs repairing.*

*Inside, the blue leather upholstery, carpets and wood trim are in fairly good condition. There are two additional seats in the rear and the original Mercedes Exquisit car radio is still present.*

*A true collector's item in the making, this is currently the most sought-after Mercedes convertible. Presented here in its V12 version, it is an iconic model that should be purchased urgently before prices skyrocket!*

## Renault Safrane V6 – 1994

Châssis n° VF1B5440510779901

Carte grise française

French registration title

7 000 - 10 000 €

« Le top de Renault en 1994 »

“Renault’s top model in 1994”



Lancée en mai 1992, la Renault Safrane s'impose rapidement comme la berline française statutaire par excellence, tout particulièrement appréciée par les Présidents et les chefs d'entreprise. Le cinéma français adopte également la Safrane dans plusieurs films cultes des années 1990, tels que *Les Visiteurs*, *La Cité de la Peur* ou *Le Bonheur est dans le pré*.

Livrée neuve en 1993 par la concession Renault Grasser dans l'Est de la France, notre exemplaire fut acquis par un dirigeant d'entreprise près de Strasbourg. Il s'agit ici de la version RXE V6i, arborant la teinte iconique Bleu Crépuscule, équipée de toutes les options disponibles à l'époque : sièges en cuir "gris cendre" ergonomiques électriques à mémoires et chauffants, chaîne Philips CD et cassette, banquette arrière électrique, suspensions pilotées et le fameux ordinateur de bord parlant.

Très entretenue et particulièrement appréciée par son propriétaire, elle est restée en sa possession jusqu'en 2023, avant de

trouver acquéreur auprès du propriétaire actuel, désireux de collectionner la voiture de son enfance, dans un état d'origine exceptionnel et équipée de toutes les options dont il rêvait.

Elle a aujourd'hui 110 000 km. Les plaques d'origine ont été soigneusement conservées. Le tableau de bord ne présente aucune fissure, et le ciel de toit est en parfait état – ce qui est rare. L'accastillage général et la carrosserie n'affichent aucune marque d'usure ; la voiture a parfaitement résisté au temps. Le carnet d'entretien est tamponné lors des révisions au garage Renault Grasser. Le véhicule est accompagné de ses bon de commande, factures et documents d'entretien, attestant d'un suivi régulier et d'un entretien rigoureux au fil des années.

Aujourd'hui présentée dans cet état exceptionnel, cette Safrane nous prouve qu'une telle voiture à toute sa place au sein d'une collection privée. Il faut lui redonner ses lettres de noblesse !

Launched in May 1992, the Renault Safrane quickly established itself as the quintessential French saloon car, particularly popular with presidents and business leaders. French cinema also adopted the Safrane in several cult films of the 1990s, such as *Les Visiteurs*, *La Cité de la Peur* and *Le Bonheur est dans le pré*.

Delivered new in 1993 by the Renault Grasser dealership in eastern France, our model was purchased by a business executive near Strasbourg. This is the RXE V6i version, sporting the iconic Bleu Crépuscule colour and equipped with all the options available at the time: electric ergonomic 'ash grey' leather seats with memory and heating, Philips CD and cassette player, electric rear seat, controlled suspension and the famous talking on-board computer.

Very well maintained and particularly appreciated by its owner, it remained in his possession until 2023, before finding a buyer in the current owner, who wanted to collect the car of his childhood,

in exceptional original condition and equipped with all the options he dreamed of.

It now has 110,000 km on the clock. The original number plates have been carefully preserved. The dashboard has no cracks, and the headliner is in perfect condition – which is rare. The general fittings and bodywork show no signs of wear and tear; the car has stood the test of time perfectly. The service logbook is stamped during servicing at the Renault Grasser garage. The vehicle comes with its order forms, invoices and maintenance documents, attesting to regular monitoring and rigorous maintenance over the years.

Now presented in this exceptional condition, this Safrane proves that such a car has its rightful place in a private collection. It deserves to be restored to its former glory!

# 37

## Renault Spider – 1997

Chassis n° VMKAF0H0516221714

Carte grise française

French registration title

40 000 - 50 000 €

« Rare première main, affichant moins de 29 000 km d'origine ! »

“Rare first owner, with less than 29,000 km on the clock!”



Surfant sur son succès en Formule 1, Renault dévoile le Spider au salon de Genève 1995. Sa structure en aluminium est propulsée par le 4-cylindres 2 l de la Clio Williams développant 150 ch. L'habitacle quant à lui est réduit à sa plus simple expression, il reçoit deux sièges baquets Recaro ainsi qu'un pédalier réglable.

Commandé par son actuel propriétaire le 17 février 1997 auprès de la succursale Renault Lyon-Sud, notre Spider présente une rare teinte rouge sport. Seuls 108 Spider parmi les 1 653 exemplaires fabriqués disposent de cette couleur.

Régulièrement entretenu, il a bénéficié d'une importante révision avant la vente comprenant notamment le remplacement de la courroie de distribution. On notera la présence d'une ligne

d'échappement en inox OST en version Trophy, de sa capote et de son tonneau cover.

Il est accompagné d'un important dossier comprenant le bon de commande, la facture d'achat, le carnet d'entretien, les notices d'utilisation, le double des clés, de nombreuses factures, ou encore de sa petite mallette en aluminium souvent absente.

Collector dès sa sortie, cette barquette entièrement dédiée au plaisir de conduire est très bien conservée. Bien plus facile d'utilisation que l'on ne croit, et très facile d'entretien cet exemplaire faiblement kilométré, 1<sup>ère</sup> main, avec une configuration rare et un impressionnant dossier mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants !

*Riding high on its Formula 1 success, Renault unveiled the Spider at the 1995 Geneva Motor Show. Its aluminium body is powered by the Clio Williams' 2-litre 4-cylinder engine developing 150 hp. The interior is reduced to its simplest form, with two Recaro bucket seats and adjustable pedals.*

*Ordered by its current owner on 17 February 1997 from the Renault Lyon-Sud garage, our Spider comes in a rare sporty red colour. Only 108 Spiders out of the 1,653 manufactured have this colour.*

*Regularly serviced, it underwent a major overhaul before sale, including replacement of the timing belt. Of note are the OST stainless steel Trophy exhaust system, the soft top and the tonneau cover.*

*It comes with a comprehensive file containing the order form, purchase invoice, maintenance booklet, user manuals, spare keys, numerous invoices, and even its small aluminium case, which is often missing.*

*A collector's item from the moment it was released, this car, designed entirely for driving pleasure, is in very good condition. Much easier to use than one might think, and very easy to maintain, this low-mileage, first-hand model, with a rare configuration and an impressive file, deserves the attention of the most demanding collectors!*

## Porsche Boxster – 1997

Châssis n° WPOZZZ98ZWS602209

Carte grise française

French registration title

18 000 - 26 000 €

« Moins de 11 800 km au compteur ! »

“Less than 11,800 kilometres on the odometer!”



La première Boxster représente le renouveau de Zuffenhausen dans sa forme la plus pure. Son flat-6 M96 de 2,5 l et 204 ch constitue une révolution : c'est le premier moteur Porsche refroidi par liquide. L'architecture à moteur central offre un équilibre châssis exemplaire, qui saura convaincre les plus exigeants, et permettra à Porsche de sortir de sa mauvaise situation financière. Notre exemplaire est livré neuf par les établissements Sonauto dans cette élégante teinte de Blanc Glacier (L3AU) sur un intérieur en tissu gris. Le premier propriétaire la conservera jusqu'en 2013, avant de passer la main à un second amateur jusqu'en 2016, puis notre collectionneur actuel.

Le rapport Histovec, retraçant l'ensemble des contrôles techniques, nous permet de vérifier son kilométrage unique :

seulement 11 735 km au moment du catalogue ! Son carnet d'entretien est lui aussi un témoin, grâce aux tampons d'entretien (uniquement chez Porsche).

La voiture est dans un état impressionnant : la peinture semble intégralement d'origine (mesures sur demande), la capote est virtuellement neuve, et l'habitacle est parfaitement conservé. Notre essai routier nous a permis de constater qu'elle était en très bon état de fonctionnement, grâce aux soins prodigués régulièrement par le propriétaire actuel, ancien mécanicien de Peugeot Sport !

Si vous cherchez la plus belle Boxster du marché, Aguttes s'est occupé de la trouver pour vous ! Ne laissez pas passer cette occasion, elle risque de ne jamais se représenter !

*The first Boxster represents the revival of Zuffenhausen in its purest form. Its 204 hp 2.5-litre M96 flat-6 engine is revolutionary: it is Porsche's first liquid-cooled engine. The mid-engine architecture offers exemplary chassis balance, which will satisfy even the most demanding drivers and enable Porsche to emerge from its financial difficulties.*

*Our example was delivered new by Sonauto in this elegant Glacier White (L3AU) colour with a grey fabric interior. The first owner kept it until 2013, before passing it on to a second enthusiast until 2016, then to our current collector.*

*The Histovec report, which details all technical inspections, allows us to verify its unique mileage: only 11,735 km at the time*

*of the catalogue! Its service logbook also bears witness to this, thanks to the service stamps (only from Porsche).*

*The car is in impressive condition: the paintwork appears to be entirely original (measurements available on request), the soft top is virtually new, and the interior is perfectly preserved. Our test drive confirmed that it is in very good working order, thanks to the regular care provided by the current owner, a former Peugeot Sport mechanic!*

*If you were looking for the most beautiful Boxster on the market, Aguttes has found it for you! Don't miss this opportunity, it may never come around again!*

## Alfa Romeo SZ « 6 000 km » – 1991

Châssis n° ZAR16200003000165  
Carte grise française d'origine  
Original french registration title

75 000 - 95 000 €

« Seconde main, 6 000 km ! »

“Second hand, 6 000km!”



Au Salon de Genève 1989, Alfa Romeo présente sa dernière-née, la 3000 SZ. La bête est signée Zagato et étonne par son style brutal et sa rareté. Propulsée par le V6 3 l Busso de 210 ch issu de la 75 America, elle atteint 250 km/h. Son équilibre (56/44), son grip de 1,4 G et sa carrosserie en composites en font une icône. « *Il Mostro* » ne sera produit qu'à 1 036 exemplaires dans sa version coupé.

Notre exemplaire porte le numéro 125, et est livré neuf en juillet 1990 au Garage St Christophe, géré alors par le pilote Bertrand Balas, qui roulait à l'époque en rallye sur Alfa Romeo ! Ce pilote conservera son auto jusque récemment, avant qu'elle n'intègre le garage d'un important collectionneur de la région parisienne.

Aujourd'hui, la voiture n'a parcouru qu'un peu plus de 6 000 km, et est aussi belle qu'au premier jour. Sa carrosserie est parfaite, et la peinture est encore celle d'origine (mesures accessibles sur demande). L'habitacle est lui aussi proche du neuf : la sellerie est exempte de défaut notable, et le reste des éléments ne montrent qu'un nombre très raisonnable de défauts pour son âge. Après quelques années d'immobilisation, la mécanique a été redémarrée par les établissements de l'Atelier 46, à Courbevoie. Au menu : vidange, filtres, courroies, purge du système de suspension... La voiture est donc prête à prendre la route ! Bien entendu, cet exemplaire est accompagné de son carnet d'entretien (vierge, la voiture n'ayant virtuellement jamais été vendue), de ses livrets, de son manuel de réparation et de sa housse.

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.



Véritable ovni routier, la SZ est une rareté qui devient incontournable pour les plus grands collectionneurs. Notre exemplaire bénéficie d'une traçabilité limpide et d'un faible kilométrage... Amateurs, voici un objet à acheter de toute urgence, et à inscrire dès maintenant au prochain Vendôme 80 !

At the 1989 Geneva Motor Show, Alfa Romeo unveiled its latest model, the 3000 SZ. Designed by Zagato, this beast was astonishing for its brutal styling and rarity. Powered by the 210 hp 3.0 L Busso V6 from the 75 America, it could reach speeds of up to 250 km/h. Its balance (56/44), 1.4 G grip and composite bodywork made it an icon. Only 1,036 examples of the coupé version of 'Il Mostro' were ever produced.

Our model bears the number 125 and was delivered new in July 1990 to Garage St Christophe, then managed by racing driver Bertrand Balas, who was competing in rallies at the time in an Alfa Romeo! Balas kept the car until recently, when it was added

to the garage of a major collector in the Paris region.

Today, the car has only travelled just over 6,000 km and is as beautiful as it was on the first day. Its bodywork is perfect, and the paintwork is still the original (measurements available on request). The interior is also close to new: the upholstery is free of any noticeable defects, and the rest of the components show only a very reasonable number of defects for its age.

After several years of inactivity, the mechanics were restarted by Atelier 46 in Courbevoie. On the agenda: oil change, filters, belts, suspension system purge... The car is now ready to hit the road! Of course, every detail is included with this example: its service log (blank, as the car has virtually never been sold), its booklets, its repair manual and its cover.

A true road rarity, the SZ is a must-have for serious collectors. Our model has a clear history and low mileage... Enthusiasts, this is an item to buy urgently and register now for the next Vendôme 80!



## Porsche 997 Turbo TechArt – 2007

Châssis n° WP0ZZZ99Z7S788218  
Carte grise française  
Contrôle technique en contrevisite  
notamment à cause de l'échappement non  
d'origine (pollution)

French registration title  
Non valid contrôle technique in particular  
due to non-original exhaust system  
(pollution)

60 000 - 80 000 €

« Une 997... Turbo... passée entre les mains du  
préparateur TechArt. Que demander de plus ? »

“A 997... Turbo... tuned by TechArt.  
What more could you ask for?”



La Type 997, lancée en 2004, représentait une évolution de la 996 plutôt qu'une révolution, les changements les plus significatifs concernant le style intérieur et extérieur. Ce dernier marquait un retour bienvenu aux phares ovales traditionnels de la 911, et l'intérieur, lui aussi, était plus fidèle à l'esprit 911 que celui de la 996.

Le moteur de base de 3,6 l restait globalement identique à celui de la Type 996, tandis que les modèles « S », plus onéreux, étaient équipés d'un bloc de 3,8 l plus puissant. La Turbo, quant à elle, conservait le 3,6 l, désormais doté de turbocompresseurs à géométrie variable pour une meilleure réactivité.

Un nouveau système de transmission intégrale était également proposé. Comme c'est souvent le cas avec les boîtes automatiques modernes, la boîte Tiptronic de Porsche permet à la Turbo d'accélérer plus rapidement que la version à boîte manuelle, la première atteignant les 100 km/h en 3,7 secondes contre 3,9 pour la seconde.

La voiture qui illustre ces pages fut vendue neuve en Allemagne, à Dortmund, comme en témoigne son carnet d'entretien tamponné, et importée en France en 2012. Elle passa entre les mains du célèbre préparateur TechArt, vraisemblablement lors de sa vie allemande, et bénéficie d'un kit carrosserie spécifique, de nouvelles jantes, d'un intérieur entièrement revu, d'un échappement non d'origine et d'une boîte à air siglée en carbone.

Son propriétaire actuel (depuis 2020) lui a offert des entretiens méticuleux, notamment au Centre Porsche Roissy, pour plus de 15 000 €, avec notamment une étanchéité moteur. La voiture fonctionne bien, mais présente quelques défauts cosmétiques, dont une jupe arrière TechArt fissurée. Nous avons également noté un système d'ouverture de votre passager parfois défaillant et un aileron parfois récalcitrant. L'Histovec fait apparaître une « procédure de réparation » en 2014 avec suivi des travaux par expert, sans autre détail. L'estimation est attractive est les amateurs de Porsche ne s'y tromperont pas !

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 Type 997, launched in 2004, represented an evolution of the 996 rather than a revolution, with the most significant changes concerning the interior and exterior styling. The latter marked a welcome return to the traditional oval headlights of the 911, and the interior, too, was more faithful to the spirit of the 911 than that of the 996.

The base 3.6-litre engine remained largely unchanged from the Type 996, while the more expensive "S" models were equipped with a more powerful 3.8-litre unit. The Turbo, meanwhile, retained the 3.6-litre engine, now equipped with variable geometry turbochargers for improved responsiveness.

A new all-wheel drive system was also offered. As is often the case with modern automatic transmissions, Porsche's Tiptronic gearbox allows the Turbo to accelerate faster than the manual version, with the former reaching 100 km/h in 3.7 seconds compared to 3.9 seconds for the latter.

The car featured on these pages was sold new in Dortmund, Germany, as evidenced by its stamped service log, and imported to France in 2012. It was handled by the famous tuner TechArt, presumably during its German life, and benefits from a specific body kit, new rims, a completely redesigned interior, a non-original exhaust and a carbon-branded air box.

Its current owner (since 2020) has had it meticulously serviced, notably at the Porsche Centre in Roissy, at a cost of over €15,000, including engine sealing. The car runs well but has a few cosmetic flaws, including a cracked TechArt rear skirt. We also noted that the passenger door opening system is sometimes faulty and the spoiler is occasionally stubborn. The Histovec shows a 'repair procedure' in 2014 with expert monitoring of the work, without further details. The estimate is attractive and Porsche enthusiasts will not be disappointed!

## Dodge Viper GTS – 1999

Châssis n° 1C3ERC9E3XV503129  
Carte grise française  
French registration title

50 000 - 70 000 €

« Ex-Chrysler Allemagne ! »  
“Ex-Chrysler-Deutschland!”



L'ambition de Dodge dans la création de la Viper était de produire la Cobra des temps modernes... Cet objectif est très vite atteint, et quatre ans après l'introduction de la RT/10, la firme présente la seconde phase, et sa déclinaison suprême, nommée GTS. Ici, le V10 est poussé à 450 ch, et est ajouté deux bulles sur le toit pour accueillir les casques des pilotes en quête de sensations... très fortes !

Notre exemplaire est envoyé par l'usine à la mi-février 1999 en Allemagne, où elle sera immatriculée le 22 juin au nom de Chrysler-Deutschland. Elle reste dans son pays d'origine jusqu'en 2011, année au cours de laquelle elle rejoint le garage d'un amateur de la région parisienne.

Aujourd'hui, la voiture appartient toujours à ce même collectionneur, n'affiche qu'un peu plus de 55 300 km au compteur et se trouve dans un bel état de conservation. Sa carrosserie est saine, avec les quelques défauts logiques de son kilométrage. Sa sellerie est elle aussi patinée mais sans défaut particulier ! A noter que compte tenu de sa livraison européenne, la marque indiquée sur la carte grise est Chrysler, et non Dodge.

Depuis son achat, Mr. C. a pris le soin d'offrir un entretien régulier chez un garage spécialisé, permettant aujourd'hui à sa Viper de prétendre à un très bon état de fonctionnement (factures disponibles sur demande). En vue de la vente, des travaux de remise en état du système d'embrayage seront effectués avant l'exposition.

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 exemplaires européens à l'historique suivis depuis l'origine... Présentée avec une estimation très attractive, voici une très belle opportunité pour un collectionneur souhaitant acheter la sportive américaine la plus extrême de sa génération !

*Dodge's ambition in creating the Viper was to produce the Cobra of modern times... This goal was quickly achieved, and four years after the introduction of the RT/10, the company presented the second phase, and its supreme version, called the GTS. Here, the V10 engine was boosted to 450 hp, and two bubbles were added to the roof to accommodate the helmets of drivers seeking thrills... very strong ones!*

*Our model was sent by the factory in mid-February 1999 to Germany, where it was registered on 22 June in the name of Chrysler-Deutschland. It remained in its country of origin until 2011, when it joined the garage of an enthusiast in the Paris region.*

*Today, the car still belongs to the same collector, has just over 55,300 km on the odometer and is in excellent condition. The bodywork is sound, with only a few minor flaws consistent with its mileage. The upholstery is also worn but without any particular defects! It should be noted that, given its European delivery, the make indicated on the registration document is Chrysler, not Dodge.*

*Since purchasing it, Mr C. has taken care to have it serviced regularly at a specialist garage, meaning that his Viper is now in very good working order (invoices available on request). In preparation for the sale, the clutch system will be refurbished before the car is put on display.*

*European models with a documented history from the outset are rare... Offered at a very attractive estimate, this is a great opportunity for a collector looking to purchase the most extreme American sports car of its generation!*



## Renault Megane RS F1 Team R26 – 2008

Châssis n° VF1CM2H8640366150  
Carte grise française  
French registration title

20 000 - 30 000€

« Seconde main, moins de 25 500 km au compteur ! »  
“Second owner, less than 25,500 kilometres on the odometer!”



La Megane RS F1 Team célèbre les titres mondiaux d'Alonso avec Renault en 2005 et 2006. Son 2.0 turbo de 230 ch s'accompagne du différentiel Torsen, du châssis Cup et des étriers Brembo rouges visibles derrière les jantes BeBop anthracite de 18 pouces. Cette série numérotée, reprenant la base de la déjà mythique R26, ne sera produite qu'à 3 800 exemplaires !

L'exemplaire qui illustre ces pages porte le numéro de production 3 485, et a été livré neuf par le concessionnaire Renault de Florenville, dans cette discrète teinte de noir profond. Elle reste entre les mains de son premier propriétaire jusque récemment, avant d'intégrer la collection d'un amateur de la marque au losange. Son carnet d'entretien, tamponné depuis l'origine, nous permet de vérifier son kilométrage exceptionnel : moins de 25 500 km au compteur.

Aujourd'hui, la voiture est en bel état général : sa carrosserie présente les défauts d'usage, comme sa sellerie, mais l'ensemble est sain et pourra être corrigé avec un *detailing*. Veuillez noter qu'une révision sera effectuée par un garage Renault en amont de la vente.

Derrière le volant, la bête est affûtée, et chante merveilleusement bien. Le précédent propriétaire avait effectué quelques modifications pour rendre cette RS encore plus efficace, avec notamment l'ajout d'une barre antirapprochement dans le coffre, ou encore de durites Forge Motorsport (ensemble visible sur demande).

Voici un Youngtimer méconnu et très rare avec un si faible kilométrage, qui saura convaincre les amateurs en quête d'une auto affûtée et les collectionneurs les plus pointus !

*The Megane RS F1 Team celebrates Alonso's world titles with Renault in 2005 and 2006. Its 230 hp 2.0 turbo engine is accompanied by a Torsen differential, Cup chassis and red Brembo brake calipers visible behind the 18-inch anthracite BeBop rims. Only 3,800 units of this numbered series, based on the already legendary R26, will be produced!*

*The model featured on these pages bears the production number 3,485 and was delivered new by the Renault dealership in Florenville in this discreet deep black colour. It remained in the hands of its first owner until recently, before joining the collection of a Renault enthusiast. Its service log, stamped from the outset, allows us to verify its exceptional mileage: less than 25,500 km on the odometer.*

*Today, the car is in good overall condition: its bodywork shows signs of wear and tear, as does its upholstery, but overall it is sound and can be restored with a detailing service. Please note that a service will be carried out by a Renault garage prior to sale.*

*Behind the wheel, the beast is sharp and sings beautifully. The previous owner made a few modifications to make this RS even more efficient, including the addition of an anti-roll bar in the boot and Forge Motorsport hoses (set available on request).*

*This is a little-known and very rare youngtimer with such low mileage that it is sure to appeal to enthusiasts looking for a sharp car and the most discerning collectors!*

# 43

## Renault 8 Gordini 1300 Gr. 2 – 1968

Châssis n° 204998  
Carte grise française  
French registration title  
30 000 - 40 000 €

« La sportive française par excellence dans les mêmes mains depuis les années 1970 »

*“The quintessential French sports car, in the same hands since the 1970s”*



Icône des années 60, la Renault 8 Gordini incarne l'esprit sportif populaire français. Agile, nerveuse et accessible, elle fit rêver toute une génération grâce à ses performances en rallye et son tempérament de petite bombe.

Notre R8 Gordini type R1135 a été immatriculée le 21 mai 1968 dans le département du Nord, elle porte aujourd'hui encore son immatriculation d'origine 1038 EK 1959. Achetée en 1969 par son actuel propriétaire, il la modifie aux spécificités du Groupe 2 afin de courir en rallye. Ainsi il participe à 14 épreuves à son volant de 1970 à 1973. Remplacée par une Alpine A 110 1600 S il s'en sépare avant de la racheter en 1978 pris de remords, elle ne quittera plus sa collection depuis.

Aujourd'hui la voiture se présente en bon état général, elle a bénéficié d'une restauration au début des années 2010, ainsi sa carrosserie a été repeinte, son moteur et sa boîte de vitesses ont été restaurés, environ 5 000 km ont été parcourus depuis.

Côté mécanique, elle dispose d'un kit chemise piston 1296, d'une culasse grosses soupapes, d'un arbre à came et d'un carter Ferry, d'un embrayage hydraulique, ou encore d'une traverse avant Groupe 2.

L'habitacle a conservé sa planche de bord d'origine, il est doté de 2 sièges baquet d'époque et d'un arceau 4-points. Notre R8 Gordini est accompagnée de nombreuses photos témoignant de son passé en compétition au début des années 1970, assurément une occasion à ne pas manquer !

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

*An icon of the 1960s, the Renault 8 Gordini embodies the spirit of French motorsport. Agile, responsive and accessible, it captured the imagination of an entire generation with its rally performance and feisty character.*

*Our R8 Gordini type R1135 was registered on 21 May 1968 in the Nord department, and still bears its original registration number 1038 EK 1959. Purchased in 1969 by its current owner, he modified it to Group 2 specifications in order to compete in rallies. He competed in 14 events at the wheel of it between 1970 and 1973. Replaced by an Alpine A 110 1600 S, he sold it before buying it back in 1978, overcome with remorse, and it has been part of his collection ever since.*

*Today, the car is in good overall condition. It underwent restoration in the early 2010s, during which its bodywork was repainted and its engine and gearbox were restored. It has since covered approximately 5,000 km.*

*Mechanically, it has a 1296 piston sleeve kit, a large valve cylinder head, a Ferry camshaft and crankcase, a hydraulic clutch and a Group 2 front cross member.*

*The interior has retained its original dashboard and features two period bucket seats and a four-point roll cage. Our R8 Gordini comes with numerous photographs documenting its racing history in the early 1970s. This is definitely an opportunity not to be missed!*

## Citroën Méhari 4x4 « 22 400 km » – 1982

Châssis n° W00CE2351  
Carte grise française  
French registration title  
30 000 - 40 000 €

« 4x4, 22 500 km et état neuf : assurément la plus belle Mehari que nous ayons présentée ! »  
“4x4, 22,500 km and in mint condition: definitely the most beautiful Mehari we have ever featured!”



Le projet de développer une voiture populaire, utilitaire permettant de transporter 4 personnes, économique d'usage et d'entretien remonte à 1935. C'est de ce cahier des charges que naîtra dès 1948 une auto fétiche produite à plus de 5 millions d'exemplaires : la Citroën 2CV.

Sur un appel d'offre de CFP Total, les ingénieurs du quai de Javel présenteront en 1961 une confidentielle 2CV Sahara à 4 roues motrices possédant 2 moteurs et deux boîtes de vitesses. Il apparaîtra évident d'aller plus loin encore dans la recherche de polyvalence de cette auto prête à tout et le Comte Roland de La Poype élaborera une automobile robuste à carrosserie en ABS qui reprendra la mécanique éprouvée de la 2CV.

Connu sous l'appellation « Méhari », l'auto sera produite en Belgique de 1968 à 1987 à 144 953 exemplaires. En 1979, est présenté le modèle à 4 roues motrices qui trouva comme premier client l'armée française. Si le moteur est identique au modèle de grande série, la boîte de vitesses possède un réducteur afin d'autoriser des capacités de franchissement hors normes. Fabriqué jusqu'en 1983 à 1 213 unités, le « dromadaire » 4x4 de Citroën est une automobile à toutes épreuves.

L'exemplaire qui illustre ces pages est exceptionnel à plus d'un titre. D'abord par son historique puisque la voiture resta dans la même famille jusqu'en 2020 (carte grise d'origine jointe au dossier). Ensuite parce qu'elle ne totalise que 22 500 km et

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.



seulement 9h de fonctionnement en 4-roues motrices. Enfin par son état d'origine bluffant : le châssis et le compartiment moteur sont d'origine, tandis que les éléments de carrosserie furent repeints, comme le treillis supportant la bassine arrière. Les sièges et la capote sont également neufs et de très bonne facture.

Merci de noter que même s'il s'agissait d'une option, rare sont les Méhari à ne pas être équipée du capot avec roue de secours ! Notre exemplaire en fait partie. Si vous cherchez la Méhari parfaite, vous l'avez trouvée...

*The project to develop a popular, practical car that could carry four people and was economical to run and maintain dates back to 1935. These specifications led to the creation in 1948 of a cult car that went on to sell more than five million units: the Citroën 2CV.*

*In response to a call for tenders from CFP Total, engineers at Quai de Javel presented a confidential 2CV Sahara with four-wheel drive, two engines and two gearboxes in 1961. It became clear that the search for versatility in this versatile car should be taken even further, and Count Roland de La Poype developed a robust car with ABS bodywork that incorporated the proven mechanics of the 2CV.*

*Known as the 'Méhari', 144,953 units of the car were produced in Belgium between 1968 and 1987. In 1979, the four-wheel drive model was unveiled, with the French army as its first customer. Although the engine was identical to the mass-produced model, the gearbox had a reduction gear to allow for exceptional off-road capabilities. Manufactured until 1983, with 1,213 units produced, Citroën's 4x4 'dromedary' was a car that could withstand any challenge.*

*The model featured on these pages is exceptional in more ways than one. Firstly, because of its history, as the car remained in the same family until 2020 (original registration document included in the file). Secondly, because it has only clocked up 22,500 km and only 9 hours of four-wheel drive operation. Finally, it is in stunning original condition: the chassis and engine compartment are original, while the bodywork has been repainted, as has the mesh supporting the rear tub. The seats and soft top are also new and of very good quality.*

*Please note that even though it was an option, very few Méharis were not equipped with a bonnet with a spare wheel! Ours is one of them. If you are looking for the perfect Méhari, you have found it...*



# 45

## Citroën CX 2400 GTI – 1978

Châssis n° 01ME4309  
Carte grise française  
French registration title  
12 000 - 18 000 €

« Un CX GTI dans son état d'origine,  
en bel état de fonctionnement. »

“A CX GTI in its original condition,  
in good working order.”



Difficile tâche que de succéder à la légendaire Citroën DS ! La CX sortie des chaînes en 1975 change littéralement de style et marque la différence avec le dessin du dessinateur Robert Opron moins radical mais tout aussi élégant.

La CX connaîtra elle aussi une longue carrière et si elle ne présente pas d'évolution technique majeure, c'est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Les premiers modèles seront équipés du moteur des dernières DS mais très vite la concurrence allemande pousse les constructeurs français à une course à la puissance.

Le phénomène GTI apparut en 1976 avec une certaine Golf, n'épargne pas la grande routière française et dès le millésime

1977, Citroën décline sa berline en version sportive. Ainsi son 4-cylindres 2,4 l à injection développe 128 ch tout en proposant un châssis à la fois confortable et sportif.

La voiture qui illustre ces pages, couleur Bleu Régate, vendue neuve à Colmar, n'a connu qu'un propriétaire entre 1982 et 2023, année où un amateur la rachète et lui offre de bons soins mécaniques (injecteurs, alternateur, pompe à eau, réfection réservoir), lui permettant encore aujourd'hui des performances remarquables.

Merci de noter que le thermomètre moteur de la planche de bord semble défaillant.

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 was no easy task to follow in the footsteps of the legendary Citroën DS! The CX, which rolled off the production line in 1975, literally changed style and stood out with its less radical but equally elegant design by Robert Opron.*

*The CX also enjoyed a long career and, although it did not feature any major technical developments, it was still the first production Citroën with a transverse front engine. The first models were equipped with the engine from the latest DS models, but German competition soon pushed French manufacturers into a race for power.*

*The GTI phenomenon, which appeared in 1976 with a certain Golf, did not spare the French saloon car, and from 1977 onwards,*

*Citroën offered a sports version of its saloon. Its 2.4-litre 4-cylinder injection engine developed 128 bhp and offered a chassis that was both comfortable and sporty.*

*The car featured on these pages, in Bleu Régate blue, was sold new in Colmar and had only one owner between 1982 and 2023, when an enthusiast bought it and gave it a thorough mechanical overhaul (injectors, alternator, water pump, fuel tank repair), allowing it to still deliver remarkable performance today.*

*Please note that the engine temperature gauge on the dashboard appears to be faulty.*

# 46

## Citroën 2 CV AZ – 1955

Châssis n° 167492  
Carte grise française  
French registration title  
10 000 - 15 000 €

« Une 2 CV à capot ondulé et  
embrayage centrifuge ! »  
“A 2CV with a curved bonnet  
and centrifugal clutch!”



Ce sont parfois les idées les plus simples qui engendrent les plus grands succès. Lancée en 1948, la 2CV est l'incarnation de la voiture populaire économique, qui n'arrêtera sa carrière que quarante ans plus tard.

Citroën fera évoluer sa « deux pattes » ce qui lui permit de perdurer des décennies. A l'origine elle ne pèse que 800 kg, elle consomme très peu, elle est entièrement démontable, ses quatre roues sont indépendantes, les sièges suspendus sont en toile et une seule couleur est disponible, le gris.

Elle fera l'objet de nombreuses évolutions et son moteur grossira de 425 à 602 cm<sup>3</sup> et jusqu'à la 2 CV 6, la plus performante

L'exemplaire qui illustre ces pages fut restauré il y a moins de 10 ans par un professionnel, et bénéficia encore récemment de travaux au niveau des freins. Avec sa malle bombée accessoire et sa montre de tableau de bord optionnel, elle bénéficie en plus du très ludique embrayage centrifuge.

Les 2 CV de première série deviennent difficiles à trouver en bel état et à des tarifs raisonnables. Notre exemplaire est digne d'intérêt pour un modèle des années 1950.

*Sometimes, the simplest ideas lead to the greatest successes. Launched in 1948, the 2CV is the very embodiment of the affordable popular car, which would remain in production for forty years.*

*Citroën continuously improved its "Deux Pattes," allowing it to endure for decades. Originally weighing just 800 kg, it consumed very little fuel, was fully dismantlable, featured four independent wheels, suspended canvas seats, and was available in only one color — grey.*

*Over the years, it underwent many evolutions, with its engine*

*growing from 425 to 602 cc, culminating in the 2CV 6, the most powerful version.*

*The example shown here was restored less than ten years ago by a professional and more recently benefited from work on the brakes. With its accessory bulged trunk lid and optional dashboard clock, it also features the highly entertaining centrifugal clutch.*

*Early-series 2CVs have become increasingly hard to find in good condition and at reasonable prices. Our example is a particularly interesting representative of the 1950s models.*

## Citroën CX 25 Prestige Automatic Série 2 – 1986

Châssis n° VF7MANH00005257  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

15 000 - 25 000 €

« Une icône du luxe à la française, en parfait état et documentée depuis l'origine. »

*“A French luxury icon, presented in perfect condition and fully documented from new.”*



La Citroën CX Prestige que nous présentons fut achetée neuve en juillet 1986 par Madame Roxane Debuissou. Dame du monde, elle était la conseillère privilégiée de certains des plus grands chefs étoilés qu'elle avait épaulé plus jeunes avant qu'ils ne deviennent les Christian Constant, Philippe Legendre, Pierre Gagnaire, Yannick Alléno, Joël Robuchon ou encore Christian Lesquer que le monde entier nous envie aujourd'hui.

Commandée auprès de la concession de la rue de Vaugirard dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, le bon de commande et la facture d'achat figurent toujours au dossier rassemblant toutes les factures d'entretien depuis l'origine, brochures publicitaires, courriers et autres correspondances.

De couleur Gris Neptune, la voiture recevait en option le freinage ABS, l'intérieur en cuir Tabac Blond, 4 jantes alliage léger,

l'ordinateur de bord, la climatisation et l'autoradio. L'ensemble est superbe et en parfait état d'origine.

Toujours parfaitement entretenue, d'abord par la concession Vaugirard-Lefebvre puis par la concession de Brétigny-sur-Orge, la voiture est depuis 2018 maintenue par les réputés Ets Daunat. Affichant un peu plus de 115 000 km au compteur, certifié par l'Histovec, son 3<sup>e</sup> et actuel propriétaire a dépensé plus de 11 000 € depuis son acquisition pour assurer son parfait fonctionnement.

Utilisée régulièrement pour rejoindre Paris à La Baule, cette voiture emblématique d'une France ingénieuse offre un agrément de conduite et un confort exceptionnel. Motorisée par le 4-cylindres 2.5 injection atmosphérique, les CX Prestige équipées de la boîte Automatic sont parmi les plus rares de la gamme.

*The Citroën CX Prestige we present was purchased new in July 1986 by Madame Roxane Debuissou. A true society lady, she was the trusted advisor to some of the greatest Michelin-starred chefs—having supported them in their early careers before they became the Christian Constant, Philippe Legendre, Pierre Gagnaire, Yannick Alléno, Joël Robuchon, and Christian Lesquer that the world admires today.*

*Ordered from the dealership on Rue de Vaugirard in Paris's 15th arrondissement, the original purchase order and invoice are still included in the file, which also contains all service invoices from new, promotional brochures, letters, and other correspondence. Finished in Neptune Grey, this CX was fitted with desirable options such as ABS braking, Blond Tobacco leather interior,*

*four alloy wheels, an on-board computer, air conditioning, and a radio. Body and upholstery remains in superb original condition. Always meticulously maintained—first by the Vaugirard-Lefebvre dealership, then by the Brétigny-sur-Orge branch—the car has, since 2018, been serviced by Citroën specialists Daunat. Showing just over 115,000 km, as verified by Histovec, its 3rd and current owner has invested over €11,000 since acquiring it to ensure it runs perfectly.*

*Regularly driven between Paris and La Baule, this iconic symbol of France's engineering ingenuity offers exceptional comfort and driving pleasure. Powered by the naturally aspirated 2.5-liter inline-four and fitted with an automatic transmission, CX Prestige models equipped this way are among the rarest in the range.*

## Citroën DS 23 Pallas « Restauration by Crescia » – 1973

Chassis n° 00FE0272  
Titre de circulation Monégasque  
Monegasque registration title  
50 000 - 80 000 €

“Surement la plus belle DS en ce moment sur le marché”  
“Surely the most beautiful DS currently on the market”



Œuvre de surdoués, la DS Citroën avait la lourde tâche de succéder à la Traction en 1955. Elle frappe le public avec une ligne inédite et criante de modernité, chef d'œuvre signé Flaminio Bertoni, mais elle étonne aussi par sa technique et conception. Nous fêtons en 2025 les 70 ans de sa création, la légende est bien vivante.

L'histoire de cette DS Pallas est en tout point extraordinaire. Elle fut vendue neuve par le garage du Lac à Neuchâtel par M. Crescia père. On apprendra qu'il s'agit de l'avocat de la famille et que la voiture part ensuite à Rome pour plusieurs années. Monsieur Vincent Crescia se souvient très bien de cette voiture et des années passent alors et la belle DS va être à vendre, le

propriétaire étant décédé. Il décide de la racheter alors qu'elle est dans son état d'origine et affiche 66 000 km au compteur.

Le propriétaire actuel rencontre Vincent Crescia, le plus grand restaurateur de DS connu mondialement, alors qu'il est à la recherche de la voiture de ses rêves. Le budget est presque illimité et la voiture devra être parfaite. Vincent décide de revendre alors la DS vendue par son père, au propriétaire actuel. Après tout, c'est l'occasion de la refaire à neuf avec un soin très particulier.

Rien n'est laissé au hasard, la carrosserie sera entièrement rénovée, la sellerie refaite intégralement avec du tissu d'origine en très beau drap rouge. La mécanique restaurée, moteur et boîte ainsi que toute la partie hydraulique qui sera fiabilisée.

*The Citroën DS, a work of genius, had the daunting task of succeeding the Traction in 1955. It impressed the public with its striking, modern design, a masterpiece by Flaminio Bertoni, but it also amazed with its technology and engineering. In 2025, we will celebrate the 70th anniversary of its creation, and the legend is still very much alive.*

*The history of this DS Pallas is extraordinary in every way. It was sold new by the Garage du Lac in Neuchâtel by Mr Crescia senior. We learn that he was the family lawyer and that the car then went to Rome for several years. Mr Vincent Crescia remembers this car very well, and as the years passed, the beautiful DS was put up for sale after the owner passed away. He decided to buy*

*it back while it was still in its original condition, with 66,000 km on the clock.*

*The current owner meets Vincent Crescia, the world's leading DS restorer, while searching for the car of his dreams. The budget is almost unlimited and the car must be perfect. Vincent decides to sell the DS sold by his father to the current owner. After all, it is an opportunity to restore it to new condition with the utmost care.*

*Nothing has been left to chance: the bodywork will be completely renovated and the upholstery will be entirely redone using original fabric in a beautiful red cloth. The mechanics will be restored, including the engine, gearbox and all hydraulic components, which will be made more reliable. The car was originally equipped*



La voiture étant équipée d'origine de la rare option climatisation, celle-ci sera remise en état et fonctionne aujourd'hui parfaitement. Au total c'est une restauration qui coûtera plus de 120 000 €, le dossier est bien sûr à consulter sur demande, pour avoir ce résultat sous les yeux.

Aujourd'hui c'est une rare occasion d'acquérir un joyau de l'automobile française, entièrement restauré sur une période de deux ans par le Maître en la matière et dont l'historique est connu depuis l'origine. L'estimation de prix est très attractive en tenant compte des travaux réalisés ; une occasion à ne pas manquer.

*with the rare air conditioning option, which will be refurbished and now works perfectly. In total, the restoration will cost more than €120,000. The file is of course available for consultation on request, so you can see the results for yourself.*

*Today is a rare opportunity to acquire a jewel of French motoring, fully restored over a period of two years by a master craftsman, with a known history from the outset. The estimated price is very attractive considering the work that has been done; an opportunity not to be missed.*



# 49

## Citroën SM – 1971

Châssis n° 00SB5692  
Carte grise française  
French registration title  
45 000 - 55 000€

“Historique complet depuis le bon de commande!”  
“Complete history since the order form!”



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

La SM présentée ici fut vendue neuve par les établissements Lhenry et fils dans l'Aube en novembre 1971. La couleur, relativement rare, Vert Argenté Métallisé (AC 527) est accompagnée d'un intérieur en cuir marron. Comme option d'origine on peut noter la présence des ceintures de sécurité arrière, des vitres teintées et de la superbe radio "Radioen" R437.

Cette SM possède un historique absolument complet, depuis le bon de commande à la concession Citroën locale, jusqu'au barré rouge des mines d'époque, au double des clefs, toutes les factures sont présentes ainsi que les carnets ce qui est suffisamment rare pour être souligné.

Toujours entretenue par un agent de la marque et après par le spécialiste SM2A qui effectuera une réfection moteur en 1995 : tendeurs de chaîne changés, déglacage des cylindres, soupapes changées, etc. Son entretien sera toujours méticuleux. A noter que les pneus Michelin sont neufs.

*Unveiled at the Geneva Motor Show in 1970, the SM, short for Project S Maserati, impressed with its innovative design by Robert Opron. Its sleek lines gave the SM a unique dynamism. Its excellent drag coefficient of 0.46 was the result of extensive wind tunnel testing, which dictated the overall aesthetics. Taking advantage of Citroën's acquisition of Maserati in 1968, the SM benefited from a brand new twin-cam V6 engine bearing the trident logo under the bonnet.*

*The SM presented here was sold new by Lhenry et Fils in Aube in November 1971. The relatively rare colour, Silver Green Metallic (AC 527), is complemented by a brown leather interior. Original options include rear seat belts, tinted windows and the superb R437 'Radioen' radio.*

*This SM has a complete history, from the order form at the local Citroën dealership to the red bar of the period mines, the duplicate keys, all the invoices and the logbooks, which is rare enough to be worth mentioning.*

*It was always serviced by a Citroën dealer and later by the specialist SM2A, who carried out an engine overhaul in 1995: chain tensioners changed, cylinders de-iced, valves changed, etc. It has always been meticulously maintained. Note that the Michelin tyres are new.*

*- Its first owner kept it until 2013 and the car never left the region. Today, the odometer reads 70,000 km and this SM has a*



Son premier propriétaire la gardera jusqu'en 2013 et la voiture ne quittera jamais la région. Aujourd'hui le compteur affiche 70 000 km d'origine, et cette SM a de très beaux jours devant elle. Conduire une voiture aussi mythique et belle dans cet état de fraîcheur est un plaisir immense pour tout amateur d'automobile ancienne.

*bright future ahead of it. Driving such a legendary and beautiful car in such pristine condition is an immense pleasure for any classic car enthusiast.*



# 50

## Peugeot 203 Coupé – 1953

Châssis n° VF32031292105  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

45 000 - 55 000 €

« La plus rare des 203 »  
“The rarest of the 203s”



La Peugeot 203 est une voiture populaire, très moderne pour son époque, qui fut déclinée en plusieurs versions. Du plateau à ridelles utilitaire au très élégant cabriolet on pourra observer la présence éphémère dans la gamme d'une version Coupé 2-portes.

La voiture ici présentée fut mise en circulation en février 1953 et porte le numéro de carrosserie 315, sur 953 exemplaires fabriqués. Rappelons que le coupé 203, qui prend comme base le cabriolet, est le plus rare de la gamme ; le club officiel du modèle n'en recense à ce jour seulement qu'une centaine survivants. Cette rare Peugeot 203 n'a jamais véritablement connue de restauration, elle a été entretenue au fil du temps afin de pouvoir rouler dans de bonnes conditions, il faut noter que la sellerie est

d'origine, témoignant ainsi que la voiture fut relativement peu utilisée et bien conservée.

La voiture fut repeinte il y a plusieurs années en gris métallisé au lieu d'un gris un peu plus foncé visible dans le compartiment moteur (référence gris 456) comme en atteste la fiche de production de l'auto. L'amateur pourra s'atteler à repeindre la voiture dans sa configuration d'origine et lui donner son lustre d'antan.

Aujourd'hui ce rare petit coupé à la ligne intemporelle est dans un très bon état mécanique et est issu d'une collection privée de belle Peugeot ; il a été bien entretenu par un amateur éclairé. La 203 est prête pour la balade, et c'est une occasion rare sur le marché !

*The Peugeot 203 was a popular car, very modern for its time, which was available in several versions. From the utility flatbed truck to the very elegant convertible, there was also a short-lived 2-door coupé version in the range.*

*The car presented here was put into service in February 1953 and bears the chassis number 315, out of 953 units manufactured. It should be noted that the 203 coupé, based on the convertible, is the rarest in the range; the official club for this model has only recorded around a hundred survivors to date.*

*This rare Peugeot 203 has never really been restored, but has been maintained over time so that it can be driven in good condition. It should be noted that the upholstery is original, indicating that the car was relatively little used and well preserved.*

*The car was repainted several years ago in metallic grey instead of the slightly darker grey visible in the engine compartment (reference grey 456), as evidenced by the car's production sheet. Enthusiasts could undertake to repaint the car in its original configuration and restore it to its former glory.*

*Today, this rare little coupé with its timeless lines is in very good mechanical condition and comes from a private collection of beautiful Peugeots; it has been well maintained by a knowledgeable enthusiast. The 203 is ready to hit the road, and is a rare find on the market!*



# COLLECTION DE MONSIEUR F.

40 AUTOS ET MOTOS ENDORMIES DEPUIS PLUS DE 50 ANS

LOTS 1 À 12, 24  
PUIS 51 À 82

Monsieur F. était un pionnier. Un pionnier de la collection. Armée d'une passion dévorante, sans limite autre que celle de ses moyens, il a ratissé sa région et écumé la France à la recherche d'autos d'un autre âge, rares et désirables. Nous sommes dans les années 1960, la chasse aux autos passe par la presse nationale et la presse quotidienne régionale, la fameuse PQR, mais aussi par le réseau des amis et des autres collectionneurs de la première heure. À ce petit jeu, il côtoie et se fait souffler certaines de ses découvertes par des « grands noms », comme les Schlumpf ou Malartre. Mais sa pugnacité et sa passion sans bornes lui permettent de dénicher des pépites.

Monsieur F. nous a récemment quitté, à 99 ans, après une vie bien remplie, et un garage qui l'était tout autant. Et depuis la fin des années 1990, son garage, son antre, n'avait accueilli que très peu de visites, et ses autos n'étaient plus sorties.

Nous avons ouvert les portes de son antre, et avons découvert, respectueusement, presque religieusement, les trésors d'une vie. Une vie de collectionneur, celle de Monsieur F.

Monsieur F avait du goût, beaucoup de goût, et avait su sélectionner, même parmi les autos les plus courantes, des exemplaires qui sortaient du lot. Il est aujourd'hui temps que ces trésors reviennent sur le devant de la scène. Merci à ses enfants et petits-enfants pour leur confiance. A vos enchères.

*Mr. F. was a pioneer — a pioneer of collecting. Armed with a boundless passion limited only by his means, he scoured his region and traveled across France in search of cars from another era — rare, desirable, and full of character. It was the 1960s. The hunt for automobiles took place through the national press, the regional dailies (the famous PQR), and above all through the invaluable network of friends and fellow early collectors. In this pursuit, he sometimes crossed paths with — and even lost a few finds to — the great names of collecting, such as the Schlumpf brothers or Malartre. Yet, thanks to his persistence and unbounded enthusiasm, he managed to uncover true gems.*

*Mr. F. recently passed away at the age of 99, after a life as full as the garage that bore witness to it. Since the late 1990s, his sanctuary had seen very few visitors, and his cars had not left their resting places.*

*When we opened the doors to his garage, we discovered — with respect, almost reverence — the treasures of a lifetime. The life of a collector. The life of Mr. F.*

*Mr. F. had taste — exquisite taste — and even among the most ordinary cars, he knew how to select the exceptional examples. Now the time has come for these treasures to return to the spotlight. Our thanks go to his children and grandchildren for their trust. Let the bidding begin.*

# #51

## Peugeot Quadrilette Type 172 – circa 1921

Châssis n° 6342  
Carte grise française d'époque  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Old french registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Un beau projet de restauration de l'emblématique cyclecar Peugeot des années 1920 »  
*“Un beau projet de restauration de l'emblématique cyclecar Peugeot des années 1920”*



Petite voiture bon marché lancée après la Première Guerre mondiale dans la veine de la Bébé d'avant guerre.

Authentique cyclecar signé Peugeot !

Une Quadrilette participa au Tour de France 1922 et fut victorieuse à la course de côte du Mont Ventoux, dans sa catégorie, le 6 août 1922.

Projet de restauration intéressant à partir d'une base mécanique a priori complète.

Nombreuses possibilités de carrosseries sportives...

*Small, inexpensive car launched after the First World War in the vein of the pre-war Bébé.*

*Authentic Peugeot cyclecar!*

*A Quadrilette took part in the 1922 Tour de France and won the Mont Ventoux hill climb in its category on 6 August 1922.*

*Interesting restoration project based on what appears to be a complete mechanical base.*

*Numerous possibilities for sports bodywork...*

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.

# #52

## Benjamin Type H – circa 1925

Châssis n° 21310  
Carte grise française d'époque  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Old french registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**1 000 - 2 000 €**

« Un petit cyclecar utilitaire plein de charme ! »  
*“A charming little utility cyclecar!”*



Benjamin est un petit constructeur français fondé à Asnières en 1921 par l'industriel Maurice Jeanson.

La production se caractérise par des véhicules légers qui ne demandent pas de gros moyens industriels.

Si la gamme est plutôt sportive, on note l'existence d'une camionnette légère comme celle qui illustre ces pages.

L'arrière s'ouvre et donne accès une surface de chargement intéressante pour une si petite voiture.

Intéressant projet de restauration d'un cyclecar méconnu.

*Benjamin is a small French manufacturer founded in Asnières in 1921 by industrialist Maurice Jeanson.*

*Production is characterised by light vehicles that do not require large industrial resources.*

*Although the range is mainly sporty, there is also a light van like the one illustrated on these pages.*

*The rear opens up to reveal a loading area that is surprisingly large for such a small car.*

*An interesting restoration project for a little-known cyclecar.*

# #53

## Ford T – circa 1925

Châssis n° 11296359  
Carte grise française d'époque  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*Old french registration title  
Sold without contrôle technique*

1 000 - 2 000 €

« La mythique Ford T, en version  
projet de restauration pour l'hiver ! »

*"The legendary Ford Model T,  
in a restoration project for the winter!"*



Dans la série des mythes de l'histoire de l'automobile, celle qui occupe la première place est certainement celle qui illustre ces pages : la Ford T !

Avec plus de 15 millions d'exemplaires vendus entre 1908 et 1927, ce modèle au succès mondial fut une révolution dans l'histoire de l'automobile avec, en tête, l'idée d'assemblage à la chaîne.

La Ford T sera déclinée en plusieurs carrosseries : Touring, Tudor, Coupé, Ambulance, Pick-Up, Speedster, etc.

Notre exemplaire fut acquis avec une carrosserie découpée, et une autre carrosserie torpédo fut donc sourcée.

Il s'agit d'un projet de restauration bien avancé pour occuper les longues soirées d'hiver à venir.

*In the series of myths in automotive history, the one that occupies first place is certainly the one illustrated on these pages: the Ford Model T!*

*With more than 15 million units sold between 1908 and 1927, this globally successful model was a revolution in automotive history, spearheaded by the idea of assembly line production.*

*The Ford Model T was available in several body styles: Touring, Tudor, Coupé, Ambulance, Pick-Up, Speedster, etc.*

*Our model was acquired with a cut-out body, so another torpedo body was sourced.*

*This is a well-advanced restoration project to occupy the long winter evenings ahead.*

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.

# #54

## Citroën 5 HP Type C – 1924

Châssis n° 20436  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title  
Sold without contrôle technique*

1 500 - 2 500 €

« La célèbre 5 HP dans sa version  
Torpédo Cabriolet 2-places »

*"The famous 5 HP in its 2-seater  
Torpedo Cabriolet version"*



Deuxième voiture produite par le pionnier de l'automobile André Citroën.

La Type C 5 HP est l'une des premières voitures européennes produites en grande série, à presque 90 000 exemplaires.

Le modèle que nous proposons est un Torpédo 2-places.

Ce torpédo se révèle être un intéressant projet de restauration, que les amateurs d'état d'origine pourront même choisir de laisser dans son jus.

La plupart des grands collectionneurs possèdent ou ont possédé une 5 HP, et il existe même un rallye exclusivement réservé au modèle...

*Second car produced by automotive pioneer André Citroën.*

*The Type C 5 HP is one of the first European cars to be mass-produced, with almost 90,000 units manufactured.*

*The model we are offering is a 2-seater Torpedo.*

*This Torpedo is an interesting restoration project, which enthusiasts of original condition may even choose to leave as is.*

*Most major collectors own or have owned a 5 HP, and there is even a rally exclusively reserved for this model...*

#55

## Citroën B14G Torpédo – 1928

Châssis n° 879994  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title  
Sold without contrôle technique

4 000 - 8 000 €

« Assurément l'un des plus émouvants et luxueux torpédo B14G que vous ne verrez jamais ! »

*“Undoubtedly one of the most impressive and luxurious B14G torpedo cars you will ever see!”*



Bien que l'aspect de la conduite intérieure rappelle beaucoup la précédente B12, la B14 s'éloigne radicalement sur le plan technique de la famille des 10 HP.

Présentée au salon de Paris 1926, le châssis est allégé, le moteur passe de 1 452 à 1 528 cm<sup>3</sup> pour plus de souplesse, la boîte est renforcée et la suspension utilise désormais quatre ressorts à lames semi-elliptiques, obliques à l'arrière pour améliorer la tenue de route. Quatre freins à tambours au pied, direction adoucie et réservoir de plus grande contenance complètent le tableau.

Sans y paraître, avec la B14 F André Citroën assène un grand coup à sa concurrence avec une auto très compétitive sur le marché... en quelques chiffres, c'est 400 modèles qui sortent de Javel par jour fin 1927, Citroën avec plus de 30% de part

du marché des voitures neuves en seulement 10 ans prend l'ascendant sur les concurrents que sont Renault et Peugeot.

L'exemplaire qui illustre ces pages est exceptionnel à plus d'un titre. Tout d'abord il s'agit d'une version luxe très bien équipée avec ses jolis phares Marchal et son Monocode central, mais aussi sa peinture biton à filets ou son très beau pare-brise accessoire arrière. Ensuite, la voiture se présente dans un incroyable état d'origine, n'ayant jamais été touchée cosmétiquement...

Même s'il s'agit d'une auto relativement populaire, cette B14G fera le bonheur d'un amateur cherchant une auto en état d'origine, et/ou de l'une des plus intéressantes B14 que nous ayons jamais découverte...

*Although the interior design is very reminiscent of the previous B12, the B14 is technically a radical departure from the 10 HP family.*

*Unveiled at the 1926 Paris Motor Show, the chassis was lighter, the engine was increased from 1,452 to 1,528 cc for greater flexibility, the gearbox was reinforced and the suspension now used four semi-elliptical leaf springs, slanted at the rear to improve road holding. Four foot-operated drum brakes, smoother steering and a larger fuel tank completed the picture.*

*Without seeming to, André Citroën dealt a major blow to his competitors with the B14 F, a highly competitive car on the market... in figures, 400 models were rolling out of Javel every day at the end of 1927, and Citroën, with more than 30% of the*

*new car market in just 10 years, gained the upper hand over its competitors Renault and Peugeot.*

*The model featured on these pages is exceptional in more ways than one. First of all, it is a luxury version that is very well equipped with attractive Marchal headlights and a central Monocode, as well as two-tone paintwork with stripes and a beautiful rear accessory windscreen. Secondly, the car is in incredible original condition, having never been cosmetically altered...*

*Although it is a relatively popular car, this B14G will delight enthusiasts looking for a car in original condition, and/or one of the most interesting B14s we have ever discovered...*

# #56

## Vespa ACMA 400 – 1958

Châssis n° 11525  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

3 000 - 7 000 €

« Très bel état d'origine pour  
cette mignonne Vespa 400. »

*“This cute Vespa 400 is in  
very good original condition.”*



Petit véhicule urbain développé par Piaggio, le constructeur des célèbres Vespa des années 1950.

La citadine idéale : faible encombrement, petit moteur économique, sans sacrifier pour autant le plaisir de conduite.

Le moteur est un bicylindre 2-temps qui permet au véhicule d'atteindre la vitesse maximale de 80 km/h.

Le fabricant français Acma produira également la Vespa 400 dans son usine française.

Cette petite Acma Vespa 400 est dans un bel état de présentation et ne semble attendre qu'une remise en route, même si le moteur est bloqué.

*A small urban vehicle developed by Piaggio, the manufacturer of the famous Vespa scooters of the 1950s.*

*The ideal city car: compact, with a small, economical engine, without sacrificing driving pleasure.*

*The engine is a 2-stroke twin cylinder that allows the vehicle to reach a top speed of 80 km/h.*

*The French manufacturer Acma also produced the Vespa 400 in its French factory.*

*This little Acma Vespa 400 is in good condition and seems to be just waiting for a tune-up to get back on the road even if the engine is blocked.*

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.

# #57

## Vespa ACMA 400 – 1959

Châssis n° 16074  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

500 - 1 000 €  
SANS RÉSERVE

« Une emblématique Vespa 400 à restaurer ! »  
*“An iconic Vespa 400 to restore!”*



Petit véhicule urbain développé par Piaggio, le constructeur des célèbres Vespa des années 1950.

La citadine idéale : faible encombrement, petit moteur économique, sans sacrifier pour autant le plaisir de conduite.

Le moteur est un bicylindre 2-temps qui permet au véhicule d'atteindre la vitesse maximale de 80 km/h.

Le fabricant français Acma produira également la Vespa 400 dans son usine française.

Cette petite Acma Vespa 400 est dans son état d'origine, semble complète et sera une candidate idéale pour une restauration en règle. Son moteur n'est pas bloqué.

*A small urban vehicle developed by Piaggio, the manufacturer of the famous Vespa scooters of the 1950s.*

*The ideal city car: compact, with a small, economical engine, without sacrificing driving pleasure.*

*The engine is a 2-stroke twin cylinder that allows the vehicle to reach a top speed of 80 km/h.*

*French manufacturer Acma also produced the Vespa 400 at its French factory.*

*This little Acma Vespa 400 is in its original condition, appears to be complete and would be an ideal candidate for a proper restoration. Its engine is not blocked.*

# #58

## Inconnu Carrosserie artisanale

Pas de châssis  
Vendu sans carte grise  
*No registration title*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Intéressante carrosserie artisanale  
de cyclecar avec très élégant radiateur »

*“Interesting handcrafted cyclecar  
bodywork with a very elegant radiator”*



Un cyclecar ou cycle-car est une catégorie de voiturette légère de trois ou quatre roues, de moins de 350 kg et équipé d'un moteur de 1 100 cm<sup>3</sup> maximum.

-La production de ces drôles d'engins sportifs par nature s'étala de 1910 jusqu'à la fin des années 1930.

Ce type de véhicule économique était soumis à un régime juridique et fiscal spécifique avantageux.

Cette catégorie donna naissance à des engins parfois artisanaux et parfois uniques.

Ce qui semble être le cas de cette carrosserie et de son joli radiateur, à identifier.

*A cyclecar or cycle-car is a category of light three- or four-wheeled vehicle weighing less than 350 kg and equipped with an engine of no more than 1,100 cc.*

*Production of these unusual, inherently sporty vehicles spanned from 1910 to the late 1930s.*

*This type of economical vehicle was subject to specific advantageous legal and tax regulations.*

*This category gave rise to vehicles that were sometimes handcrafted and sometimes unique.*

*This seems to be the case with this bodywork and its attractive radiator, which remains to be identified.*

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.

# #59

## Amilcar CC – circa 1922

Châssis n° 2256  
Carte grise française d'époque  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*Old french registration title  
Sold without contrôle technique*

**4 000 - 8 000 €**

« Un châssis roulant complet d'Amilcar CC pour  
laisser libre cours à votre imagination. »

*“A complete Amilcar CC chassis to give  
free rein to your imagination.”*



Amilcar s'est fait connaître dans les années 1920 par ses voitures et cyclecars, petites voitures légères, sportives et aussi performantes que des automobiles de plus grosses cylindrées.

La première réalisation de la marque présentée au Salon de Paris en 1921 est le type CC.

Il s'agit d'un véhicule 2-places de 350 kg entraîné par un moteur 4-cylindres de 903 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales développant 23 ch avec une boîte 3-vitesses.

Sa maniabilité et son agilité en ont fait une des références du début des années 1920, notamment en compétition.

Le châssis que nous vous présentons fut certainement utilisé en utilitaire dans les années 1950 comme le montre son titre de circulation d'époque. Restauré, il pourra être équipé d'une jolie et sportive caisse de votre choix...

*Amilcar made a name for itself in the 1920s with its microcars and cyclecars, small, lightweight, sporty cars that were as powerful as larger-engined cars.*

*The brand's first model, presented at the Paris Motor Show in 1921, was the CC.*

*It was a 2-seater vehicle weighing 350 kg, powered by a 903 cc 4-cylinder side-valve engine developing 23 hp with a 3-speed gearbox.*

*Its manoeuvrability and agility made it one of the benchmarks of the early 1920s, particularly in competition.*

*The chassis we are presenting was certainly used as a utility vehicle in the 1950s, as shown by its period registration document. Restored, it could be fitted with an attractive, sporty body of your choice...*

# #60

## Amilcar M3 Conduite Intérieure – 1931

Châssis n° 30537  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title  
Sold without contrôle technique

3 000 - 7 000 €

« Très rare survivante en version conduite intérieure ! »

*“A very rare survivor in saloon version!”*



Amilcar s'est fait connaître dans les années 1920 par ses voitures et cyclecars, petites voitures légères, sportives et aussi performantes que des automobiles de plus grosses cylindrées.

Parallèlement au succès des sportives CC, CS, CGS, CGSS et C6, Amilcar a développé au fil des ans une gamme tourisme avec les C4, E, G, J, L. C'est au salon de Paris de 1928 que le modèle M est présenté en remplacement du type L. Ce dernier sera ensuite remplacé par la M2 puis la M3 en octobre 1931.

La nouveauté de la M3 est son châssis surbaissé, la mécanique étant identique à la M2.

Ayant souvent servi de banques de pièces pour des reconstitutions de CGSS, les Amilcar de tourisme d'origine sont devenus avec le temps peu courantes.

*Amilcar made a name for itself in the 1920s with its microcars and cyclecars, small, lightweight sports cars that were as powerful as larger-engined cars.*

*Alongside the success of the CC, CS, CGS, CGSS and C6 sports cars, Amilcar developed a range of touring cars over the years, including the C4, E, G, J and L. The M model was unveiled at the 1928 Paris Motor Show as a replacement for the L model. The latter was then replaced by the M2 and then the M3 in October 1931.*

*The new feature of the M3 was its lowered chassis, with the mechanics being identical to the M2.*

*Having often been used as a source of parts for CGSS restorations, original Amilcar touring cars have become rare over 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.

# #61

## Amilcar C3 Cabriolet – 1933

Châssis n° 7203  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title  
Sold without contrôle technique

3 000 - 7 000 €

« Une élégante Amilcar C3 en version Cabriolet dans un bel état de présentation. »

*“An elegant Amilcar C3 convertible in beautiful condition.”*



Amilcar s'est fait connaître dans les années 1920 par ses voitures et cyclecars, petites voitures légères, sportives et aussi performantes que des automobiles de plus grosses cylindrées.

Le Type C3 apparaît au Salon d'octobre 1933 et remplaçait avantageusement le Type C. En effet, sa mécanique était de cylindrée supérieure, son empattement augmenté et le dessin de sa carrosserie évoluait avec l'adoption d'ailes plus profilées.

Le charmant petit Cabriolet a conservé sa configuration d'origine et dispose de la majorité de ses composants.

Il mérite donc les bons soins d'un amateur ou d'un jeune passionné souhaitant accéder pour un coût raisonnable à cette marque renommée.

*Amilcar became famous in the 1920s for its microcars and cyclecars, small, lightweight sports cars that were as powerful as larger-engined cars.*

*The Type C3 appeared at the October 1933 Motor Show and was a welcome replacement for the Type C. It had a larger engine, a longer wheelbase and a redesigned body with more streamlined wings.*

*The charming little Cabriolet has retained its original configuration and most of its components.*

*It therefore deserves the care of an enthusiast or a young fan wishing to acquire this renowned brand at a reasonable cost.*

# #62

## Amilcar N7 Pégase – 1935

Châssis n° 2261  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title  
Sold without contrôle technique*

5 000 - 8 000 €

« Lune des très rare Pégase N7 survivantes... »

*“One of the very few surviving Pégase N7s...”*



Amilcar s'est fait connaître dans les années 1920 par ses voitures et cyclecars, petites voitures légères, sportives et aussi performantes que des automobiles de plus grosses cylindrées.

La marque au Pégase changea de cap dans les années 1930 pour se concentrer sur la fabrication de modèles de tourisme.

En 1935, Amilcar a lancé une voiture de tourisme plus grande, la Pégase, équipée d'un moteur 4-cylindres de 2 150 cm<sup>3</sup> et d'un châssis fourni par Delahaye.

Malgré son style élégant, la Pégase ne parvint pas à s'imposer sur un marché très concurrentiel, et lorsque la production cessa à la fin de 1937, seuls quelque 200 exemplaires avaient été fabriqués.

La berline 4-portes qui illustre ces pages en émouvant état d'origine est l'une des très rares survivantes qui mérite d'être sauvée !

*Amilcar made a name for itself in the 1920s with its microcars and cyclecars, small, lightweight sports cars that were as powerful as larger-engined cars.*

*The Pegasus brand changed direction in the 1930s to focus on manufacturing passenger cars.*

*In 1935, Amilcar launched a larger passenger car, the Pégase, equipped with a 2,150 cc 4-cylinder engine and a chassis supplied by Delahaye.*

*Despite its elegant styling, the Pégase failed to make its mark in a highly competitive market, and when production ceased at the end of 1937, only around 200 had been manufactured.*

*The 4-door saloon illustrated on these pages, in its moving original condition, is one of the very few survivors that deserves to be saved!*

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.

# #63

## Simca-Fiat Balilla Coupé – 1937

Châssis n° 45820  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*French registration title  
Sold without contrôle technique*

3 000 - 7 000 €

« Une élégante version Coupé en attente de restauration. »

*“An elegant Coupé version awaiting restoration.”*



« Généreuse, rapide, disciplinée, infatigable, audacieuse, la Fiat 508 c'est la voiture de monsieur Tout-le-monde. Avec son prix d'achat minime, son coût d'entretien réduit, elle représente un progrès considérable. Petite mais confortable, elle est parfaitement aboutie et aussi moderne qu'une grande. Voici, enfin, la voiture destinée au peuple, le cadeau de Fiat aux Italiens ! » C'est en ces termes que le constructeur italien présenta la 508 au Salon de Milan le 17 avril 1932. La Fiat 508 surnommée « Balilla » fait référence à Giovanni Battista Perasso qui, en 1746 à Gênes, projeta un caillou sur un officier autrichien pour se rebeller contre l'invasion autrichienne dans la région. Comme la Ford T, la 508, également distribuée par Simca, baptisée 6 CV, en France, a popularisé l'automobile. Sa production entre 1932 et 1937 atteindra 170 176 exemplaires, un véritable exploit pour l'époque.

La voiture qui illustre ces pages est une désirable version Coupé, en état d'origine. A priori complète, mais avec moteur bloqué, elle présente une intéressante base de restauration.

*“Generous, fast, disciplined, tireless, daring, the Fiat 508 is the car for everyone. With its low purchase price and low maintenance costs, it represents a considerable step forward. Small but comfortable, it is perfectly designed and as modern as a larger car. Finally, here is the car for the people, Fiat's gift to Italians!” It was with these words that the Italian manufacturer presented the 508 at the Milan Motor Show on 17 April 1932. The Fiat 508, nicknamed 'Balilla', refers to Giovanni Battista Perasso who, in 1746 in Genoa, threw a stone at an Austrian officer in rebellion against the Austrian invasion of the region. Like the Ford Model T, the 508, also distributed by Simca and known as the 6 CV in France, popularised the automobile. Between 1932 and 1937, 170,176 units were produced, a remarkable feat for the time.*

*The car featured on these pages is a desirable Coupé version in its original condition. Although complete at first glance, with a blocked engine, it presents an interesting basis for restoration.*

# #64

## La Licorne 164 LR Coach – 1948

Châssis n° 20382  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title  
Sold without contrôle technique

2 000 - 4 000 €

« Très rare survivante de la série,  
intéressante version Coach. »

“A very rare survivor of the series,  
interesting Coach version.”



# #65

## Salmson S4D Coach – circa 1936

Châssis n° 57424  
Carte grise française datée de 1943  
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title of 1943  
Sold without contrôle technique

8 000 - 12 000 €

« Très belle et désirable Coach Salmson,  
dans un très beau jus d'origine. »

“Very beautiful and desirable Coach Salmson,  
in a very beautiful original finish.”



La Licorne est une marque emblématique de l'histoire automobile française, qui rencontre des difficultés dès le début des années 1930, obligé de racheter des Trac­tion qu'elle adapte à sa façon.

La Licorne 164 LR est un joli coach, 2-portes, 4-places, version d'après-guerre de la 163 présentée au Salon de Paris de 1938. Elle est produite à la Libération et jusqu'en 1949. C'est le dernier modèle proposé par le petit constructeur de Courbevoie, grand oublié du Plan Pons. Avec son châssis à poutre central, ses roues avant indépendantes, elle était intéressante, en dépit de son moteur à soupapes latérale.

Voici l'une des rares survivantes d'une production estimée à 1 200 exemplaires. Il s'agit d'une intéressante base de restauration (moteur bloqué).

*La Licorne is an iconic brand in French automotive history, which encountered difficulties in the early 1930s and was forced to buy Trac­tion cars, which it adapted to its own specifications.*

*The Licorne 164 LR is a beautiful coach, 2-door, 4-seater, post-war version of the 163 presented at the 1938 Paris Motor Show. It was produced after the Liberation and until 1949. It was the last model offered by the small manufacturer in Courbevoie, largely forgotten by the Pons Plan. With its central beam chassis and independent front wheels, it was an interesting car, despite its side-valve engine.*

*This is one of the few survivors of an estimated production run of 1,200 units. It is an interesting restoration project (engine blocked).*

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

La Salmson S4 apparaît en juillet 1929. Avec son moteur 1 300 cm<sup>3</sup> à double ACT, elle proposait de très belles performances dans sa catégorie ainsi qu'une formidable tenue de route et une grande robustesse. Elle est remplacée au Salon 1932 par le modèle S4C avec un moteur profondément modifié et une cylindrée supérieure (1 500 cm<sup>3</sup>). Fin 1934, c'est la présentation du modèle S4D avec le radiateur incliné et les roues à voile plein puis ajouré qui apparaissent. Elle bénéficie également d'un moteur réalésé à 1 600 cm<sup>3</sup> et d'une boîte de vitesses électromagnétique Cotal (construite par Salmson) montée en série. Son châssis, plus rigide, devient moderne avec les roues avant indépendantes (ressort transversal) et une direction à crémaillère.

Voici un très bel exemplaire de Coach S4D, avec une patine qu'il conviendra de conserver après une restauration mécanique.

*The Salmson S4 appeared in July 1929. With its 1,300 cc twin overhead camshaft engine, it offered excellent performance in its class, as well as superb road holding and great robustness. It was replaced at the 1932 Motor Show by the S4C model with a significantly modified engine and increased displacement (1,500 cc). At the end of 1934, the S4D model was unveiled, featuring a slanted radiator and solid then openwork alloy wheels. It also benefited from a rebored 1,600 cc engine and a Cotal electromagnetic gearbox (built by Salmson) fitted as standard. Its stiffer chassis was modernised with independent front wheels (transverse springs) and rack-and-pinion steering.*

*Here is a beautiful example of a Coach S4D, with a patina that should be preserved after mechanical restoration.*

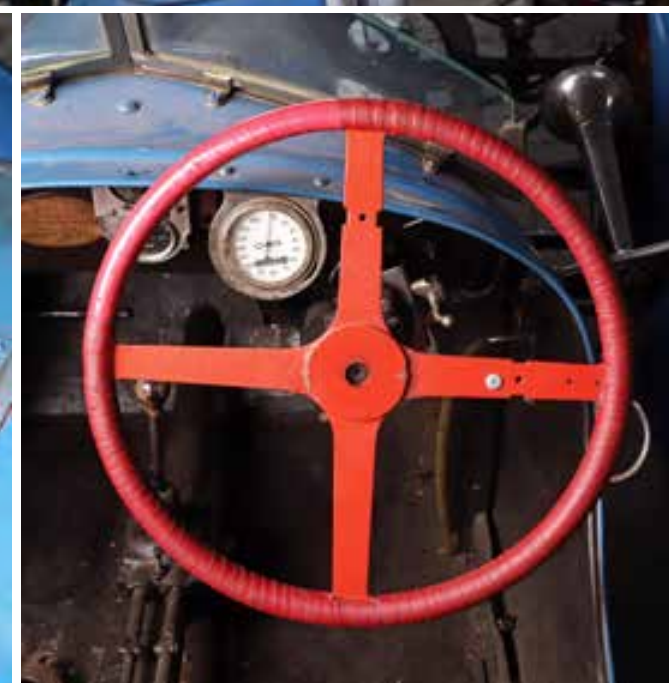
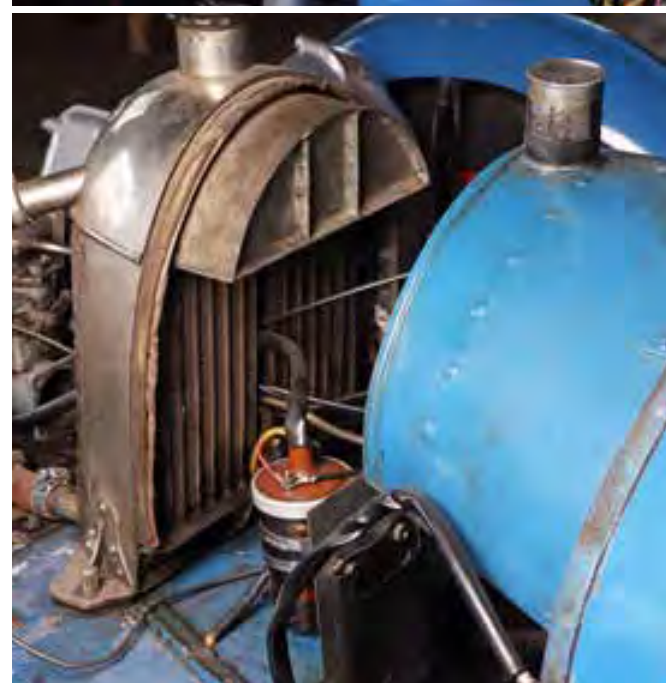
## Darmont Spécial – circa 1933

Châssis n° 50410  
Carte grise française datée de 1955  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title of 1955  
Sold without contrôle technique

25 000 - 35 000 €

« La meilleure version du tricyclecar Darmont,  
dans la même collection depuis 1962 ! »

*“The best version of the Darmont tricyclecar,  
in the same collection since 1962!”*



Les tricyclecars Darmont, sous licence Morgan, étaient fabriqués à Courbevoie par Roger Darmont. Agent pour la France depuis 1919, il commercialisa par la suite ses propres véhicules pour en arriver en 1925 au Darmont Spécial.

Avec ses performances incroyables (plus de 150 km/h en pointe), le Darmont Spécial se taille rapidement un solide palmarès en course et devient l'une des montures favorites de sportsmen de l'époque qui ne peuvent s'offrir de Bugatti ou autre Amilcar.

Le Darmont Spécial est un véhicule atypique à la conduite sportive qui procure à ses propriétaires des sensations uniques et incomparables à d'autres cyclecars et tricyclecars.

Les derniers modèles, à partir de 1933, bénéficie d'un allumage par allumeur, et d'une boîte 3-vitesses + marche arrière (un luxe par rapport à la version boîte 2-vitesses à crabots).

L'exemplaire que nous vous proposons est dans la même collection depuis 1962. Il est sain, complet de tous ses accessoires, même son pare-brise, et son moteur compresse bien. Par son authenticité, il ravira les amateurs du genre.

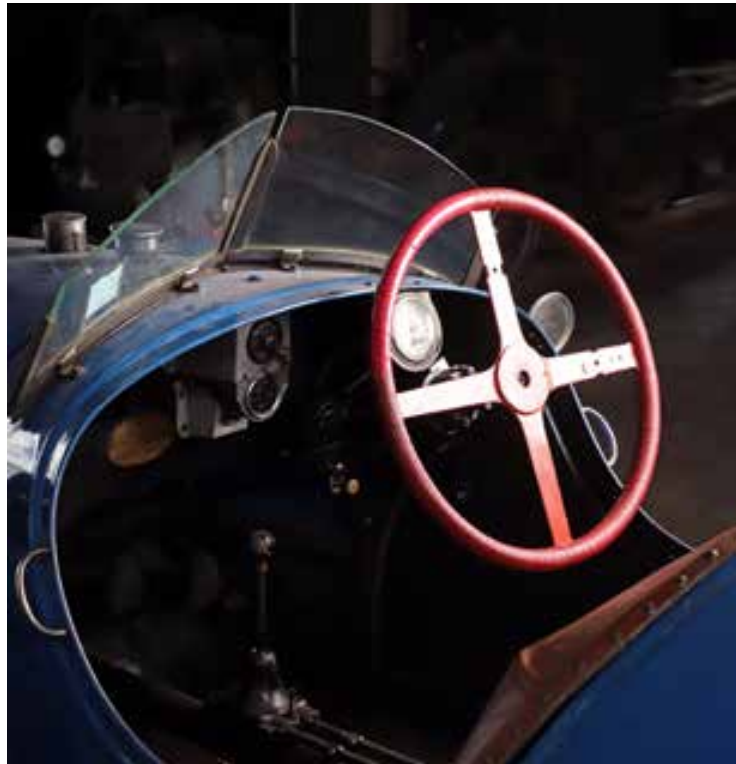
*Darmont tricyclecars, licensed by Morgan, were manufactured in Courbevoie by Roger Darmont. An agent for France since 1919, he subsequently marketed his own vehicles, culminating in the Darmont Spécial in 1925.*

*With its incredible performance (top speed of over 150 km/h), the Darmont Spécial quickly built up an impressive racing record and became one of the favourite cars of sportsmen of the time who could not afford a Bugatti or Amilcar.*

*The Darmont Spécial was an unusual vehicle with sporty handling that gave its owners a unique sensation unlike any other cyclecar or tricyclecar.*

*The latest models, from 1933 onwards, featured ignition by igniter and a 3-speed gearbox + reverse gear (a luxury compared to the 2-speed dog gearbox version).*

*The model we are offering has been in the same collection since 1962. It is in good condition, complete with all its accessories, even its windscreen, and its engine compresses well. Its authenticity will delight enthusiasts of this type of vehicle.*



#67

## Darmont Lot radiateur & moteur en pièces

1 000 - 2 000 €



Lot de pièces d'origine incluant un radiateur, des carters moteur (abimés), des cylindres et culasses, des éléments de vilebrequin et volant moteur, une bielle, etc.

Photos complémentaires sur demande.

*Set of original parts including a radiator, engine casings (damaged), cylinders and cylinder heads, crankshaft and flywheel components, a connecting rod, etc.*

*Additional photos available on request.*

## Amilcar CGSs – 1927

Châssis n° 18034  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title  
Sold without contrôle technique

40 000 - 60 000 €

« Un rarissime Amilcar CGS dans sa version surbaissée avec tous ses éléments d'origine, dont sa caisse Duval. »

*"A very rare Amilcar CGS in its lowered version with all its original features, including its Duval bodywork."*



Fondée en 1920 à Saint-Denis, la firme Amilcar (anagramme des noms de ses fondateurs : Joseph Lamy et Émile Akar) est spécialisée dans la fabrication de cyclecars : des véhicules de petit gabarit, à 3 ou 4 roues, 2 places maximum, dont le moteur n'excède pas 1 100 cm<sup>3</sup> et un le poids total 350 kg. A l'époque ce type d'automobile était en effet moins taxé qu'une automobile plus imposante qui restait un objet de luxe.

La première Amilcar est présentée au Salon de Paris en 1921. Il s'agit du type CC qui devient rapidement un succès commercial et permet à Amilcar de lancer d'autres modèles. Ainsi apparaît en 1922 une version plus sportive à châssis court baptisée CS motorisée par un 4-cylindres de 1 004 cm<sup>3</sup>. Puis, en 1923, la

CGS (Châssis Grand Sport), à moteur de 1 075 cm<sup>3</sup> avec un freinage sur les quatre roues.

La plus sportive et la plus exclusive des Amilcar civiles sera la CGSS (Châssis Grand Sport Surbaissé) présentée en 1926. La CGSS différait de la CGS par son empattement plus court, son moteur plus puissant permettant d'atteindre les 120 km/h et surtout sa carrosserie plus effilée, plus basse, plus harmonieuse et plus sportive. Autant de caractéristiques qui firent de la CGSS une automobile particulièrement prisée des *gentlemen drivers*.

L'exemplaire que nous présentons entra dans la collection de Monsieur F. en 1965 ! Et s'il bénéficia d'une « restauration » typique de l'époque, il se présente à nous dans sa configuration

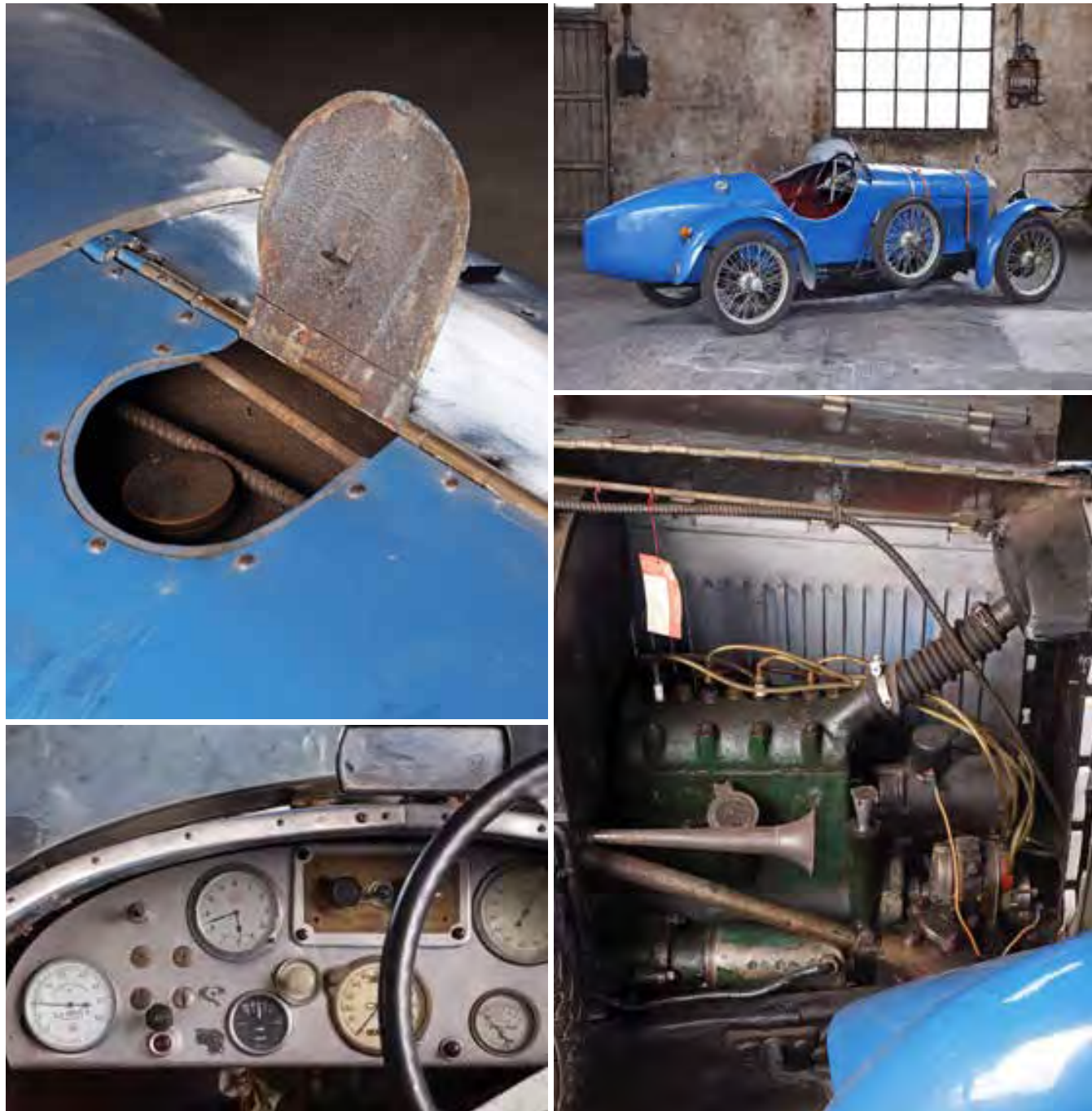
*Founded in 1920 in Saint-Denis, Amilcar (an anagram of the names of its founders, Joseph Lamy and Émile Akar) specialised in the manufacture of cyclecars: small vehicles with three or four wheels, seating a maximum of two people, with an engine capacity not exceeding 1,100 cc and a total weight of 350 kg. At the time, this type of car was taxed less than larger cars, which remained a luxury item.*

*The first Amilcar was presented at the Paris Motor Show in 1921. It was the CC model, which quickly became a commercial success and enabled Amilcar to launch other models. In 1922, a sportier version with a short chassis called the CS appeared, powered by a 1,004 cc 4-cylinder engine. Then, in 1923, the*

*CGS (Chassis Grand Sport) appeared, with a 1,075 cc engine and four-wheel braking.*

*The sportiest and most exclusive of the civilian Amilcars was the CGSS (Chassis Grand Sport Surbaissé), introduced in 1926. The CGSS differed from the CGS in its shorter wheelbase, its more powerful engine capable of reaching 120 km/h and, above all, its sleeker, lower, more harmonious and sportier bodywork. All these features made the CGSS a particularly popular car among gentleman drivers.*

*The model we are presenting here entered Mr F.'s collection in 1965! Although it underwent a 'restoration' typical of the period, it is presented here in a condition very close to its original state,*



très proche de l'origine, avec tous ses éléments spécifiques et caractéristiques. Sa carrosserie biplace Duval présente une inimitable pointe bordino particulièrement effilée, et la majorité de ses boiseries d'origine. Le moteur est également du type CGSS et son numéro permet de dater une production de l'année 1927.

Les Amilcar CGSS sont rares et ceux authentiques le sont bien plus encore. Cet exemplaire, qui a passé 70 ans dans les mêmes mains ravira les amateurs les plus exigeants.

*with all its specific and characteristic features. Its Duval two-seater bodywork features an inimitable, particularly tapered bordino nose, and most of its original woodwork. The engine is also of the CGSS type and its number allows us to date its production to 1927.*

*Amilcar CGSS cars are rare, and authentic ones are even rarer. This example, which has spent 70 years in the same hands, will delight even the most discerning enthusiasts.*



## Cisitalia 202 SC Berlinetta par Pininfarina – 1948

Châssis n° V019  
Carte grise française datée 1953  
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title of 1953  
Sold without contrôle technique

160 000 - 240 000 €

« Monument du design du XXe siècle, Incroyable sortie de grange, cachée depuis plus de 50 ans, hautement éligible aux Mille Miglia notamment. »

*“A monument to 20th-century design, this incredible find has been hidden away for over 50 years and is highly eligible for the Mille Miglia, among other events.”*



Piero Dusio, né en 1899, est un authentique personnage de roman, et même Netflix pourrait lui consacrer une série... Après une courte carrière de footballeur (à la Juventus de Turin, excusez du peu), arrêtée en 1923 sur blessure, il se lance dans les affaires, dans le textile plus précisément, en se spécialisant dans les uniformes de sport, et de foot. Sa fortune explose lorsque Benito Mussolini lui fait confiance pour habiller l'armée. Riche, il s'adonne à son autre grande passion, le sport automobile, d'abord timidement, puis en pilotant ni plus ni moins que des Alfa Romeo 8C, le summum des voitures de courses italiennes d'avant-guerre. Et si la guerre stoppe sa carrière de pilote semi-amateur, et qu'il retourne dans l'univers du football en devenant le président de la Juventus en 1940, il décide néanmoins en

1943 de créer sa propre voiture de course, sous l'égide de la nouvellement née Compagnia Industriale Sportiva Italia, autrement connue sous le nom de Cisitalia.

Pour ce faire, Dusio a embauché deux des meilleurs faiseurs italiens du moment, le designer Giovanni Savonuzzi (plus tard auteur des lignes Supersonic chez Ghia) et l'ingénieur Dante Giacosa, qui a déjà fait ses preuves chez Fiat (dont il sera bientôt le grand directeur technique). Et, en 1946, la monoplace de course baptisée D46 (numéro de projet interne 201) voit le jour. Si elle emprunte beaucoup d'éléments mécaniques à la Fiat 500 Topolino, le châssis et la préparation mécanique, comme la beauté de l'ensemble (avec ses suspensions carénées) séduisent

et prouvent que la recette est la bonne : de nombreux pilotes, dont Sommer, Nuvolari, Chiron, Taruffi... et Dusio, lui permettent de se bâtir un solide palmarès.

Une monoplace de course c'est bien, mais pour briller en compétition, et notamment au Mille Miglia, il faut une vraie auto route, et c'est ainsi que va être extrapolée la 202, depuis la bien née D46. Lors des Mille Miglia 1947, 3 Cisitalia 202 prototypes compétition se hissent au 2e, 3e et 4e place au général... pour un coup d'essai, c'est un coup de maître, et la 202 civile est officiellement présentée le 6 septembre 1947, veille du Grand Prix d'Italie, avant de briller à la Villa d'Este puis au Salon de Paris. C'est Savonuzzi qui est l'auteur du si sublime dessin de la Berlinetta, élégante et très aérodynamique. Et si Vignale

carrosse les premières autos, la plupart de la série sort des ateliers de Pinin Farina, et de son frère, à la tête des Stabilimenti Farina. La voiture est très chère sur le marché mais elle peut compter sur l'infatigable Max Hoffman pour bien la vendre aux Etats-Unis. Elle marque un véritable tournant dans le design automobile d'après-guerre et sera d'ailleurs en 1951 l'une des 8 autos (châssis 041 ou 042) exposées au célèbre Musée d'Art Moderne de New-York (MoMA), où un exemplaire (châssis 057, offert par Pininfarina en 1972) est toujours aujourd'hui. C'est dire son importance sur le plan du design...

Si les premières autos sont en aluminium, la suite de la série, baptisée Gran Sport, sera en acier. Après 172 exemplaires construits, la Cisitalia 202 tire sa révérence, 1952, quelques

temps après l'exil de Piero Dusio en Argentine (où il relança Cisitalia Argentina et AutoAr, avec le soutien de Juan Péron), ruiné par le développement d'une F1, et la caution payée pour faire libérer Ferdinand Porsche, emprisonné en France pour collaboration. Mais ceci est une autre histoire...

La voiture qui illustre ces pages est exceptionnelle à plus d'un titre. Tout d'abord parce qu'il s'agit avec son châssis n° 19 de l'une des toutes premières Berlinetta 202 construites. Ensuite parce qu'elle est dans les mêmes mains depuis 1973, et à l'abri des regards et des grands événements depuis. Enfin, car elle se présente à nous dans un incroyable état d'origine. Si on note des nuances de peinture bleu sous le rouge actuel, une trace de

choc avant, et un moteur non d'origine (couvre culasse Cisitalia toujours présent néanmoins), elle présente une patine à nulle autre pareil, avec encore l'intégralité de son intérieur d'origine. Des recherches (à poursuivre) nous ont permis de retrouver une photo de la voiture en France en 1951 (original joint au dossier), et la liste des propriétaires successifs depuis lors. Il est par ailleurs vraisemblable que la voiture fut livrée neuve à Monaco où elle était immatriculée jusqu'en août 1951. Aguttes vous offre aujourd'hui une opportunité unique d'acquiescer l'une des grandes automobiles du XXe siècle, un jalon essentiel du design mondial, une histoire à couper le souffle, et une candidate incroyable pour les plus grands événements, concours d'élégance de renommée internationale et Mille Miglia en tête.



*Piero Dusio, born in 1899, is a true novelistic character, and even Netflix could devote a series to him... After a short career as a footballer (at Juventus Turin, no less), which ended in 1923 due to injury, he went into business, specifically in textiles, specialising in sports and football uniforms. His fortune skyrocketed when Benito Mussolini entrusted him with dressing the army. Now wealthy, he devoted himself to his other great passion, motor racing, first tentatively, then driving nothing less than Alfa Romeo 8Cs, the pinnacle of pre-war Italian racing cars. Although the war put an end to his semi-amateur racing career and he returned to the world of football, becoming president of Juventus in 1940, he nevertheless decided in 1943 to create his own racing car under the aegis of the newly formed Compagnia Industriale Sportiva Italia, otherwise known as Cisitalia.*

*To achieve this, Dusio hired two of the best Italian designers of the time, Giovanni Savonuzzi (who later designed the Supersonic line for Ghia) and engineer Dante Giacosa, who had already proven himself at Fiat (where he would soon become chief technical director). And in 1946, the single-seater racing car named D46 (internal project number 201) was born. Although it borrowed many mechanical elements from the Fiat 500 Topolino, the chassis and mechanical preparation, as well as the overall beauty of the car (with its streamlined suspension), proved appealing and demonstrated that the formula was the right one: numerous drivers, including Sommer, Nuvolari, Chiron, Taruffi... and Dusio, helped it build up an impressive list of achievements.*

*A single-seater racing car is all well and good, but to shine in competition, especially in the Mille Miglia, you need a real motorway car, and that's how the 202 was developed, based on the well-designed D46. At the 1947 Mille Miglia, three Cisitalia 202 competition prototypes took second, third and fourth place overall... for a first attempt, it was a masterstroke, and the civilian 202 was officially unveiled on 6 September 1947, the eve of the Italian Grand Prix, before shining at the Villa d'Este and then at the Paris Motor Show. Savonuzzi was the designer of the Berlinetta's sublime, elegant and highly aerodynamic lines. And while Vignale built the first cars, most of the series came out of the workshops of Pinin Farina and his brother, who headed Stabilimenti Farina. The car was very expensive on the market, but it could count >*



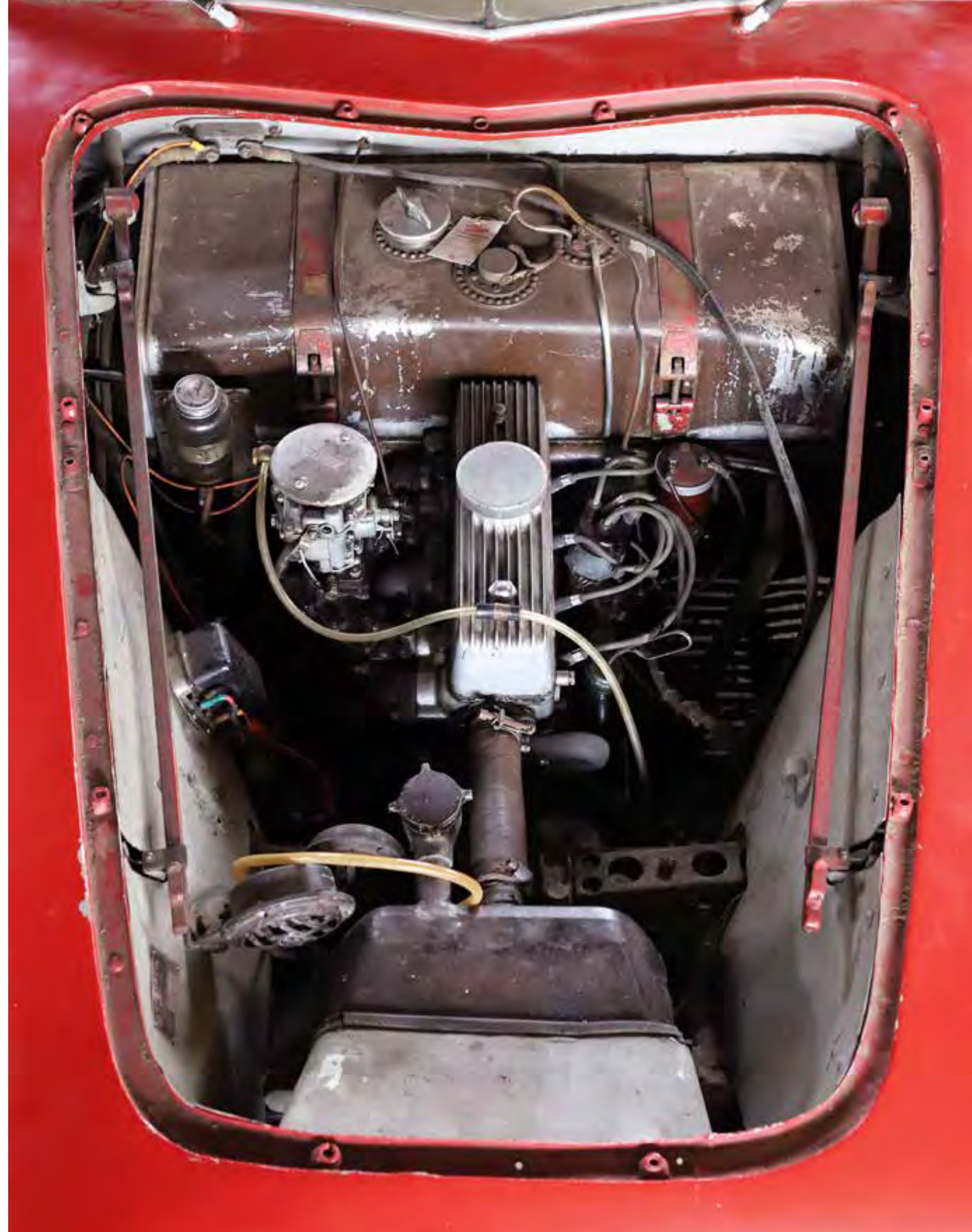


on the tireless Max Hoffman to sell it well in the United States. It marked a real turning point in post-war automotive design and, in 1951, was one of eight cars (chassis 041 or 042) exhibited at the famous Museum of Modern Art in New York (MoMA), where one example (chassis 057, donated by Pininfarina in 1972) still stands today. This shows its importance in terms of design...

While the first cars were made of aluminium, the rest of the series, called Gran Sport, was made of steel. After 172 units had been built, the Cisitalia 202 bowed out in 1952, shortly after Piero Dusio went into exile in Argentina (where he relaunched Cisitalia Argentina and AutoAr, with the support of Juan Perón), ruined by the development of an F1 car and the bail paid to secure the release of Ferdinand Porsche, who had been imprisoned in France for collaboration. But that's another story...

The car featured on these pages is exceptional in more ways than one. Firstly, because with its chassis number 19, it is one

of the very first Berlinetta 202s ever built. Secondly, because it has been in the same hands since 1973, sheltered from prying eyes and major events ever since. Finally, because it is in incredible original condition. Although there are shades of blue paint under the current red, a trace of front impact damage, and a non-original engine (the Cisitalia cylinder head cover is still present, however), it has a patina like no other, with all of its original interior still intact. Our research (which is ongoing) has enabled us to find a photograph of the car in France in 1951 (original attached to the file), and a list of successive owners since then. It is also likely that the car was delivered new to Monaco, where it was registered until August 1951. Aguttes now offers you a unique opportunity to acquire one of the great automobiles of the 20th century, an essential milestone in global design, with a breathtaking history, and an incredible candidate for the biggest events, including internationally renowned concours d'élégance and the Mille Miglia.



# #70

## Citroën Traction 15-Six – 1954

Châssis n° 724627  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title  
Sold without contrôle technique

10 000 - 15 000 €

« La Reine de la Route, en bel état d'origine,  
avec une estimation attractive. »

“The Queen of the Road, in beautiful original  
condition, with an attractive estimate.”



Réputée Reine de la Route, la 15-Six va d'abord devoir faire ses preuves. Dans la production Citroën du moment elle doit représenter le haut de gamme des Traction Avant.

Sa naissance en juin 1938 est discrète, tout comme son allure très sobre selon le souhait de Pierre-Jules Boulanger, le Patron de Citroën qui voulait la voir ressembler à la 11.

Le moteur est un magnifique 6-cylindres en fonte, de 2,8 l de cylindrée, développant 78 ch. Le succès de cette « super Traction » sera légendaire et sa carrière durera jusqu'en 1955.

La 15 CV présentée est un modèle mis en circulation pour la première fois autour de l'été 1954. Son ancienne immatriculation, 8023 CT 75 date de la même période et il semblerait donc que cette Traction soit une deuxième main, entrée dans la collection de Monsieur F en 1973.

Son kilométrage de 83 000 km semble également cohérent avec l'état de la voiture et l'usure qu'elle présente. De couleur noire avec un en skaï gris, elle se présente dans sa configuration originelle. En bon état général, elle semble saine, complète et d'origine, attendant une remise en route *a priori* facile.

Renowned as the Queen of the Road, the 15-Six first had to prove itself. In Citroën's production at the time, it was intended to represent the top of the range of Traction Avant models.

Its launch in June 1938 was discreet, as was its very sober appearance, in accordance with the wishes of Pierre-Jules Boulanger, the head of Citroën, who wanted it to resemble the 11. The engine was a magnificent 2.8-litre, 6-cylinder cast iron unit developing 78 hp. The success of this 'super Traction' was legendary and its career lasted until 1955.

The 15 CV presented here is a model that first came into circulation around the summer of 1954. Its former registration number, 8023 CT 75, dates from the same period, so it would appear

that this Traction is a second-hand car, which entered Mr F's collection in 1973.

Its mileage of 83,000 km also seems consistent with the condition of the car and its wear and tear. Black in colour with grey leatherette upholstery, it is in its original configuration. In good overall condition, it appears sound, complete and original, awaiting what should be an easy restoration.

#71

## Citroën B14G Conduite Intérieure – circa 1928

Véhicule vendu sans titre de circulation  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*No registration title  
Sold without contrôle technique*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Pour restaurateur courageux  
ou banque de pièces ! »

*“For brave restaurateurs  
or donor car!”*



Bien que l'aspect de la conduite intérieure rappelle beaucoup la précédente B12, la B14 s'éloigne radicalement sur le plan technique de la famille des 10 HP. Présentée au salon de Paris 1926, le châssis est allégé, le moteur passe de 1 452 à 1 528 cm<sup>3</sup> pour plus de souplesse, la boîte est renforcée et la suspension utilise désormais quatre ressorts à lames semi-elliptiques, obliques à l'arrière pour améliorer la tenue de route. Quatre freins à tambours au pied, direction adoucie et réservoir de plus grande contenance complètent le tableau. Sans y paraître, avec la B14 F André Citroën assène un grand coup à sa concurrence avec une **B14 F**.

L'exemplaire présenté est une conduite intérieure qui s'adressera à un restaurateur courageux ou servira de banque de pièces !

*Although the interior design is very reminiscent of the previous B12, the B14 is technically a radical departure from the 10 HP family.*

*Unveiled at the 1926 Paris Motor Show, the chassis was lighter, the engine capacity increased from 1,452 to 1,528 cc for greater flexibility, the gearbox was reinforced and the suspension now used four semi-elliptical leaf springs, slanted at the rear to improve road holding. Four foot-operated drum brakes, smoother steering and a larger fuel tank completed the picture. Without appearing to do so, André Citroën dealt a major blow to his competitors with the B14 F.*

*The model presented here is a saloon car that will appeal to a brave restorer or serve as a source of spare parts!*

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.

#72

## Alfa Romeo 2600 Sprint – circa 1966

Châssis n° 822554  
Véhicule vendu sans carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

*No registration title  
Sold without contrôle technique*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Idéale banque de pièces ! »

*“Ideal as a car parts bank!”*



L'Alfa Romeo 2600 Sprint est l'un des modèles phares de la production du constructeur milanais des années 1960.

Le 6-cylindres en ligne double ACT de 2 600 cm<sup>3</sup> est alimenté par trois carburateurs double-corps Solex pour développer 145 ch.

Le modèle présenté fut acquis par Monsieur F. comme banque de pièces pour son autre Sprint.

La caisse est très corrodée.

La plupart des pièces démontées (volant, intérieur, etc.) sont stockées à l'abri et incluses dans la vente.

*The Alfa Romeo 2600 Sprint is one of the flagship models produced by the Milanese manufacturer in the 1960s.*

*The 2,600 cc twin overhead camshaft inline 6-cylinder engine is powered by three twin-barrel Solex carburetors to develop 145 hp.*

*The model presented here was acquired by Mr F. as a source of spare parts for his other Sprint.*

*The bodywork is badly corroded.*

*Most of the dismantled parts (steering wheel, interior, etc.) are stored in a sheltered location and are included in the sale.*

# #73

## Alfa Romeo 2600 Sprint – 1966

Châssis n° 825479  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title  
Sold without contrôle technique*

10 000 - 15 000 €

« Dans les mêmes mains depuis 1972 ! »  
*“Same ownership since 1972!”*



L'Alfa Romeo 2600 Sprint est l'un des modèles phares de la production du constructeur milanais des années 1960. Élégant et racé, ce modèle haut de gamme bénéficie du style du carrossier Giovanni Bertone qui exprimait une nouvelle fois son talent en présentant ce coupé de grandes dimensions qui accueille quatre passagers dans un grand confort.

Autre spécificité de cette Alfa Romeo, elle est motorisée par le dernier 6-cylindres en ligne produit par la marque qui passera ensuite à l'architecture en V. Ce bloc d'une cylindrée de 2 600 cm<sup>3</sup> est alimenté par trois carburateurs double-corps Solex pour développer 145 ch et ainsi permettre une conduite sportive chère à l'identité de la marque.

Le modèle présenté date de 1966 et fut acquis par Monsieur F. en 1972, à peine 6 ans après sa sortie d'usine. Ce fut l'une des autos dont il se servit le plus.

La voiture était encore utilisée à une période récente. Jamais restaurée, elle présente des traces d'usage, de la corrosion, mais semble mécaniquement saine et présente une désirable patine cosmétique.

Voici l'occasion d'acquérir l'une des 6 999 Alfa Romeo 2600 Sprint fabriqués, choyée par un même propriétaire depuis plus de 50 ans...

*The Alfa Romeo 2600 Sprint is one of the flagship models produced by the Milanese manufacturer in the 1960s. Elegant and stylish, this high-end model benefits from the design of coach-builder Giovanni Bertone, who once again demonstrated his talent with this large coupé that comfortably seats four passengers.*

*Another unique feature of this Alfa Romeo is that it is powered by the last inline 6-cylinder engine produced by the brand, which would later switch to a V-shaped architecture. This 2,600 cc engine is powered by three Solex twin-barrel carburetors to develop 145 hp, enabling the sporty driving experience that is so dear to the brand's identity.*

*The model presented here dates from 1966 and was acquired by Mr F. in 1972, barely six years after it left the factory. It was one of the cars he used most.*

*The car was still in use until recently. Never restored, it shows signs of wear and corrosion, but appears to be in good mechanical condition and has a desirable cosmetic patina.*

*Here is an opportunity to acquire one of the 6,999 Alfa Romeo 2600 Sprints ever made, cherished by the same owner for over 50 years...*

#74

## Delage D6 70 Cabriolet Letourneur & Marchand – circa 1939

Châssis n° 51470  
Carte grise française mentionnant 1961  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title stating 1961  
Sold without contrôle technique

15 000 - 25 000€

« Moteur 6-cylindres 3 l, cabriolet 4-places  
et caisse signée : n'hésitez pas ! »

“3-litre 6-cylinder engine, 4-seater convertible  
and designer bodywork: don't hesitate!”



Delage fait incontestablement partie des grandes marques de l'Histoire automobile, tant française que mondiale. Championne du monde en 1923, la marque parisienne traverse les années 1930 avec le même succès – et les mêmes déboires – que sa presque-homonyme Delahaye.

Comme elle, sa production propose à l'amateur éclairé de disposer d'une automobile de tourisme qui hérite du prestige de la marque, autant que des gênes de la compétition. C'est dans cette lignée qu'apparaît en 1932 la D6-11, équipée d'un moteur 6-cylindres en ligne.

En 1935, elle est remplacée par la D6-70, bénéficiant d'un moteur cubant désormais 3 litres, qui connaîtra un large succès. Entre-temps, l'entreprise s'est rapprochée de Delahaye, dont elle partage désormais les moyens de production.

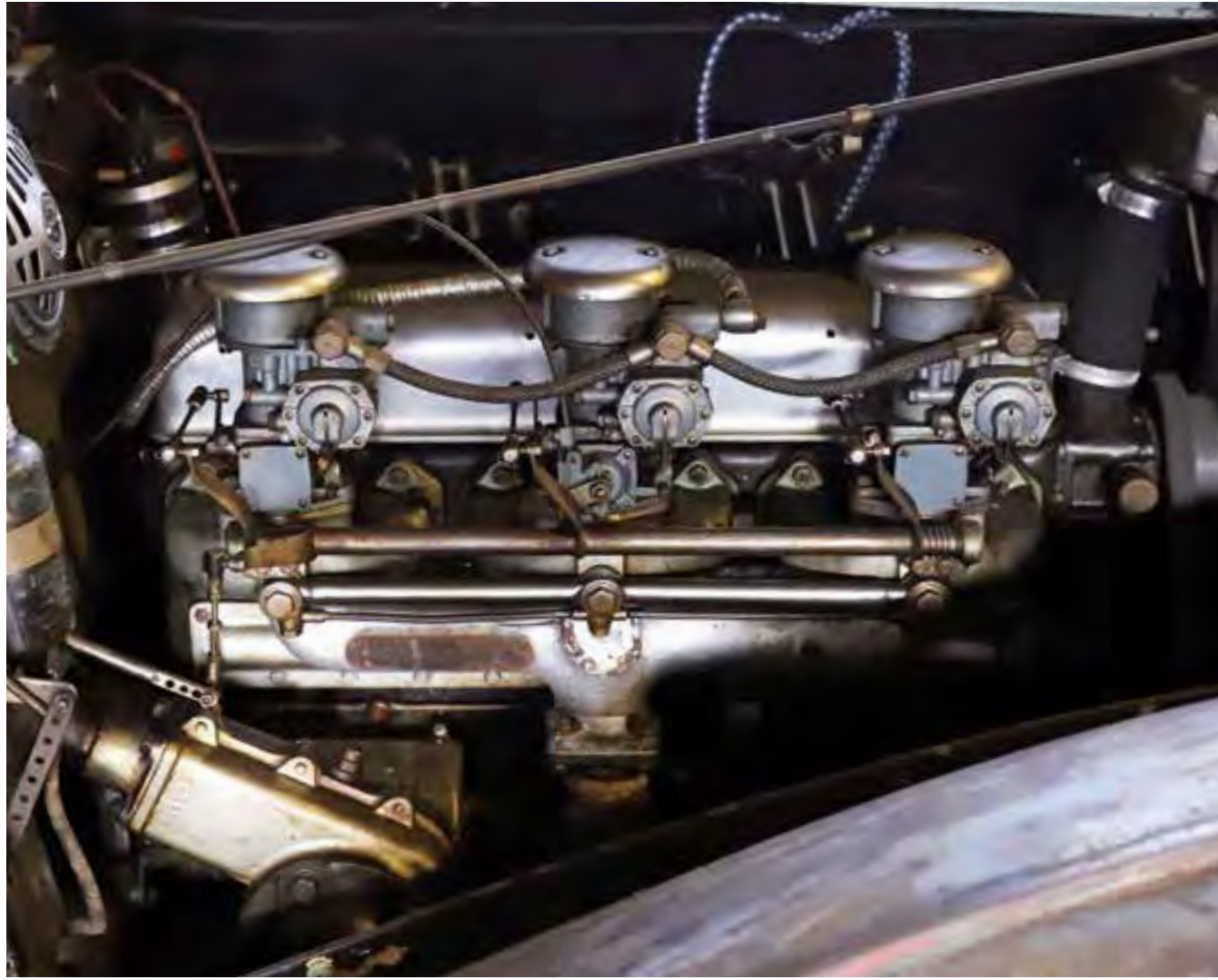
Cette D6-70, qui bénéficie du montage de 3 carburateurs Solex 40 PAI, comme les Delahaye, a été partiellement démontée et décapée en vue d'une restauration qui n'a jamais abouti. Elle semble globalement complète, avec ses phares en caisse, ses pare-chocs et son accastillage.

*Delage is undoubtedly one of the great brands in automotive history, both in France and worldwide. World champion in 1923, the Parisian brand enjoyed the same success – and the same setbacks – throughout the 1930s as its near-namesake Delahaye.*

*Like Delahaye, its production offered discerning enthusiasts a touring car that inherited the brand's prestige as well as its competitive genes. It was in this vein that the D6-11, equipped with a 6-cylinder in-line engine, appeared in 1932.*

*In 1935, it was replaced by the D6-70, which had a 3-litre engine and was a great success. In the meantime, the company had joined forces with Delahaye, with whom it now shared production facilities.*

*This D6-70, which was fitted with three Solex 40 PAI carburetors, like the Delahayes, was partially dismantled and stripped down for a restoration that was never completed. It appears to be largely complete, with its headlights, bumpers and fittings.*



Delage, fidèle à la tradition des châssis carrossés « à façon », a fait habiller cet exemplaire chez Letourneur & Marchand avec une élégante caisse cabriolet 4-places. Sa calandre « boule », et non plus plate, semble dater l'auto de l'immédiat avant-guerre. Voici l'occasion d'acquérir un emblématique cabriolet 6-cylindres 3 l, signé, pour le prix d'une Citroën Traction 15-Six berline...

*Delage, faithful to the tradition of custom-built chassis, had this model fitted with an elegant 4-seater convertible body by Letourneur & Marchand. Its 'ball' grille, rather than a flat one, seems to date the car to the immediate pre-war period. Here is an opportunity to acquire an iconic 3-litre 6-cylinder convertible, signed, for the price of a Citroën Traction 15-Six saloon...*

75

## Hotchkiss Grégoire Cabriolet Chapron – 1953

Châssis n° 723  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title  
Sold without contrôle technique

30 000 - 50 000 €

« Lune des 247 Hotchkiss Grégoire  
construire, l'un des 7 cabriolets ! »

“One of the 247 Hotchkiss Grégoire models  
built, one of only 7 convertibles!”



L'ingénieur Jean-Albert Grégoire est connu pour ses travaux en mécanique, dont il fait un condensé pour présenter dès 1947 la Grégoire R. Une auto très évoluée pour l'époque, et la période de reconstruction : vaste carrosserie aérodynamique, structure en aluminium coulé (comme la Panhard Dyna), 4-roues indépendante, moteur 4-cylindres à plat refroidi par air, roues avant motrices, etc.

À l'été 1949, la société Hotchkiss signe avec Jean-Albert Grégoire le contrat pour la mise en fabrication par la firme de Saint-Denis du prototype Grégoire R, qui incarne l'avenir – avec un grand A – de la firme en matière de construction automobile. Malheureusement, l'industrialisation du projet se révèle plus

longue que prévu. Plus grave, elle se déroule sans une étude sérieuse du prix de revient de la voiture, pour laquelle il est largement fait appel à la sous-traitance. Vendue 1 800 000 F, elle est à peine rentable... C'est l'annonce d'un désastre qui amènera à la faillite de l'entreprise...

L'aventure, qui compromet gravement en 1952 l'équilibre financier de Hotchkiss, prend fin en 1954 après la production de 247 voitures (numéros de série de 501 à 747), dont 7 coaches et 7 cabriolets présentés au salon de 1953 et réalisés chez Henri Chapron. >

Engineer Jean-Albert Grégoire is known for his work in mechanics, which he summarised in 1947 to present the Grégoire R. A highly advanced car for its time and the period of reconstruction: large aerodynamic bodywork, cast aluminium structure (like the Panhard Dyna), independent four-wheel suspension, air-cooled flat-four engine, front-wheel drive, etc.

In the summer of 1949, Hotchkiss signed a contract with Jean-Albert Grégoire for the Saint-Denis-based company to manufacture the Grégoire R prototype, which embodied the future – with a capital F – of the company in terms of car manufacturing. Unfortunately, the industrialisation of the project took longer than expected. Worse still, it was carried out without a serious

study of the car's cost price, for which extensive use was made of subcontractors. Sold for 1,800,000 francs, it was barely profitable... This was the beginning of a disaster that would lead to the company's bankruptcy...

The venture, which seriously compromised Hotchkiss's financial stability in 1952, came to an end in 1954 after the production of 247 cars (serial numbers 501 to 747), including seven coaches and seven convertibles presented at the 1953 motor show and built by Henri Chapron. >



La voiture que nous vous présentons est l'un de ces 7 cabriolets signé Chapron, numéro de caisse 7058. Entrée dans la collection de Monsieur F. en 1959, elle n'a que peu roulé, son compteur indiquant 11 854 km, un kilométrage qui semble d'origine au regard de l'état de la voiture, joliment patinée, mais peu usée, et certainement en peinture d'origine...

Amateurs d'oiseaux rares, de cabriolets signés, de technologie automobile, de bête à concours : voici une auto faite pur vous. Et avec ses 150 km/h annoncés, les *gentlemen drivers* ne seront pas en reste.

*The car we are presenting here is one of these 7 Chapron cabriolets, chassis number 7058. It entered Mr F.'s collection in 1959 and has been driven very little, with the odometer showing 11,854 km, a mileage that appears to be original.*

*Lovers of rare birds, signature convertibles, automotive technology and showstoppers: this is the car for you. And with a top speed of 150 km/h, gentleman drivers will not be disappointed.*



#76

## Mathis PYC Cabriolet – circa 1931

Châssis n° 606135  
Carte grise française mentionnant 1957  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title stating 1957  
Sold without contrôle technique*

1 500 - 2 500 €

« Un petit cabriolet idéal  
pour débiter en avant-guerre. »

*“A small convertible ideal for getting  
started with a prewarcar.”*



#77

## Peugeot 172R Conduite Intérieure – circa 1928

Châssis n° 78089  
Carte grise française d'époque  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Old french registration title  
Sold without contrôle technique*

1 500 - 2 500 €

« La Peugeot emblématique des années 1920. »  
*“The iconic Peugeot of the 1920s.”*

Non, en Alsace, il n'y a pas que Bugatti ! il y a aussi eu Mathis. D'ailleurs associé à Bugatti dès 1904, pour construire les premiers Pur Sang Type 6 et 7 (Hermès, Hermès-Simplex ou Mathis-Hermès) jusqu'en 1907. Après cette aventure commune, Émile Mathis et Ettore Bugatti fonderont leurs entreprises respectives, Mathis se spécialisant dans les véhicules plus populaires, mais resteront toujours en contact. En 1921, les usines Mathis de Strasbourg s'étendaient sur 90 000 m<sup>2</sup> sur un terrain de 15 hectares. Elles fabriquaient tout depuis les pièces de fonderie jusqu'à la carrosserie. La marque employa jusqu'à 15 000 personnes. Les premières 6 CV Type PY sont présentées en juillet 1930. Dès le mois de janvier 1931, la voiture est équipée d'un nouveau moteur 1,2 litre de 32 ch (contre 28 pour la PY) Type PYC. Elle sera fabriquée jusqu'en été 1933.

La voiture que nous présentons est un cabriolet spider, ayant été « restauré » il y a une cinquantaine d'années... Si le moteur est bloqué, l'ensemble paraît sain et complet.

*No, Bugatti isn't the only name in Alsace! There was also Mathis. In fact, Mathis partnered with Bugatti in 1904 to build the first Pur Sang Type 6 and 7 models (Hermès, Hermès-Simplex and Mathis-Hermès) until 1907. After this joint venture, Emile Mathis and Ettore Bugatti founded their respective companies, with Mathis specialising in more popular vehicles, but they always remained in contact. In 1921, the Mathis factories in Strasbourg covered 90,000 m<sup>2</sup> on a 15-hectare site. They manufactured everything from castings to bodywork. The brand employed up to 15,000 people. The first 6 CV Type PY models were unveiled in July 1930. From January 1931, the car was equipped with a new 1.2-litre 32 hp engine (compared to 28 hp for the PY) Type PYC. It was manufactured until the summer of 1933.*

*The car we are presenting is a spider convertible, which was 'restored' about fifty years ago... Although the engine is seized, the car appears to be in good condition and complete.*

Evolution de la 161, fleuron de la gamme populaire de la marque au Lion, la Peugeot 172 dispose de voies plus larges et d'un moteur plus performant. La 172 R sera produite de fin 1925 à début 1928 à 27 98 exemplaires. En 1927, on note certaines nouveautés dont les phares, déplacés du sommet des ailes au niveau de la calandre. La conduite intérieure 4-places comme celle qui illustre ces pages était proposée au prix de 17 900 F, c'était la plus chère de la gamme !

Cet exemplaire en émouvant état d'origine semble complet et sain, en attente – au moins – d'une restauration mécanique.

*An evolution of the 161, the flagship of the Lion brand's popular range, the Peugeot 172 had a wider track and a more powerful engine. The 172 R was produced from late 1925 to early 1928, with 27,98 units manufactured. In 1927, a number of new features were introduced, including headlights, which were moved from the top of the wings to the grille. The 4-speed interior, like the one illustrated on these pages, was offered at a price of 17,900 francs, making it the most expensive in the range!*

*This example, in its moving original condition, appears to be complete and sound, awaiting – at the very least – a mechanical restoration.*

# #78

## Peugeot 172R Torpédo – 1928

Châssis n° 78089  
Véhicule vendu sans carte grise  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
No registration title  
Sold without contrôle technique

1 000 - 2 000 €

« Un joli petit torpédo  
des années 1920. »

“A lovely little torpedo  
from the 1920s.”



Évolution de la 161, fleuron de la gamme populaire de la marque au Lion, la Peugeot 172 dispose de voies plus larges et d'un moteur plus performant.

La 172 R sera produite de fin 1925 à début 1928 à 2 798 exemplaires. Avant 1927, les phares sont placés au sommet des ailes.

Ce torpédo dispose d'une plaque de propriétaire dans le Doubs, où il a peut-être passé sa vie !

Il s'agit d'un projet de restauration pour amateur averti ; le moteur est bloqué.

*An evolution of the 161, the flagship of the popular range from the Lion brand, the Peugeot 172 has wider tracks and a more powerful engine.*

*The 172 R was produced from late 1925 to early 1928, with 2 798 units manufactured.*

*Before 1927, the headlights were placed at the top of the wings.*

*This torpedo has an owner's plate in the Doubs region, where it may have spent its entire life!*

*This is a restoration project for experienced enthusiasts; the engine is blocked.*

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.

# #79

## Peugeot 201C Conduite Intérieure – circa 1928

Châssis n° 486371  
Véhicule vendu sans carte grise  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
No registration title  
Sold without contrôle technique

1 000 - 2 000 €

« Émouvant état d'origine  
pour cette Peugeot mythique. »

“This legendary Peugeot  
is in moving original condition.”



Voiture populaire des années 30 par excellence, la petite 6 CV Peugeot Type 201 C innove avec ses roues avant indépendantes. Son nom de baptême est aussi une révolution puisque c'est avec la 201 que Peugeot nommera désormais ses modèles de 3 chiffres avec le 0 au milieu.

Avec sa boîte trois vitesses et son moteur de 1100cc elle était donnée pour 80 km/h.

Archétype de la voiture familiale de base, la 201 C est surtout restée dans l'Histoire pour être vaillante et d'une solidité incroyable.

La Berline qui illustre ces pages se présente en émouvant état d'origine, intérieur compris. Elle sera une candidate idéale pour une remise en route en règle.

*The quintessential popular car of the 1930s, the small 6 CV Peugeot Type 201 C broke new ground with its independent front wheels. Its name was also revolutionary, as it was with the 201 that Peugeot began naming its models with three digits and a zero in the middle.*

*With its three-speed gearbox and 1100cc engine, it could reach speeds of up to 80 km/h.*

*The archetypal basic family car, the 201 C is best remembered for its reliability and incredible robustness.*

*The saloon car featured on these pages is in a moving original condition, including the interior. It would be an ideal candidate for a full restoration.*

# #80

## Renault NN Conduite Intérieure – 1927

Châssis n° 285214  
Carte grise française  
French registration title

1 500 - 2 500 €

« Incroyable état d'origine ! »  
“Incredible original condition !”



La réponse de la firme au losange pour concurrencer la Citroën 5HP et autres voitures dites « populaires ».

Lancée en remplacement de la KJ (1923-1924) et de la MT (1923-1925).

La NN bénéficie d'un allumage par magnéto ; elle sera produite de 1924 à 1927.

C'est une voiture robuste et économique grâce à sa fiabilité, son entretien facile et sa faible consommation.

Cette NN, avec sa calandre emblématique, semble saine et complète. Elle se présente à nous en émouvant état d'origine, peinture et intérieur compris !

*The diamond-shaped company's response to compete with the Citroën 5HP and other so-called 'popular' cars.*

*Launched to replace the KJ (1923-1924) and MT (1923-1925).*

*The NN had magneto ignition and was produced from 1924 to 1927.*

*It was a robust and economical car thanks to its reliability, easy maintenance and low fuel consumption.*

*This NN, with its iconic grille, appears to be in good condition and complete. It is presented to us in a moving original condition, including the paintwork and 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.

# #81

## Renault Juvaquatre Berline – 1939

Châssis n° 967775  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title  
Sold without contrôle technique

1 500 - 2 500 €

« Très bel état d'origine et rarissime dans sa version berline d'avant-guerre. »

“In very good original condition and extremely rare in its pre-war saloon version.”



Dévoilée au Salon de Paris de 1937, la Juvaquatre était la plus moderne de la gamme, avec pour la première fois chez Renault une caisse autoporteuse tout acier et une suspension avant indépendante, puis deux ans plus tard des freins à commande hydraulique. Suspendue durant la Deuxième Guerre mondiale, la production reprend timidement en 1946. Si la berline sera encore produite 2 ans, la grande majorité des Juvaquatre seront des breaks produits de 1951 à 1960. Les Juvaquatre berline (Type mine RAEB3) d'avant-guerre survivantes sont rarissimes.

L'exemplaire que nous vous présentons est également exceptionnel par son état d'origine, l'auto n'ayant connu que deux propriétaires depuis 1966...

*Unveiled at the 1937 Paris Motor Show, the Juvaquatre was the most modern model in the range, featuring Renault's first all-steel monocoque body and independent front suspension, followed two years later by hydraulic brakes. Production was suspended during the Second World War, but resumed tentatively in 1946. Although the saloon continued to be produced for another two years, the vast majority of Juvaquatre were estate cars produced between 1951 and 1960. Pre-war Juvaquatre saloons (Type mine RAEB3) are extremely rare.*

*The example we are presenting here is also exceptional in its original condition, having had only two owners since 1966...*

#82

## Berliet VIL Conduite Intérieure – 1931

Châssis n° 35696  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

1 500 - 2 500 €

« Une caisse carrée 100 % d'origine, et complète. »

*"A typical French prewar saloon  
100% original and complete."*



Célèbre pour ses camions, la firme lyonnaise Berliet a également construit des automobiles de 1920 à 1939.

Le modèle VIL a été le plus vendu de Berliet au tournant des années 1930, et avant le virage définitif du constructeur lyonnais vers le tout poids lourds en 1939.

Équipé d'un moteur 4-cylindres de 1,5 l, c'est une « caisse carrée » plutôt robuste et économique qui restera longtemps en service.

À priori saine et complète de tous ses accessoires, cette intéressante VIL est entrée dans la collection de Monsieur F. en 1970.

Elle attend désormais un amateur qui saura la réveiller de son long sommeil.

*Famous for its lorries, the Lyon-based company Berliet also built cars from 1920 to 1939.*

*The VIL model was Berliet's best-selling model at the turn of the 1930s, before the Lyon-based manufacturer made the definitive shift to heavy goods vehicles in 1939.*

*Equipped with a 1.5-litre 4-cylinder engine, it is a rather robust and economical 'square body' that will remain in service for a long time.*

*In good condition and complete with all its accessories, this interesting VIL entered Mr F.'s collection in 1970.*

*It is now waiting for an enthusiast who will be able to wake it from its long slumber.*

# 83

## Rover Mini Classic 35<sup>th</sup> – 1994

Châssis n° SAXXNYADRB092129

Carte grise française

French registration title

10 000 - 15 000€

« 44 000 km et peinture neuve : prête à rouler »

“44,000 km and freshly painted: ready to drive”



Lancée en 1959 par la British Motor Corporation, la Mini est une icône des *Sixties*. Élégante, agile et performante dans le trafic urbain comme sur des terrains plus hostiles et plus sportifs, cette automobile révolutionnaire et économique pour son époque a comblé des générations de conducteurs.

La Mini ici présentée est d'origine française et a été mise en circulation en septembre 1994. De couleur gris métallisé et à l'intérieur cuir beige du plus bel effet, elle fait partie d'une petite série de voiture configurée pour les 35 ans du modèle.

Le premier propriétaire l'achète neuve à une concession Rover Parisienne, elle porte alors l'immatriculation 203 LAG 75 et gambade dans la capitale jusqu'en 2011 où elle est revendue, puis le propriétaire actuel en fait l'acquisition en 2023.

À son achat la voiture a un peu subi les affres de la vie Parisienne mais ne possède que 40 000 km et notre amateur va lui redonner une nouvelle jeunesse. La peinture est refaite, la sellerie rafraîchie et des pièces mécaniques changées. La toile de la capote est neuve également.

Aujourd'hui la Mini est tout à fait prête pour la balade ou les voyages, elle comblera de joie ses conducteurs, surtout avec ce grand toit ouvrant dont elle dispose qui donne l'impression d'être dans un cabriolet !

*Launched in 1959 by the British Motor Corporation, the Mini is an icon of the Sixties. Elegant, agile and efficient in urban traffic as well as on more hostile and sportier terrain, this revolutionary and economical car for its time has delighted generations of drivers.*

*The Mini presented here is of French origin and was put into service in September 1994. Metallic grey in colour with a beautiful beige leather interior, it is part of a small series of cars configured for the model's 35th anniversary.*

*The first owner bought it new from a Rover dealership in Paris, where it was registered as 203 LAG 75 and drove around the capital until 2011, when it was sold. The current owner purchased it in 2023*

*At the time of purchase, the car had suffered a little from the rigours of Parisian life but had only 40,000 km on the clock, and our enthusiast gave it a new lease of life. The paintwork was redone, the upholstery refreshed and mechanical parts replaced. The soft top fabric is also new.*

*Today, the Mini is ready for trips and journeys, and will delight its drivers, especially with its large sunroof, which gives the impression of being in a convertible!*

## Ferrari 308 GT4 LM Replica – 1978

Châssis n° F106AL13650  
Carte grise française  
Véhicule préparé pour la compétition,  
vendu sans contrôle technique

*French registration title  
Prepared for competition,  
sold without contrôle technique*

**230 000 - 280 000 €**

« L'arme absolue pour s'engager en historique. »  
*"The perfect weapon to race in historic competition."*



Présentée au Salon de Paris de 1973, la Dino 308 GT4 succède à la Dino 246 GT. C'est le premier modèle entièrement nouveau depuis la prise de contrôle par Fiat de Ferrari en 1969. Elle est motorisée par un V8 de 3 l fabriqué à Maranello monté transversalement en position centrale arrière, ce V8 à 4 arbres à cames en tête forme un bloc unique avec la boîte de vitesses et le différentiel autobloquant. Il développe la puissance de 250 ch. Préparée pour la course par l'usine Ferrari, la voiture fut baptisée « 308 GT4/LM » et engagée dans les 24 Heures du Mans 1974 par N.A.R.T. pour les pilotes Giancarlo Gagliardi et Jean-Louis Lafosse. Ils réussirent à qualifier la 308 GT4/LM en 38<sup>e</sup> position, ce qui constituait une belle performance compte tenu du fait

que la voiture venait d'être achevée peu avant les qualifications et n'avait pas bénéficié d'essais approfondis avant la course. Finalement, une défaillance de l'embrayage contraignit la 308 GT4/LM à abandonner après 30 tours...

La Ferrari ici présentée est donc la réplique de la 308 du Mans 1974 engagée par le N.A.R.T. Celle-ci fut achetée vers 2015 par le propriétaire actuel alors que la voiture est déjà cursifiée et possède un passeport FIA en régularité historique et brille dans quelques rallyes en France.

L'idée d'en faire la réplique de celle du Mans 1974 est lancée et plusieurs années de construction suivront avec des artisans passionnés et qualifiés. La carrosserie fut envoyée en Italie, >

*Presented at the 1973 Paris Motor Show, the Dino 308 GT4 succeeded the Dino 246 GT. It was the first entirely new model since Fiat took control of Ferrari in 1969. It was powered by a 3-litre V8 engine manufactured in Maranello and mounted transversely in a rear mid-engine position. This V8 with four overhead camshafts formed a single unit with the gearbox and limited-slip differential. It developed 250 bhp.*

*Prepared for racing by the Ferrari factory, the car was named '308 GT4/LM' and entered in the 1974 24 Hours of Le Mans by N.A.R.T. for drivers Giancarlo Gagliardi and Jean-Louis Lafosse. They managed to qualify the 308 GT4/LM in 38th position, which was a fine performance considering that the car had only been*

*completed shortly before qualifying and had not undergone extensive testing before the race. Ultimately, a clutch failure forced the 308 GT4/LM to retire after 30 laps...*

*- The Ferrari presented here is therefore a replica of the 308 that competed at Le Mans in 1974, entered by NART. It was purchased around 2015 by its current owner, at which point the car had already been raced and had an FIA passport for historic regularity, shining in several rallies in France.*

*- The idea of making it a replica of the 1974 Le Mans car was launched, and several years of construction followed with passionate and skilled craftsmen. The bodywork was sent to Italy, where all the aluminium panels were made by Cazzola (Michelotto's >*



tous les ouvrants en alu réalisés par Cazzola (le carrossier historique des Michelotto) ainsi que l'aile et il faut pouvoir admirer le degré de finition du travail (un important dossier sur la construction est consultable). L'arceau réalisé sur mesure par Jacques Point, soudé et boulonné répond aux normes actuelles d'homologation en course historique. Le moteur fait par les ateliers WDB à Magny-Cours réalisé à 3,6 l et passé au banc (400 ch) est géré par une injection SODEMO réglable. Les superbes trains roulants, triangles allégés puis renforcés, le tout sur rotules et barres stab réglables correspondent à la fiche Gr.4 d'époque. La boîte est à crabot avec la cascade de pignons permettant de changer le rapport final, la vitesse de pointe pouvant très facilement dépasser les 250 km/h.

Aujourd'hui la voiture est au point, un long essai sur un circuit nous permettra de nous rendre compte que cette exceptionnelle 308 est d'une efficacité redoutable, le moteur rageur et la boîte sont réglés parfaitement. Les freins AP Racing 4 pistons, durants et surpuissants rassurent les ardeurs. En plus d'être efficace, cette 308 sera la monture idéale des sorties circuits et, avec l'obtention d'un PTH pourra être acceptée dans les plus grandes épreuves historiques.

historic bodywork manufacturer), as well as the spoiler, and the high standard of finish is admirable (an extensive file on the construction is available for consultation). The roll cage, custom-made by Jacques Point, welded and bolted, meets current historic racing homologation standards. The engine, made by the WDB workshops in Magny-Cours, rebored to 3.6 litres and bench-tested (400 hp), is fed by an adjustable SODEMO injection system. The superb running gear, with lightweight then reinforced wishbones, all on ball joints and adjustable stabiliser bars, corresponds to the original Gr.4 specifications. The gearbox is a dog clutch with a cascade of gears allowing the final drive ratio to be changed, with a top speed that can easily exceed 250 km/h.

- Today the car is ready, and a long test drive on a circuit will allow us to see that this exceptional 308 is incredibly efficient, with a powerful engine and perfectly tuned gearbox. The durable and powerful AP Racing 4-piston brakes provide reassurance. In addition to being efficient, this 308 will be the ideal car for track days and, with a PTH certificate, will be eligible for the biggest historic events.



## MG A 1600 Coupé – 1960

Châssis n° GHDL87638

Carte grise française

French registration title

20 000 - 28 000 €

« L'un des 3 650 exemplaires  
fabriqués : une vraie rareté ! »“One of only 3,650 ever made:  
a true rarity!”

La MGA, présentée en 1955, a permis à la marque non seulement de changer « d'ère » en termes de design mais aussi de séduire une clientèle plus jeune, à la recherche de roadsters vifs et élancés. "First of a new line" était d'ailleurs l'un des slogans publicitaires de l'époque.

La conception de la MG A remonte à 1951, elle est l'œuvre du designer Syd Enever qui avait réalisé sur la base d'une TD une carrosserie spéciale pour l'édition du Mans. Après une version cabriolet, le coupé fera son apparition en 1956.

Pour prolonger le succès de la A et continuer de séduire une clientèle internationale, la marque d'Abingdon fait évoluer son modèle par touches successives. Fidèle à l'esprit de l'un de

ses slogans « Safety fast » ou « rapide et sûr », la marque à l'octogone va améliorer les performances du roadster mais aussi son comportement. C'est ainsi qu'en 1959, la voiture reçoit un moteur 1600 de 78 ch et des freins à disques à l'avant. La MG A va connaître une très belle carrière et sera remplacée par la MG B en 1962. En sept ans de carrière, c'est 101 081 MGA qui auront été produites et dont on estime que les trois quarts ont été exportés aux Etats-Unis.

Notre MGA est un très joli coupé 1600 de 1960. Elle fut réimportée du Texas il y a une quinzaine d'années et entièrement restaurée dans sa teinte blanche Old English White avec intérieur en cuir noir. Les jantes fils, peintes en noir époxy, sont un rappel de

l'intérieur et donnent à ce coupé une allure « racing ». Il s'agit d'une auto très séduisante et performant, peu utilisée par son propriétaire actuel, qui l'a acquise en 2014. C'est par ailleurs une vraie rareté construite à seulement 3 650 exemplaires !

*The MGA, launched in 1955, not only marked a new era in design for the brand, but also attracted a younger clientele looking for lively, sleek roadsters. 'First of a new line' was one of the advertising slogans of the time.*

*The MG A was designed in 1951 by Syd Enever, who had created a special body for the Le Mans edition based on a TD. After a convertible version, the coupé made its appearance in 1956.*

*To prolong the success of the A and continue to attract an international clientele, the Abingdon-based brand developed its model in successive stages. True to the spirit of one of its*

*slogans, 'Safety fast', the octagon brand improved the roadster's performance and handling. In 1959, the car was fitted with a 78 hp 1600 engine and front disc brakes. The MG A enjoyed a very successful career and was replaced by the MG B in 1962. In seven years, 101,081 MGAs were produced, three-quarters of which are estimated to have been exported to the United States.*

*Our MGA is a beautiful 1960 1600 coupé. It was re-imported from Texas about fifteen years ago and completely restored in Old English White with a black leather interior. The wire wheels, painted in black epoxy, match the interior and give this coupé a racing look. This is a very attractive and high-performance car, rarely used by its current owner, who acquired it in 2014. It is also a real rarity, with only 3,650 units ever built!*



# 86

## Rolls-Royce Silver Spur Centenary – 1986

Châssis n° SCAZN000AFCX14016  
Carte grise française de collection

*French historic registration title*

45 000 - 65 000 €

« L'élégance britannique dans sa forme  
la plus rare et la plus aboutie »

*“British elegance in its rarest  
and most refined form.”*



Cette voiture est rarissime et son prestige est sans équivalent. Seulement 25 Rolls-Royce Silver Spur « Centenary » furent produites au monde pour célébrer le centenaire de l'industrie automobile anglaise et la sortie de l'usine de Crewe de la centième Rolls-Royce produite. Le modèle original dénommé « C 100 000 » fut offert à la Reine d'Angleterre avec un nombre « d'upgrades » en faisant un modèle surpassant les attentes des clients les plus exigeants.

L'exemplaire que nous proposons est la 16<sup>ème</sup> produite et la seule immatriculée en Europe continentale, précisément à Monaco, par Luis Miguel del Campo Bacardi, lord of Bayfield Hall ! Authentique deuxième main depuis 2005, elle fut achetée

directement auprès de sa veuve Milady Del Campo-Baccardi, par son propriétaire actuel, éminent collectionneur de la marque.

Seule « Centenary » en conduite gauche d'origine, notre exemplaire est dans un état proche du neuf. Les armoiries de lord of Bayfield Hall figurent toujours sur les portières arrière de l'auto et une plaque en argent vissée sur le couvercle de la boîte à gants en certifie l'authenticité. De même, nous sommes en possession de son dossier Usine» (Construction & Test Records) et de sa facture d'achat datant du 25 juillet 1985, d'un montant de 723 120.00 Francs !

Utilisée régulièrement et toujours parfaitement entretenue, aucun travaux ne sera à prévoir. Les pneumatiques ont été changés >

*This car is exceptionally rare, and its prestige is without equal. Only 25 Rolls-Royce Silver Spur "Centenary" were ever produced worldwide to celebrate the centenary of the British motor industry and the completion at Crewe of the 100,000th Rolls-Royce. The very first example, known as "C 100 000", was presented to Her Majesty the Queen of England, featuring a number of special upgrades that elevated it beyond the expectations of even the most demanding clientele.*

*The example offered here is the 16th built, and the only one ever registered on the European continent — precisely in Monaco — by Luis Miguel del Campo Bacardi, Lord of Bayfield Hall. A genuine second owner since 2005, the current custodian acquired the car*

*directly from Lady Del Campo-Bacardi, the widow of its distinguished first owner and herself a member of the Bacardi family.*

*The only "Centenary" originally built in left-hand drive, this car remains in near-new condition. The coat of arms of the Lord of Bayfield Hall still adorns the rear doors, while a sterling silver plaque affixed to the glovebox lid certifies its authenticity. The sale includes the factory records ("Construction & Test Records") as well as the original purchase invoice, dated 25 July 1985, showing a price of 723,120 French francs.*

*Driven regularly yet always meticulously maintained, it requires no work of any kind. The tyres have been recently replaced, and all mechanical servicing has been carried out by Garage Américo, >*

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.



récemment et les entretiens mécaniques ont tous été effectués chez le spécialiste reconnu de la marque, le garage Américo, en région parisienne. Récemment ont été revus le correcteur d'assiette, le collecteur échappement, le système climatisation et la pompe à essence.

Les aménagements de cette auto, sa qualité de fabrication, son confort et ses nombreux détails comme le bar avec ses flasques en argent et ses verres en cristal, les portes arrière garnies des mêmes boiseries que le tableau de bord, les boiseries incrustées d'un filet d'argent, en font un modèle unique. D'une noblesse rare et d'un raffinement singulier, elle séduira le collectionneur esthète.

*a renowned Rolls-Royce specialist near Paris. The self-levelling system, exhaust manifold, air-conditioning, and fuel pump have all been overhauled in recent years.*

*The craftsmanship and appointments of this car are outstanding: a built-in bar with silver flasks and crystal glasses, rear doors trimmed in matching walnut veneer, and inlaid silver fillets within the woodwork — all details that make this example truly unique. Of rare nobility and remarkable refinement, it will undoubtedly appeal to the discerning collector of taste.*



## Jaguar Mk2 3.4 ex-Coluche – 1967

Châssis n° 181569BW  
Carte grise française  
French registration title

30 000 - 40 000 €

« Ex-Michel Colucci dit Coluche ! »

“Ex-Michel Colucci, known as Coluche!”



Le modèle que nous présentons fut la voiture du plus célèbre humoriste et comédien français, Michel Colucci dit Coluche, décédé trop tôt le 19 juin 1986. Amateur de belles mécaniques, il achète cette Jaguar Mark II équipée du six cylindres 3.4l associé à une boîte automatique à 3 rapports le 20 septembre 1980. La voiture est alors immatriculée au 56 rue du Montparnasse dans le 14ème arrondissement de Paris et porte l'immatriculation 494 DEA 75. Il y fera installer une radio sophistiquée avec equalizer du dernier cri - qu'elle possède toujours – et après avoir parcouru plusieurs milliers de kilomètres à son volant, il s'en séparera le 16 juillet 1985 au profit de son 3ème propriétaire, un collectionneur de la Dordogne.

Commandée neuve par un médecin du Val de Marne dans sa très élégante teinte gris anthracite métallisé « Regent Grey » avec une intérieur en cuir gris et moquette assortie, nous savons que le moteur fut intégralement restauré en 1991. Un bloc moteur neuf fut commandé en Angleterre, la boîte de vitesse changée, la peinture refaite, les bois revernis, les tapis et les cuirs des sièges avant remplacés.

Son 4ème propriétaire, un scientifique et éminent chef d'entreprise français dans le domaine de la santé l'achète lors d'une vente aux enchères à Paris en décembre 1994. Fin collectionneur, il consacrera toujours beaucoup de soin à son anglaise pour en préserver l'authenticité comme en attestent les nombreuses factures jointes à son dossier. >

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 model we present here once belonged to France's most famous comedian and humorist, Michel Colucci, known as Coluche, who passed away far too soon on June 19, 1986. A true enthusiast of fine machines, he purchased this Jaguar Mark II — equipped with the 3.4-liter six-cylinder engine paired with a 3-speed automatic gearbox — on September 20, 1980. At the time, the car was registered to 56 rue du Montparnasse in Paris's 14th arrondissement under the license plate 494 DEA 75. Coluche had a state-of-the-art radio system with an equalizer installed — still present today — and after driving it for several thousand kilometers, he sold it on July 16, 1985, to its third owner, a collector from the Dordogne region.

Originally ordered new by a doctor from Val-de-Marne in its very elegant metallic anthracite grey shade, Regent Grey, with matching grey leather upholstery and carpeting, the car's engine was completely restored in 1991. A brand-new engine block was sourced from England, the gearbox was replaced, the paintwork redone, the wood trim re-varnished, and the carpets and front seat leathers renewed.

Its fourth owner, a scientist and prominent French entrepreneur in the healthcare sector, acquired it at an auction in Paris in

December 1994. A discerning collector, he lavished great care on his British saloon, always striving to preserve its authenticity — as evidenced by the numerous invoices included in its history file.

Twenty-four years later, this generous philanthropist entrusted us with the sale of his car for the benefit of Les Restos du Cœur, shortly before Christmas 2018. Moved by its history, the current owner, based in Charente, added it to his collection, where it has since been pampered. In 2019, the gearbox, brakes, wiring harness, exhaust system, and camshaft valve clearances, among other works, were overhauled by specialist Mosport in Cognac for just over €7,200. Then, in July 2020, the steering box was replaced with a power-assisted rack, along with a new alternator and starter, carburetor refurbishment, and engine tuning (€8,228 – Garage Aumonier, 79234).

We are not speaking of just any Jaguar — this is Coluche's car! One of the most beautiful and capable saloons of the 1960s, once owned by a man who nearly reshaped France's political landscape. His wit, humor, and convictions carried him far beyond his social standing, making him both beloved by the public and feared by the powerful. Ever the master of paradoxes, Coluche had made this car — a symbol of elegance and distinction — his own.





24 ans plus tard, ce généreux mécène nous confiera la vente de son auto au profit des Restos du Cœur peu avant les fêtes de Noël 2018. Sensible à son histoire, elle rejoindra le garage de son actuel propriétaire en Charente, où elle sera choyée. En 2019, la boîte de vitesse, les freins, le faisceau électrique, la ligne d'échappement, le démontage des arbres à cames pour le réglage des jeux de soupapes, etc... seront traités chez le spécialiste Mosport à Cognac pour un peu plus de 7 200 €. Puis en juillet 2020, le boîtier de direction fut remplacé par une crémaillère assistée, le remplacement de l'alternateur et du démarreur, la remise en état des carburateurs et le réglage du moteur entre autre (8 228€ - Garage Aumonier, 79234).

Nous ne parlons pas d'une simple Jaguar mais de la voiture de Coluche ! Une des berlines les plus belles et performantes des années 1960, longtemps entre les mains d'un homme qui a bien failli transformer le paysage politique français. Sa gouaille, son humour et ses convictions l'ont porté bien au-delà de sa position sociale et ont fait de lui un homme apprécié par tous et craint des plus grands. Cultivant les paradoxes, il avait fait de cette voiture, symbole d'élégance et de distinction, la sienne !



## Jaguar Type C *by* Proteus – 1962

Châssis n° SABTVR03625129008

Titre de circulation anglais

English registration title

80 000 - 120 000 €

« Superbe Type C en aluminium — rare, rapide et magnifiquement réalisée. »

*“A stunning aluminium Type C — rare, fast, and beautifully built.”*



Célèbre pour ses nombreuses victoires, la Type C est sans aucun doute l'une des voitures britanniques les plus célèbres grâce à ses victoires aux 24 Heures du Mans en 1951 et 1953. Grâce à de nombreuses avancées techniques, dont ses freins à disques aux 4 roues, la Type C pilotée par Duncan Hamilton et Tony Rolt aux 24 Heures du Mans 1953 devint la première voiture de l'histoire à dépasser les 160 km/h de moyenne.

Sur 53 exemplaires furent produits, une grande partie fut engagée en compétition par l'usine ou des écuries privées, dominant la concurrence contemporaine composée de Ferrari, Aston Martin et Mercedes-Benz. Sans surprise, compte tenu de sa beauté, de sa vitesse et de son pedigree, la Type C a été largement copiée

par des préparateurs tels que Lynx ou Proteus. Pour ce dernier, sur les 240 exemplaires furent produits, seuls une quarantaine environ étaient dotés d'une carrosserie entièrement en aluminium.

Entièrement en aluminium, notre exemplaire est donc l'un des plus rares et recherchés sur le marché pour sa finesse et sa qualité de réalisation. Sur base d'une MKII 3.8, elle a conservé son moteur développant 210 ch et sa boîte 4 vitesses avec overdrive. Achetée en juillet 2006 en Angleterre auprès d'Adrian Hamilton (Duncan Hamilton & co Ltd), elle reprend les couleurs de la célèbre Ecurie Ecosse fondée par David Murray en 1952.

A son volant, son propriétaire actuel a participé à de nombreux Goodwood Revival rejoignant l'évènement par la route depuis >

*Famous for its many victories, the Type C is without a doubt one of the most celebrated British cars ever built, thanks to its wins at the 24 Hours of Le Mans in 1951 and 1953. With numerous technical innovations — including four-wheel disc brakes — the Type C driven by Duncan Hamilton and Tony Rolt at Le Mans in 1953 became the first car in history to average over 160 km/h.*

*Of the 53 examples produced, many were entered in competition by the factory or private teams, dominating their rivals from Ferrari, Aston Martin, and Mercedes-Benz. Unsurprisingly, given its beauty, speed, and pedigree, the Type C has been widely replicated by specialists such as Lynx and Proteus. Of the 240 cars built by the latter, only around forty featured a fully aluminium body.*

*Entirely aluminium-bodied, our example is therefore among the rarest and most desirable for its craftsmanship and refinement. Based on a MKII 3.8, it retains its 210 hp engine and four-speed gearbox with overdrive. Purchased in July 2006 in England from Adrian Hamilton (Duncan Hamilton & Co Ltd), it proudly wears the colours of the legendary Ecurie Ecosse, founded by David Murray in 1952.*

*At the hands of its current owner, the car has taken part in numerous Goodwood Revival events, reaching them by road from Biarritz without issue. Regularly maintained by renowned specialists such as Accel Moteurs in Pau (former Cosworth mechanic) and >*



Biarritz sans encombre. Maintenu très régulièrement chez des spécialistes reconnus comme Accel Moteurs à Pau (ancien mécanicien de Cosworth) ou encore The Workshop (Pierre Modas) à Biarritz, son comportement, sa prise en main aisée et sa fiabilité ne sont plus à démontrer.

Accompagnée d'un important dossier comprenant toutes les factures depuis l'origine et d'un classeur photos de sa construction, cette Jaguar Type C est une machine fascinante, facile à prendre en main et pourtant capable de performances hors du commun pour l'époque. A découvrir d'urgence, pour une fraction du prix d'une vraie !

*The Workshop (Pierre Modas) in Biarritz, its handling, driving ease, and reliability are well proven.*

*Accompanied by an extensive file including all invoices from new and a detailed photo album of its construction, this Jaguar Type C is a fascinating machine — easy to drive yet capable of extraordinary performance for its era. A must-see opportunity, at a fraction of the price of a genuine one!*



# 89

## Jaguar XK 150 3.4 S OTS – 1958

Châssis n° T 831628 DN  
Carte grise française de collection  
French historic registration title  
80 000 - 120 000 €

« Rarissime version S, matching number, matching colours »

“Extremely rare S version, matching numbers, matching colours”



Simultanément avec la présentation de la version Roadster de la dernière itération de la XK, l'usine annonce une version S, équipée du culasse *straigh-port* et de 3 carburateurs lui permettant de prétendre à 250 ch au lieu des 210 d'origine ! Seulement 888 exemplaires de 3.4 S Roadster seront produits.

Notre exemplaire est livré neuf via les concessions Jaguar Cars de New York le 28 octobre 1958 dans cette élégante teinte noire avec un intérieur cuir rouge, et la capote grise. Son premier propriétaire est un docteur de la Nouvelle-Orléans, ayant eu le goût nécessaire pour prendre son auto dans la rarissime version S, avec une carrosserie Roadster !

La voiture intègre en fin d'année 2010 la collection du propriétaire actuel, aux côtés d'une Bugatti Type 51 ! Cet amateur de belles choses n'aura de cesse que de perfectionner son auto : sellerie en 2012, réfection complète du moteur en 2014, remise en état de la boîte de vitesses et pose d'une direction assistée en 2016... Ce seront plus de 40 000 € qui seront investis au fil du temps !

Aujourd'hui, la voiture fonctionne parfaitement bien malgré une faible utilisation dans les derniers mois. Son 6-cylindres sonne à merveille, la boîte de vitesses est douce (léger couinement à l'embrayage par moments), le système de freinage fonctionne normalement, et la direction assistée rend l'ensemble facile. D'un point de vue cosmétique, la carrosserie est très belle (légère >

*Simultaneously with the presentation of the Roadster version of the latest iteration of the XK, the factory announced an S version, equipped with a straight-port cylinder head and three carburetors, giving it 250 hp instead of the original 210 hp! Only 888 examples of the 3.4-litre S Roadster were produced.*

*Our model was delivered new via Jaguar Cars dealerships in New York on the 28th of October 1958 in this elegant black colour with a red leather interior and grey soft top. Its first owner was a doctor from New Orleans, who had the discerning taste to choose the extremely rare S version with Roadster bodywork! At the end of 2010, the car joined the current owner's collection, alongside a Bugatti Type 51! This lover of beautiful things has*

*been constantly working to perfect his car: upholstery in 2012, complete engine overhaul in 2014, gearbox refurbishment and installation of power steering in 2016... Over €40,000 has been invested over time!*

*Today, the car runs perfectly well despite having been used very little in recent months. Its 6-cylinder engine sounds wonderful, the gearbox is smooth (slight squeaking from the clutch at times), the braking system works normally, and the power steering makes it easy to drive. Cosmetically, the bodywork is in very good condition (slight blistering on the bonnet), as is the upholstery, which is simply flawless! >*



présence de cloques sur le capot), comme la sellerie qui est simplement exempte de défauts notoires !

Voici un Roadster Jaguar dans sa version ultime, et dans sa carrosserie et combinaison de couleurs la plus élégante ! Présentée avec une estimation très attractive, voici l'outil idéal pour terminer l'hiver et entamer les beaux jours...

*Here is a Jaguar Roadster in its ultimate version, with the most elegant bodywork and colour combination! Presented with a very attractive estimate, this is the ideal vehicle to end the winter and start the sunny days...*



# LA COLLECTION DE MONSIEUR M.

LOTS 90 À 93

Monsieur M. cultive des goûts automobiles éclectiques, mais toujours empreints de sens et de discernement. S'il est bien connu pour son attachement à Citroën, il révèle ici une autre facette de sa passion en présentant une superbe collection de Jaguar.

De l'exceptionnelle XK 120 OTS SE, qu'il pilote avec brio lors de rallyes internationaux, à la XJS Coupé sur laquelle il a littéralement eu le coup de foudre lors d'une visite à Epoqu'Auto en 2016, au point de repartir au volant, chaque acquisition témoigne d'un choix réfléchi et d'un goût sûr.

Aujourd'hui, de nouveaux projets l'amènent à libérer quelques places dans son élégant garage. L'amateur averti ne s'y trompera pas : ces voitures sont dans un état remarquable et n'attendent qu'une chose, reprendre la route vers de nouvelles aventures. Nous tenions à le remercier de sa confiance...

*Mr. M's automotive tastes are eclectic yet always guided by refinement and discernment. Well known for his passion for Citroën, he here reveals another facet of his enthusiasm through a superb collection of Jaguars.*

*From the exceptional XK 120 OTS SE, which he drives with skill and enthusiasm in international rallies, to the XJS Coupé, for which he fell head over heels during a visit to Epoqu'Auto in 2016—so much so that he left the show behind the wheel, each car reflects a thoughtful choice and an impeccable sense of taste.*

*Today, new projects lead him to make a little room in his elegant garage. Discerning enthusiasts will recognize it instantly: these cars are presented in outstanding condition and are ready to set off on new adventures. We would like to express our gratitude to Mr. M for his trust.*



# 90

## Jaguar XK 120 SE – 1953

Châssis n° S674318  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

90 000 - 110 000 €

« Fonctionnement optimal pour cette rare SE »  
“Optimal performance for this rare SE”



La Jaguar XK 120, présentée en 1948 nous promettait une vitesse de pointe de 120 miles/h et était taillée par le vent, une véritable sculpture roulante. En 1950 la commercialisation est lancée et dès 1951 une version appelée SE (Special Equipment) voit le jour, plus puissante : le moteur développe 180 ch grâce à un arbre à cames différent et quelques optimisations mécanique. Cette Jaguar XK 120 fut mise en circulation en 1953 tel que le Jaguar Heritage Trust nous l'affirme et fut vendue neuve par le distributeur Hoffman, à Miami à Jerry Rigden. Tout porte à croire qu'il s'agit de Rigden le pilote de course qui courait d'ailleurs en SCCA sur XK120 en 54, puis en Kurtis Kraft et Moretti... S'en suivra une belle carrière aux USA.

Achetée par le propriétaire actuel en 2017 dans une grande collection Belge alors que la voiture fut restaurée quelques années avant intégralement, Monsieur M. n'aura de cesse d'entretenir amoureuxment sa monture et surtout en l'utilisant pour des voyages au long cours. Ainsi ses équipages découvrent la Grèce, l'Espagne et le Portugal. Un voyage à son volant chez nos amis Anglais jusqu'à Goodwood sera à noter aussi. Le tout sans panne immobilisante faut-il le préciser.

Depuis 9 ans la XK 120 est entretenue par un spécialiste, on peut noter comme frais récents, une révision des carburateurs, des travaux sur le train avant et les pneus ; en optimisation la ligne d'échappement est en inox.

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 Monsieur M. décide de passer le flambeau, d'une voiture qu'il a tant aimée et qu'il manie avec brio. Notre essai routier cheveux au vent sur les belles routes de la région centre nous confirma le bon état mécanique de l'auto. Une occasion à ne pas laisser passer : les versions SE en Roadster sont rares sur le marché.

The Jaguar XK 120, unveiled in 1948, promised a top speed of 120 miles per hour and was sleek and aerodynamic, a true rolling sculpture. In 1950, it went on sale, and in 1951, a more powerful version called the SE (Special Equipment) was launched, with an engine developing 180 bhp thanks to a different camshaft and a few mechanical optimisations.

This Jaguar XK 120 was put on the road in 1953, as confirmed by the Jaguar Heritage Trust, and was sold new by the Hoffman distributor in Miami to Jerry Rigden. Everything suggests that this was Rigden the racing driver, who competed in the SCCA in an XK120 in 1954, then in a Kurtis Kraft and a Moretti... This was followed by a successful career in the USA.

Purchased by the current owner in 2017 from a large Belgian collection, the car had been completely restored a few years earlier. Mr M. has lovingly maintained his vehicle, using it mainly for long journeys. His crews have explored Greece, Spain and Portugal. A trip to visit our English friends in Goodwood is also worth mentioning. All this without any immobilising breakdowns, it should be noted.

For the past nine years, the XK 120 has been maintained by a specialist. Recent work includes a carburettor overhaul, work on the front axle and tyres, and optimisation of the stainless steel exhaust system.

Today, Mr M. has decided to pass on the torch of a car he has loved so much and driven with such skill. Our test drive with the wind in our hair on the beautiful roads of the Centre region confirmed the car's excellent mechanical condition. This is an opportunity not to be missed: SE Roadster versions are rare on the market.



# 91

## Jaguar XJS 4.0 Coupé – 1991

Chassis n° SAJJNAED4EK180968

Carte grise française

French registration title

20 000 - 25 000€

« Très belle configuration, l'élégance à l'état pure »

*“A very beautiful design, pure elegance”*



La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. Présentée en 1975, le succès sera tel qu'elle sera conservée au catalogue jusqu'en 1995. En 1991, le V12 de la XJS est revu pour atteindre 6 l de cylindrée, et le style est revu avec notamment de nouveaux feux arrière, mais aussi un important travail sur les finitions de manière générale.

Le propriétaire actuel de cette élégante Jaguar XJS 4.0 en a fait l'acquisition lors du salon Époqu'Auto 2016, où elle était exposée sur le stand du club éponyme. Sa superbe combinaison de couleurs (Westminster Blue), son historique limpide et son excellent état, confirmés par les membres du club, ont définitivement séduit cet amateur averti.

Affichant alors 156 959 km, la voiture a été utilisée avec régularité et soin au cours des neuf années suivantes. Aujourd'hui, elle totalise 162 860 km, témoignant d'un usage mesuré et attentif.

Devenue désormais un modèle recherché pour son élégance intemporelle, sa fiabilité et son agrément de conduite, cette XJS se distingue par son état de présentation remarquable et par le sérieux de son suivi depuis près d'une décennie.

Un exemplaire à la fois fiable, élégant et prêt à prendre la route ou à rejoindre une collection exigeante. Ce beau coupé est à redécouvrir d'urgence et d'ailleurs sa côte commence à bien monter, témoignant d'un regain d'intérêt sur ces modèles.

*The Jaguar XJ-S had the daunting task of succeeding the legendary E-Type. Launched in 1975, it was so successful that it remained in the catalogue until 1995. In 1991, the XJS's V12 engine was redesigned to increase its displacement to 6 litres, and the styling was revamped with new rear lights and significant improvements to the overall finish.*

*The current owner of this elegant Jaguar XJS 4.0 acquired it at the 2016 Époqu'Auto show, where it was on display at the eponymous club's stand. Its superb colour combination (Westminster Blue), its clear history and its excellent condition, confirmed by club members, definitely won over this knowledgeable enthusiast.*

*With 156,959 km on the clock at the time, the car was used regularly and carefully over the next nine years. Today, it has clocked up 162,860 km, reflecting its measured and careful use.*

*Now a sought-after model for its timeless elegance, reliability and driving pleasure, this XJS stands out for its remarkable condition and the seriousness with which it has been maintained for nearly a decade.*

*A car that is reliable, elegant and ready to hit the road or join a discerning collection. This beautiful coupé is well worth rediscovering, and its value is starting to rise, reflecting a renewed interest in these models.*

## Jaguar Type E 4.2 Série 1 – 1965

Châssis n° XKE1E31418  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

110 000 - 130 000 €

« 120 000€ de travaux, état exceptionnel »  
“€120,000 worth of renovation work, exceptional condition”



Aujourd'hui la belle Type E 4.2 est proposée avec une estimation qui prend en compte la facture globale de la restauration hors achat et attend l'amateur qui n'aura plus qu'à prendre la route sereinement. Notre essai routier nous confirmera une voiture très bien restaurée et homogène : le 6 en ligne XK reste l'un des meilleurs du monde en termes d'agrément...

An automotive icon and timeless symbol of England's 'swinging sixties', the E-Type enjoyed global success and remains one of the most sought-after classic cars today. It is equally at home on the racetrack in historic races and in prestigious concours d'elegance events.

The car featured in these pages was registered in 1965 in the United States and sold new by the Jaguar dealership in New York to a lady named Josephine F., as attested by the Jaguar Heritage Trust certificate.

In 2016, the E-Type arrived in our part of the world after being purchased by a Frenchman who planned to undertake a complete

restoration of a Jaguar E-Type coupé. Starting with a sound and complete base, there would be no limit to the costs involved. Nothing was left to chance. The work took three years and required a final budget of over €120,000 (excluding the purchase price of the car!).

Completely stripped down, the bodywork is being redone down to the smallest detail, undoubtedly better than the original (and the body will no longer rust in critical areas), the running gear, the beautiful red upholstery is being extended with high-quality leather, and the engine will be completely rebuilt, keeping its original block, of course. A comprehensive file is available on request to see the extent of the work.

Today, this beautiful E-Type 4.2 is offered with an estimate that takes into account the total cost of restoration (excluding purchase price) and awaits an enthusiast who will be able to take to the road with peace of mind. Our test drive confirmed that this is a very well-restored and consistent car: the XK straight-six remains one of the best in the world in terms of driving pleasure...



Icône de l'automobile et image intemporelle des "swinging sixties" en Angleterre, la Type E a connu un succès planétaire et reste aujourd'hui l'une des voitures anciennes les plus collectionnées. On la trouve aussi bien à l'aise sur circuit en course historique que dans les beaux concours d'élégance.

La voiture présente dans ces pages fut mise en circulation en 1965 aux Etats-Unis, elle fut vendue neuve par la concession Jaguar de New York à une dame, Joséphine F. comme en atteste le certificat Jaguar Heritage Trust.

En 2016 la Type E arrive sous nos latitudes alors qu'elle vient d'être achetée par un Français ayant comme projet d'entreprendre la restauration intégrale d'un coupé Jaguar E. En partant d'une

base saine et complète, il n'y aura aucune limite de coûts à considérer. Rien n'est laissé au hasard. Les travaux dureront 3 ans et nécessitent un budget final de plus de 120 000 € (hors achat de la voiture !).

Mise à nue complète, la carrosserie est refaite dans le moindre détails, sans doute mieux qu'à l'origine (et la caisse ne rouillera plus aux endroits critique), les trains roulants, la sellerie rouge du plus bel effet est étendue d'un cuir de grande qualité, le moteur sera intégralement refait en gardant son bloc d'origine bien sûr. Un important dossier est à consulter sur demande pour voir l'étendue des travaux.

# 93

## Jaguar XKR 4.2 Cabriolet – 2004

Chassis n° SAJAA2R733A32312

Carte grise française

French registration title

25 000 - 30 000€

« Configuration intéressante et historique complet »

*“Interesting configuration and comprehensive history”*



Avec l'arrivée de la nouvelle XK8 en 1996, Jaguar revient sur le devant de la scène des grands coupés et cabriolets après l'arrêt de la controversée XJS. Le constructeur, passé sous le giron de Ford, reprend la légendaire appellation XK en hommage aux légendes des années 1950. Plusieurs V8 seront disponibles dont un 4.2 compressé.

La XKR fut vendue neuve en Italie avec un carnet d'entretien attestant le suivi périodique et le kilométrage jusqu'à sa vente en Allemagne puis elle sera revendue par Héritage Company en Belgique pour le compte d'une famille propriétaire d'un grand Champagne de Reims. Enfin elle est revendue en 2020 à son dernier et actuel propriétaire, collectionneur du Loiret.

Ce modèle est assez recherché car sous le capot on retrouve le V8 4.2 dont la puissance est désormais de 406 ch et surtout accouplé à la boîte 6-vitesses automatique plus fiable que la précédente.

Dernièrement l'entretien a été fait par la concession Jaguar de Reims et le dernier suivi fait par le garage Jackie Jag en septembre dernier. Le boîtier ABS et les capteurs de roues sont neufs par exemple.

Avec un contrôle technique favorable récent et une batterie neuve, ce beau cabriolet n'attend plus que l'amateur éclairé pour prendre la route les cheveux au vent, n'attendez pas que la côte ne flambe sur ce modèle, il sera trop tard !

*With the arrival of the new XK8 in 1996, Jaguar returned to the forefront of the grand coupé and convertible scene after discontinuing the controversial XJS. The manufacturer, now part of the Ford group, revived the legendary XK name in homage to the legends of the 1950s. Several V8 engines were available, including a supercharged 4.2-litre.*

*The XKR was sold new in Italy with a service log certifying regular maintenance and mileage until it was sold in Germany. It was then resold by Héritage Company in Belgium on behalf of a family that owns a large Champagne estate in Reims. Finally, in 2020, it was sold to its last and current owner, a collector from the Loiret region.*

*This model is quite sought-after because under the bonnet is a 4.2 V8 engine, now with 406 hp, coupled with a 6-speed automatic gearbox that is more reliable than the previous one.*

*The last service was carried out by the Jaguar dealership in Reims and the last check-up was carried out by the Jackie Jag garage last September. The ABS unit and wheel sensors are new, for example.*

*With a recent favourable MOT and a new battery, this beautiful convertible is just waiting for the discerning enthusiast to take it out for a spin with the wind in their hair. Don't wait until the price of this model skyrockets, or it will be too late!*

# 94

## Jaguar Type E S2 Coupé 2+2 – 1970

Chassis n° 1R43038  
Carte grise française  
French registration title

40 000 - 60 000 €

« Dans les mêmes mains depuis 1974 ! »

*“In the same hands since 1974!”*



Aujourd'hui, la voiture est encore dans ce même garage aimant... Depuis 1974, elle est choyée par Mr. C. comme au premier jour ! Une peinture complète lui a été offerte au début des années 2000 (quelques traces de corrosion à noter sur les soubassements), et un entretien méticuleux et régulier a toujours été de rigueur. Résultat des courses : cet exemplaire fonctionne comme au premier jour, merveilleusement bien.

Collectionneurs, voici une émouvante machine à remonter le temps, ayant passé les 51 dernières années dans les mains aimantes d'un inventeur de génie. Si vous souhaitez une auto pour parcourir les kilomètres avec style, ne cherchez pas plus loin.

*The Jaguar E-Type was launched in 1961 with the Series 1, which became iconic for its revolutionary design and exceptional performance! It was an instant success, particularly in the United States, and in 1968, a Series 2 was introduced to meet the demands of this market. Changes were made, particularly to the headlights, cooling system and mechanics, to comply with new safety and pollution standards.*

*In the late 1960s, Mr. C. travelled across Europe in his Jaguar E-Type Series 1 3.8L Coupé. As a young father, the practicality*

*of a Jaguar coupé became virtually non-existent... In 1973, he came across the new version of the E-Type he loved so much in the streets of his neighbourhood. Jaguar had made his dreams come true, extending the elegant coupé to accommodate two extra seats!*

*After leaving a note on the windscreen, many months passed until a call came in early 1974: on the following 6th May, the vehicle registration document was finally in his name. The car could now carry children in the back, but its pace did not slow down, with a particular burst of speed that would prove too much for the original engine block on a journey from Paris to Lyon... This model was already in its current elegant colour, although it was delivered new by Brossel in Asnières in Sand colour.*

*Today, the car is still in that same loving garage... Since 1974, Mr. C. has pampered it as if it were brand new! It was completely repainted in the early 2000s (there are a few traces of corrosion on the underbody), and it has always been meticulously and regularly maintained. The result: this car runs as well as it did on the day it was new, wonderfully well.*

*Collectors, here is a moving time machine that has spent the last 51 years in the loving hands of a genius inventor. If you want a car to travel the miles in style, look no further.*

La Jaguar Type E est lancée en 1961 avec la Série 1, élevée au rang d'icône pour son design révolutionnaire et ses performances exceptionnelles ! Le succès est immédiat, notamment aux États-Unis, et en 1968, une Série 2 est introduite pour répondre aux exigences de ce marché. Des changements, notamment au niveau des phares, du système de refroidissement, et de la mécanique, sont effectués pour respecter les nouvelles normes de sécurité et de pollution.

À la fin des années 1960, Mr. C. parcourt l'Europe au volant de sa Jaguar Type E Série 1 3.8 Coupé. En jeune père de famille, l'aspect pratique d'un coupé Jaguar devient quasi inexistant... C'est en 1973 qu'il croise, dans les rues de son voisinage,

la nouvelle version de la Type E qu'il aime tant. L'usine Jaguar a exaucé ses rêves, l'élégant coupé se rallonge pour accueillir deux places d'appoint !

Après avoir déposé un mot sur le pare-brise, de longs mois passent, jusqu'à un appel début 1974 : le 6 mai suivant, la carte grise est enfin à son nom. La voiture peut désormais accueillir les enfants à l'arrière, mais la vitesse ne faiblit pas, avec notamment une pointe qui aura raison du bloc moteur d'origine sur un trajet Paris-Lyon... Cet exemplaire était déjà dans son élégante teinte actuelle, bien que livrée neuve par Brossel à Asnières de couleur Sable.



# 95

## Jaguar Type S 3.4 – 1966

Châssis n° P1B25797DN  
Titre de circulation espagnol  
Vendu sans contrôle technique  
*Spanish registration title*  
*Sold without contrôle technique*

15 000 - 20 000 €

« L'élégance britannique dans toute sa maturité »  
*"British elegance in all its maturity"*



Présentée pour la première fois en 1963, la Jaguar Type S 3.4 incarne l'une des expressions les plus raffinées du savoir-faire britannique en matière de berlines sportive. Développée à partir de la célèbre Mk2, elle en conserve le caractère dynamique tout en y ajoutant un niveau de confort et de sophistication inédit pour l'époque.

Sous son capot, le légendaire moteur XK de 3,4 l délivre une mécanique souple, noble et parfaitement équilibrée, offrant des performances élevées pour une berline de son rang. Sa suspension arrière indépendante, empruntée à la Type E, confère à l'ensemble une tenue de route exceptionnelle, bien supérieure à la MK2, et un confort inégalé, signature de Jaguar dans les années 1960.

Notre exemplaire est sorti d'usine fin 1965 dans cette magnifique livrée avec un habitacle en cuir vert foncé et moquettes assorties. L'ensemble est sublime, original, furieusement british ! la carrosserie a bien vieilli, les alignements des différents panneaux sont bons, tout comme les chromes et les jantes à rayon montées sur des pneus Michelin Radial X. À l'intérieur, bois précieux et cuir Connolly créent une atmosphère feutrée où luxe et tradition se conjuguent avec un charme intemporel. L'ensemble est bel état, délicieusement patiné.

Sous le capot on retrouve le mythique 6-cylindres 3.4, ici *matching number* associé à une boîte de vitesses manuelle, plus overdrive. Roulant régulièrement, son comportement est agréable,

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.



ses montées en régime sont franches et la boîte de vitesse est précise si l'on veille à bien décomposer le mouvement.

Provenant d'une belle collection espagnole, cette Jaguar a toujours été bien entretenue et procurera beaucoup de plaisir à son nouvel acquéreur. Vendue avec sa trousse complète logée dans sa roue de secours et son cric d'origine, acheter une telle voiture, dans une si belle configuration « triple green » est l'assurance de ne pas se tromper !

First introduced in 1963, the Jaguar S-Type 3.4 represents one of the most refined expressions of British expertise in the realm of sporting saloons. Developed from the celebrated Mk2, it retains that car's dynamic character while adding a level of comfort and sophistication previously unseen at the time.

Beneath the bonnet, the legendary 3.4-litre XK engine delivers smooth, noble and perfectly balanced mechanics, offering impressive performance for a saloon of its class. Its independent rear suspension, borrowed from the E-Type, provides outstanding road-holding—far superior to the Mk2—as well as unmatched comfort, a hallmark of Jaguar throughout the 1960s.

*Our example left the factory in late 1965 in this magnificent colour scheme, featuring a dark green leather interior with matching carpets. The overall appearance is superb, original, and unmistakably British. The bodywork has aged well: panel fit is good, as are the chrome trims and the wire wheels fitted with Michelin Radial X tyres. Inside, rich wood veneers and Connolly leather create a hushed, elegant atmosphere where luxury and tradition blend with timeless charm. The interior is in lovely condition, attractively patinated.*

*Under the bonnet lies the iconic 3.4-litre straight-six, in this case matching numbers, paired with a manual gearbox and overdrive. Driven regularly, it behaves beautifully, revs cleanly and willingly, and the gearbox is precise, provided one takes care to articulate each movement.*

*Coming from a fine Spanish collection, this Jaguar has always been well maintained and will bring great pleasure to its next owner. Sold with its complete tool kit housed in the spare wheel and its original jack, acquiring such a car in this splendid "triple green" configuration is a choice you simply cannot go wrong with.*



# 96

## Ferrari Dino 308 GT4 – 1977

Châssis n° 12274  
Carte grise française  
French registration title  
50 000 - 70 000 €

« La seule Ferrari de série signée  
Bertone par Marcello Gandini ! »  
“The Only Production Ferrari Designed  
by Bertone and Marcello Gandini!”



Présentée au Salon de Paris en 1973, la 308 GT4 remplace la Dino 246 GT et marque une véritable rupture dans l'histoire du constructeur de Maranello. Première Ferrari de route dotée d'un moteur V8 en position centrale arrière, elle incarne le tournant technique d'une ère nouvelle. Elle est aussi la seule Ferrari de série signée du carrossier Bertone, dessinée par le talentueux Marcello Gandini, auteur notamment des Lamborghini Miura et Countach. Sous son capot se loge le V8 de 3 l type F106A, délivrant 255 ch. Accouplé à la fameuse boîte manuelle Ferrari à grille apparente, ce moteur monté transversalement confère à la GT4 des performances impressionnantes pour l'époque. Bertone réussit par ailleurs le tour de force d'intégrer deux places arrière tout en

conservant des proportions harmonieuses. À partir de 1976, le logo Dino s'efface définitivement au profit du blason Ferrari, symbole de maturité !

Sortie d'usine le 24 septembre 1976 dans la très rare teinte *Pino Verde*, cette Ferrari Dino 308 GT4 est livrée neuve en France par l'importateur Charles Pozzi et immatriculée en janvier 1977. Selon son historique, cette voiture aurait connu trois propriétaires, un certain M. André Jacques, suivi de M. Huffich, puis de M. Michel Charles Wild en 1984, avant de rejoindre son propriétaire actuel en 1993. Ce dernier en fait l'acquisition auprès des établissements First Automobiles à Strasbourg et la fera repeindre dans cette très élégante teinte *Blu Scuro*.

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, cette Dino 308 GT4 affiche un peu plus de 85 000 km au compteur. Après plus de trois décennies de soins attentifs, une révision importante a été faite juste avant la vente comprenant le remplacement des courroies dont la distribution, les galets, tendeurs ainsi que les vidanges et remplacements des filtres. Le disque d'embrayage a été regarni et les trains roulants ont également été contrôlés avec le remplacement des plaquettes de freins et des pneumatiques.

L'ensemble se présente dans un très bel état de présentation et de fonctionnement. La peinture conserve un éclat profond et les alignements sont précis. L'habitacle quant à lui a récemment été restauré. Vendue avec son cric et sa pochette d'origine avec l'ensemble de ses manuels, cet exemplaire mérite que l'on s'y attarde !

Unveiled at the Paris Motor Show in 1973, the 308 GT4 replaced the Dino 246 GT and marked a true break in the history of the Maranello manufacturer. As the first road-going Ferrari equipped with a mid-rear V8 engine, it embodied the technical shift of a new era. It was also the only production Ferrari designed by the coachbuilder Bertone, drawn by the talented Marcello Gandini, notably the creator of the Lamborghini Miura and Countach.

Under its bonnet lies the 3-litre F106A V8, delivering 255 hp. Paired with Ferrari's famous open-gate manual gearbox, this transversely-mounted engine gave the GT4 impressive performance

for its time. Bertone also pulled off the remarkable feat of fitting two rear seats while maintaining harmonious proportions. From 1976 onward, the Dino badge disappeared for good in favour of the Ferrari emblem, a symbol of maturity!

Leaving the factory on 24 September 1976 in the very rare *Pino Verde* colour, this Ferrari Dino 308 GT4 was delivered new in France by importer Charles Pozzi and registered in January 1977. According to its history, the car had three owners: a Mr André Jacques, followed by Mr Huffich, then Mr Michel Charles Wild in 1984, before joining its current owner in 1993. The latter purchased it from First Automobiles in Strasbourg and had it repainted in this elegant *Blu Scuro* shade.

Today, this Dino 308 GT4 shows just over 85,000 km on the odometer. After more than three decades of attentive care, a major service was carried out just before the sale, including replacement of the belts, including the timing belt — as well as idlers, tensioners, oil changes and filter replacements. The clutch disc has been relined, and the running gear has also been checked, with new brake pads and tyres fitted.

The car is presented in excellent cosmetic and mechanical condition. The paint retains a deep shine, and the panel gaps are precise. The interior, for its part, has recently been restored. Sold with its jack and original pouch containing all manuals, this example truly deserves attention!



# 97

## Ferrari 365 GT 2+2 – 1969

Châssis n° 12401  
Carte grise française  
French registration title

160 000 - 210 000 €

« Historique connu, Marrone Colorado d'origine ! »  
“Known history, original Marrone Colorado!”



C'est au Salon de Paris 1967 que la firme au Cheval Cabré présente la remplaçante de la 330 GT 2+2. La nouvelle-née, dont la ligne est inspirée de la somptueuse 500 Superfast, est toujours mue par le V12 Colombo, ici poussé à 4,4 l et 320 ch. Le nouveau modèle apporte également de grandes avancées pour le confort : suspensions indépendantes, amortisseurs Koni à l'arrière, et ajouts de silent-blocs aux supports moteur et boîte de vitesses pour isoler des turbulences les quatre passagers ! Notre exemplaire est livré neuf par les établissements Auto Becker en Allemagne dans cette très élégante combinaison de couleur Marrone Colorado avec un intérieur en cuir Nero. Elle est alors immatriculée KKV2, et arrive dès mars 1972 dans les

mains du pilote français Jean Pons, connu pour ses exploits en Osca, Marcadier et Porsche 356. Très tôt, il est décidé de changer la teinte de la 2+2 familiale : d'abord pour l'Oro Chiaro, puis par l'Azzurro Metallizzato.

En 2010, la voiture passe de la famille du pilote aux Domaines, avant de passer en fin d'année aux enchères judiciaires. C'est lors de cette vente que le propriétaire actuel s'en porte acquéreur : quelques mois plus tard, la voiture sera remise en route par l'Atelier Automobile, à Lyon, avant de revenir par la route en région parisienne. Quelques années plus tard, le propriétaire actuel décide d'offrir une restauration complète du moteur par les experts de Toni Auto, et une peinture intégrale dans la teinte >

*At the 1967 Paris Motor Show, the Prancing Horse brand unveiled the replacement for the 330 GT 2+2. The new model, whose design was inspired by the sumptuous 500 Superfast, was still powered by the Colombo V12 engine, now increased to 4.4 litres and developing 320 hp. The new model also offered major advances in terms of comfort: independent suspension, Koni shock absorbers at the rear, and the addition of silent blocks to the engine and gearbox mounts to isolate the four passengers from turbulence!*

*Our car was delivered new by Auto Becker in Germany in this very elegant colour combination of Marrone Colorado with a Nero leather interior. It was registered as KKV2 and arrived in*

*March 1972 in the hands of French driver Jean Pons, known for his exploits in Osca, Marcadier and Porsche 356 cars. Very early on, it was decided to change the colour of the 2+2 family car: first to Oro Chiaro, then to Azzurro Metallizzato.*

*In 2010, the car passed from the driver's family to the Domaines, before being sold at a judicial auction at the end of the year. It was at this sale that the current owner purchased it: a few months later, the car was restored by Atelier Automobile in Lyon, before returning by road to the Paris region. A few years later, the current owner decided to have the engine completely restored by the experts from Toni Auto and a full repaint in the original colour by Carrozzeria Cristallo. The invoices and photos of this work are available on request in the file.>*

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'origine par la Carrozzeria Cristallo. Les factures et les photos de ces travaux sont accessibles sur demande au dossier.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état de conservation. Le travail effectué par les établissements Cristallo est de très bonne facture, et se marie à merveille avec la sellerie en cuir Nero d'origine (assise côté passager remplacée, celle d'origine a été tout de même conservée). Notre essai routier nous a permis de constater également que la voiture fonctionnait très bien, et que ses performances étaient – encore aujourd'hui – de premier plan ! Veuillez noter également qu'une vidange sera effectuée juste avant la vente.

Souvent boudée, la 365 GT 2+2 offre un agrément de conduite unique face à ses sœurs et concurrents : le Colombo augmenté à 4,4 l est un délice, et la combinaison boîte de vitesses et système de suspension offre à l'ensemble un confort d'auto moderne. La combinaison de couleur de notre exemplaire la rend encore plus intéressante, et saura accompagner avec style le prochain propriétaire !

*Today, the car is in very good condition. The work carried out by Cristallo is of very high quality and blends in perfectly with the original Nero leather upholstery (the passenger seat has been replaced, but the original seat has been retained). Our test drive also showed us that the car runs very well and that its performance is still top notch! Please also note that an oil change will be carried out just before the sale.*

*Often overlooked, the 365 GT 2+2 offers a unique driving experience compared to its sisters and competitors: the 4.4-litre Colombo engine is a delight, and the combination of gearbox and suspension system gives the car the comfort of a modern car. The colour combination of our model makes it even more interesting and will accompany its next owner in style!*



# 98

## Ferrari F355 Spider – 1998

Chassis 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 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 >

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. 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 >



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 !

*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!*



## Ferrari California – 2010

Châssis n° ZFFLJ65T3A0173546  
Titre de circulation belge  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Belgian registration title*  
*Sold without contrôle technique*

80 000 - 100 000 €

« Sans doute la plus élégante combinaison  
qui soit pour un cabriolet Ferrari. »

*“Undoubtedly the most elegant combination  
imaginable for a Ferrari convertible.”*



La Ferrari California, présentée en 2008, est le 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 restera une Ferrari iconique.

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.

Immatriculée en Belgique en début d'année 2025, la voiture affiche un peu moins de 48 500 km au compteur, et est en parfait état de conservation. Le mécanisme du toit fonctionne parfaitement, transformant littéralement son plaisir de conduite.

Notre essai routier nous a permis d'apprécier les qualités routières de cette GT : son V8 atmosphérique est mélodieux et la boîte de vitesses, rapide et bien étagée, permet une prise en main facile et une grande polyvalence.

Dans une combinaison de couleur rare et élégante, cette California voit ses prix grimper depuis quelque temps. Elle est la prochaine Ferrari à acheter !

*Unveiled in 2008, the Ferrari California was the brand's first model to feature a retractable hardtop. It is powered by a front mid-mounted 4.3-liter V8 producing 460 hp, capable of 310 km/h and 0–100 km/h in 4 seconds. More civilized yet still thoroughly sporty, it was designed to appeal to a broader clientele. Produced until 2014 before evolving into the California T, it remains an iconic Ferrari.*

*This example was delivered new on May 25, 2010, to its first owner by Kuwait Automobile and Trading Co., finished in the exceptionally elegant Grigio Alloy over a beige and navy blue leather interior. Its fully stamped service book documents its complete history and the meticulous care of its previous owners.*

*Registered in Belgium at the beginning of 2025, the car shows just under 48,500 km and is in excellent condition. The retractable roof operates perfectly, transforming the driving experience at the touch of a button.*

*Our test drive confirmed the car's grand touring qualities: the naturally aspirated V8 delivers a superb sound, while the quick and well-gear transmission ensures easy handling and great versatility.*

*In this rare and refined color combination, the California's value has been steadily rising — making it the next Ferrari to buy!*

# 100

## Ferrari 365 GTB/4 Daytona Spider *by Straman* – 1970

Châssis n° 13865  
Titre de circulation belge  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Belgian registration title*  
*Sold without contrôle technique*  
**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. À 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.

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 >

*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 Foskers, 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 >*



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.

*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.*

# 101

## Aston Martin V8 Volante – 1986

Châssis n° SCFCV81C6GTL15465

Carte grise française

French registration title

90 000 - 110 000 €

« 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. >

*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. >*



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



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

## Honda NSX « 9 350 km » – 1992

Châssis n° T000638  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title  
Sold without contrôle technique

110 000 - 130 000€

« Développée avec Ayrton Senna, cette NSX se distingue par son kilométrage et sa boîte manuelle ! »

*“Developed with Ayrton Senna, this NSX stands out for its low mileage and rare manual gearbox!”*



Dès son lancement en 1989 au Salon de Chicago, la Honda NSX était un avertissement au marché européen occupé par Porsche et Ferrari. Son développement fortement influencé par le pilote de Formule 1 Ayrton Senna, a rendu sa conduite exceptionnelle.

Vendue neuve en France, notre NSX restera exposée dans le showroom d'une concession de la marque, ne sortant qu'à de très rares occasions. De teinte Sebring Silver Metallic, notre exemplaire (type « NA 115 ML ») et équipé de la rarissime boîte mécanique.

Affichant seulement 9 350 km elle est sans doute la moins kilométrée du monde et n'a connu que deux propriétaires. Son important dossier (carnets, manuels, factures et articles de presse) qui l'accompagne en atteste.

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 270 ch, permettant un 0 à 100 km/h en environ 5,2 secondes, le tout avec une grande facilité de conduite et un confort surpassant ses concurrentes de l'époque.

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 voit sa cote s'envoler. Elle est une opportunité à saisir avant qu'il ne soit trop tard !

*Unveiled at the 1989 Chicago Auto Show, the Honda NSX sent a clear warning to the European market then dominated by Porsche and Ferrari. Its development, heavily influenced by Formula 1 driver Ayrton Senna, resulted in an extraordinary driving experience.*

*Originally delivered new in France, this NSX spent most of its life on display in a Honda dealership showroom, being driven only on rare occasions. Finished in Sebring Silver Metallic, this "NA 115 ML" model is fitted with the highly sought-after manual gearbox.*

*Showing only 9,350 km, it is quite possibly the lowest-mileage example in existence and has had just two owners. Its extensive history file — including service books, manuals, invoices, and press articles — fully supports its remarkable provenance.*

*Mounted mid-rear, the 3.0-liter DOHC V6 engine features Honda's innovative VTEC (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) technology, producing 270 hp and achieving 0–100 km/h in around 5.2 seconds, all while offering ease of use and comfort unmatched by its contemporaries.*

*With Ayrton Senna as its ambassador, the NSX outperformed the Ferrari 348 and even challenged the later-developed F355. Highly coveted by a new generation of collectors, this example's value continues to soar — a rare opportunity not to be missed before it's too late!*

# 103

## Aston Martin DB7 Zagato – 2003

Châssis n° SCFAE223X3K700093  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**160 000 - 200 000 €**  
SANS RÉSERVE

« 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 neufs 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 spécifiques, 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 vitesse 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. >

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 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."*



## Land Rover Defender 130 TD5 – 2000

Châssis n° SALLDKH88YA192785

Carte grise française

French registration title

40 000 - 60 000 €

« Les 130 sont rares, encore plus en première main et dans cet état. »

“The 130s are rare, even more so in single ownership and in such condition.”



Version la plus rare et la plus spectaculaire de la lignée Defender, le 130 incarne la quintessence du tout-terrain selon Land Rover : une silhouette intemporelle, une robustesse légendaire et une polyvalence sans égale. Il associe la noblesse d'une mécanique simple et éprouvée, un 5-cylindres turbo Diesel de 2,5 l développant 122 ch, à un savoir-faire artisanal issu directement de l'héritage des premiers Land Rover.

Première main dans un état tout simplement exceptionnel, notre exemplaire fut acheté en neuf en juillet 2000 auprès de la concession Vogue Automobiles à Champniers en Charente-Maritime pour la somme de 191 520 Francs. Selon sa facture d'achat, il reçut en option des jantes alliage freestyle 110 et les écrous antivol, les marche pieds, un ski avant, les grilles de feux arrière, les élargisseurs d'ailes arrière et un jeu de tapis dans l'habitacle.

Immédiatement repeint en concession dans cette teinte vert foncé métallisé avec l'adoption d'un capot rigide en remplacement de sa housse sur la cabine arrière (elle sera remise à l'acheteur), son état est aujourd'hui proche du neuf, tant son propriétaire

fut soigneux. La peinture – qui vient d'être refaite – est superbe, la carrosserie et le châssis sont exempt de toutes traces de corrosions et l'habitacle n'a pas vieilli.

Affichant 151 000 km certifiés au compteur, ce véhicule est accompagné de son carnet d'entretien, ses manuels d'utilisation, un contrôle technique vierge, même sa facture d'achat figure au dossier. Entretenu chez différents spécialistes du 4x4 en Charente-Maritime, on note le remplacement de la boîte de vitesse, du volant moteur et de l'embrayage en 2011 chez Aquitaine 4x4 à 121 896 km, et en juillet dernier d'une révision générale chez Stand 4x4 pour 1 320,4 € TTC.

Produit en très petite série, le Defender 130 a toujours occupé une place à part dans la gamme. Plus exclusif qu'un 110, plus rare encore que le 90, il est une icône du savoir-faire britannique. Considéré à juste titre comme une machine d'exception, se cache dans sa sobriété une certaine noblesse - celle d'un véhicule conçu pour les hommes de terrain, devenu aujourd'hui symbole d'authenticité et de liberté.

*As the rarest and most spectacular version of the Defender lineage, the 130 embodies the very essence of Land Rover's off-road philosophy: timeless design, legendary toughness, and unrivalled versatility. It combines the nobility of a simple, proven mechanical layout — a 2.5-litre five-cylinder turbo diesel developing 122 hp — with the handcrafted spirit inherited directly from the earliest Land Rovers.*

*A one-owner vehicle in truly exceptional condition, this example was purchased new in July 2000 from Vogue Automobiles in Champniers, Charente-Maritime, for 191,520 francs. According to the original invoice, it was fitted with optional Freestyle 110 alloy wheels and locking nuts, side steps, a front skid plate, rear light guards, extended rear wheel arches, and a set of interior mats.*

*Repainted immediately by the dealership in this dark metallic green, and fitted with a rigid rear cover replacing the original*

*soft top (which will be supplied to the buyer), it remains today in near-new condition, a testament to its owner's care. The freshly renewed paintwork is superb, the body and chassis are completely free of corrosion, and the cabin shows virtually no signs of age.*

*Showing 151,000 certified kilometres, this vehicle comes with its service book, owner's manuals, a clean MOT inspection, and even the original purchase invoice. Maintained by several 4x4 specialists in the Charente-Maritime region, it received a new gearbox, flywheel, and clutch in 2011 at 121,896 km (Aquitaine 4x4), followed by a full service in July last year at Stand 4x4 for €1,320.40 (incl. tax).*

*Produced in very small numbers, the Defender 130 has always held a special place within the range — more exclusive than the 110, rarer still than the 90. A true icon of British craftsmanship, it embodies the quiet nobility of a vehicle designed for working men, now revered as a symbol of authenticity and freedom.*

# 105

## Alfa Romeo Giulia Nuova 1300 Super – 1976

Châssis n° AR 115.09.0039911  
Carte grise belge  
Véhicule vendu sans contrôle technique

Belgian registration title  
Sold without contrôle technique

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.

Acquise sur le salon Rétromobile 2014 à l'occasion de la vente Solo Alfa, elle établira à l'époque une enchère record à près de 40 000 € ! Présentée alors comme entièrement d'origine, son état est aujourd'hui irréprochable et son fonctionnement optimal.

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. A noter que la banquette arrière est toujours recouverte de ses plastiques de protection d'origine.

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 "Usò e Manutenzione" et un guide des agences de réparations de la marque complète 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 !

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.

Purchased at the 2014 Rétromobile show during the "Solo Alfa" sale, it achieved a record auction price of nearly €40,000 at the time! Then presented as completely original, it now stands in immaculate condition and runs perfectly.

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 'Usò 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!

## Fiat Dino 2000 Coupé – 1968

Châssis n° 0002193  
Carte grise française  
French registration title  
30 000 - 40 000 €

« GT racée et élégante, entre les  
mêmes mains depuis 1993 »

*“A sleek and elegant GT, in the  
same hands since 1993”*



*Launched in 1967, the Fiat Dino coupé is an authentic GT. Designed by Bertone, legendary stylists Giugiaro and Gandini worked on its design, which was critically acclaimed when it was unveiled at the Geneva Motor Show.*

*It is equipped with a 2.0-litre V6 engine developing 160 hp. Made entirely of aluminium, it is derived from the Dino 196 racing engine developed by Ferrari. Modern with a 5-speed gearbox, limited-slip differential and four-wheel disc brakes, Giovanni Agnelli was among the wealthy owners who appreciated the model.*

*Registered in the Rhône region in 1977, its current owner in Lyon took possession of it in 1993.*

*Well preserved, it has a body that has been repainted in the past and remains in good condition, with only a few traces of*

*corrosion to note. The original interior, with imitation leather seats and beige carpeting, is fairly well preserved.*

*A masterpiece of harmony and balance, the melody of the V6 Dino engine is enhanced here by a complete stainless steel exhaust system. Having been driven very little in recent years, a mechanical overhaul will be necessary.*

*This elegant coupé is an authentic grand touring car, designed to carry four people at high speed in excellent comfort and safety. Presented here at an attractive estimate, our example has plenty of features to convince you.*

Lancé en 1967, le coupé Fiat Dino est une authentique GT. Dessiné par Bertone, les stylistes légendaires Giugiaro et Gandini se sont penchés sur son dessin, qui fut salué par la critique lors de sa présentation au Salon de Genève.

Il est équipé d'un V6 2,0 l développant 160 ch. Entièrement en aluminium, il est dérivé du moteur Dino 196 de course élaboré par Ferrari. Moderne avec une boîte de vitesses à 5 rapports, un différentiel à glissement limité et des freins à disque aux quatre roues, Giovanni Agnelli était parmi les riches propriétaires à apprécier le modèle.

Immatriculé dans le Rhône en 1977, son actuel propriétaire lyonnais en prend possession en 1993. Bien conservé, il présente une carrosserie repeinte par le passé et demeurant en bon état,

seules quelques traces de corrosion sont à noter. L'habitacle d'origine, doté de sièges en simili et moquettes beige est plutôt bien préservé.

Chef d'œuvre d'harmonie et d'équilibre, la mélodie du V6 Dino est ici sublimée par une ligne d'échappement complète en inox. Ayant très peu roulé ces dernières années, une révision mécanique sera à prévoir.

Cet élégant coupé se veut être une authentique voiture de grand tourisme, faite pour circuler à quatre, à grande vitesse, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité. Présenté ici à une estimation attractive, notre exemplaire ne manque pas d'arguments pour vous convaincre.



# 107

## Lancia Beta Monte-Carlo – 1976

Châssis n° 137AS0001090  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

12 000 - 18 000 €

« Intégralement restaurée entre 2021 et 2022 ! »  
“Fully restored between 2021 and 2022!”



Présentée en 1975, la Lancia Beta Montecarlo est un coupé à moteur central 2 l conçu par Pininfarina. Produite jusqu'en 1981, elle brille en endurance en Gr. 5, remportant le titre mondial 1980.

Notre exemplaire est retrouvé il y a quelques années par le propriétaire actuel en état de sortie de grange. Il décide alors d'entreprendre une restauration intégrale de la carrosserie, en prenant le soin de documenter l'ensemble de ces travaux dans un album photo accessible sur demande.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général. Sa carrosserie recevra avant la vente quelques ajustements (certains endroits de la peinture ayant cloqué), pour retrouver le parfait état d'il y a quelques années. Son habitacle est assez beau, et présente une légère patine qui lui va à merveille.

Derrière le volant, la Beta est un délice : son 4-cylindres est rageur, surtout lorsque les carburateurs sont aussi libérés que sur cet exemplaire ! Lors des travaux, le propriétaire a pris le soin de revoir particulièrement le système de freinage et de refroidissement, ainsi que de faire renforcer la structure du châssis, rendant l'ensemble parfaitement homogène.

Voici donc l'outil idéal pour entrer dans le monde de la collection, ou de la compétition pour un budget très raisonnable !

*Introduced in 1975, the Lancia Beta Montecarlo is a 2.0-litre mid-engine coupé designed by Pininfarina. Produced until 1981, it excelled in endurance racing in Group 5, winning the 1980 world title.*

*Our example was found a few years ago by the current owner in barn-find condition. He then decided to undertake a complete restoration of the bodywork, taking care to document all of the work in a photo album available on request.*

*Today, the car is in very good overall condition. Before the sale, the bodywork will undergo a few adjustments (some areas of the paintwork have blistered) to restore it to the perfect condition it was in a few years ago. The interior is quite attractive, with a slight patina that suits it perfectly.*

*Behind the wheel, the Beta is a delight: its 4-cylinder engine is fierce, especially when the carburetors are as free-flowing as they are on this model! During the restoration, the owner took particular care to overhaul the braking and cooling systems, as well as reinforcing the chassis structure, making the whole thing perfectly consistent.*

*This is the ideal vehicle for entering the world of collecting or racing on a very reasonable budget!*

# 108

## Porsche 914/6 – 1970

Châssis n° 9140431736  
Carte grise française  
French registration title  
70 000 - 90 000 €

« Historique limpide, 37 000 miles  
présumés originaux ! »  
“Clear history, 37,000 miles  
presumed original!”



La Porsche 914 est le fruit d'une collaboration entre Porsche et Volkswagen qui vit le jour à la fin des années 1960. Porsche espère ainsi dynamiser ses ventes avec une alternative plus abordable mais également produire une voiture d'un genre nouveau fondé sur le principe de sa 904 de course. Les deux fabricants s'entendent donc sur un roadster 2-places doté d'un moteur central en position arrière pour que la voiture soit performante et innovante.

Cette voiture au design unique est dotée de phares escamotables et d'un toit amovible caractéristique du modèle, qui se loge dans le compartiment de coffre arrière. Elle est disponible en 4 et 6-cylindres proposant des puissances allant de 80 à 110 ch.

Le modèle connaît un bon succès aux Etats-Unis mais peine à convaincre en Europe. La 914-6 équipée du 6-cylindres fut produite à seulement 3 333 exemplaires, elle est aujourd'hui la version la plus recherchée par les collectionneurs.

Notre exemplaire est livré neuf par les établissements Nielo à Sacramento. Son premier propriétaire ne roulera que quelques années avec avant de la remettre dans son garage jusqu'en... 2008 ! Elle en ressort avec 21 000 *miles* présumés originaux, et est remise en route et repeinte avant d'être envoyée sur le continent.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général : sa carrosserie est très belle, comme son habitacle qui ne montre pas de défaut notable. Elle fait partie de la collection d'un porschiste

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 la première heure depuis quelques années, qui a pris soin de l'utiliser de manière régulière pour préserver son état de fonctionnement. Elle est aujourd'hui accompagnée d'un important dossier, retraçant son historique et les travaux effectués au fil du temps (accessible sur demande).

Porschistes, voici une très belle 914/6 à l'historique limpide qui saura combler les plus exigeants ! À vos enchères !

*The Porsche 914 is the result of a collaboration between Porsche and Volkswagen that began in the late 1960s. Porsche hoped to boost sales with a more affordable alternative, but also to produce a new type of car based on the principles of its 904 racing car. The two manufacturers agreed on a two-seater roadster with a rear mid-engine to ensure the car was both powerful and innovative.*

*This uniquely designed car features pop-up headlights and a removable roof, which is characteristic of the model and can be stored in the rear boot compartment. It was available with 4- and 6-cylinder engines offering power outputs ranging from 80 to*

*110 hp. The model was very successful in the United States but struggled to win over European buyers. Only 3,333 units of the 6-cylinder 914-6 were produced, making it the most sought-after version among collectors today.*

*Our model was delivered new by Nielo in Sacramento. Its first owner only drove it for a few years before storing it in his garage until... 2008! It emerged with an alleged 21,000 original miles on the clock, and was restored and repainted before being shipped to the continent.*

*Today, the car is in very good overall condition: its bodywork is beautiful, as is its interior, which shows no notable defects. For several years, it has been part of the collection of a long-time Porsche enthusiast, who has taken care to use it regularly to preserve its working condition. It now comes with a comprehensive file detailing its history and the work carried out over time (available on request).*

*Porsche enthusiasts, here is a beautiful 914/6 with a clear history that will satisfy even the most demanding! Place your bids!*



# 109

## Maserati Kyalami 4.2 – 1979

Chassis n° AM1290054  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

35 000 - 45 000 €

« Même propriétaire depuis 1988 ! »  
“Same owner since 1988!”



La Kyalami est présentée au Salon de Genève 1976 à une époque où Maserati est au bord de la faillite ; rachetée un peu plus tôt par Alejandro De Tomaso, il est décidé de récupérer la formule de l'élégante Longchamp signée de la main de Frua, pour l'implanter sur ce modèle. La Kyalami récupère également un V8 double arbre à came « maison », plus noble, et décliné en deux versions, 4,2 l et 4,9 l.

L'historique de notre exemplaire, une version 4.2, remonte à 1988, lorsque le propriétaire actuel en fait l'acquisition. Le dossier comporte des factures depuis lors, et est toujours accompagnée de son livret *Uso e manutenzione*. Depuis lors la voiture a toujours été entretenue et utilisée, notamment pour des rallyes avec le

club Maserati France. Parmi les entretiens notables, notons le changement de l'embrayage et du volant moteur en 2018, ou encore des opérations sur les freins.

Aujourd'hui, cet exemplaire est en état correct, avec ce qu'il faut de patine pour le rendre désirable ; la peinture a par endroit été refaite il y a de nombreuses années, et l'intérieur en cuir noir semble d'origine et est en bel état général. Son fonctionnement est lui aussi bon, avec son V8 ultra coupleux qui offre un confort de conduite excellent ! Voici l'une des rares opportunités d'acheter non seulement une très élégante GT italienne des années 1970, mais surtout un morceau de l'histoire Maserati, plus rare que la plupart des modèles habituellement présentés en vente !

*The Kyalami was unveiled at the 1976 Geneva Motor Show at a time when Maserati was on the verge of bankruptcy. Having been bought out shortly beforehand by Alejandro De Tomaso, it was decided to revive the elegant Longchamp design by Frua and use it for this model. The Kyalami also features a more refined in-house twin-cam V8 engine, available in two versions, 4.2 litre and 4.9 litre.*

*The history of our example, a 4.2 version, dates back to 1988, when the current owner purchased it. The file contains invoices from that time and still includes its *Uso e manutenzione* booklet. Since then, the car has always been maintained and used, notably for rallies with the Maserati France club. Notable maintenance*

*work includes the replacement of the clutch and flywheel in 2018, as well as work on the brakes.*

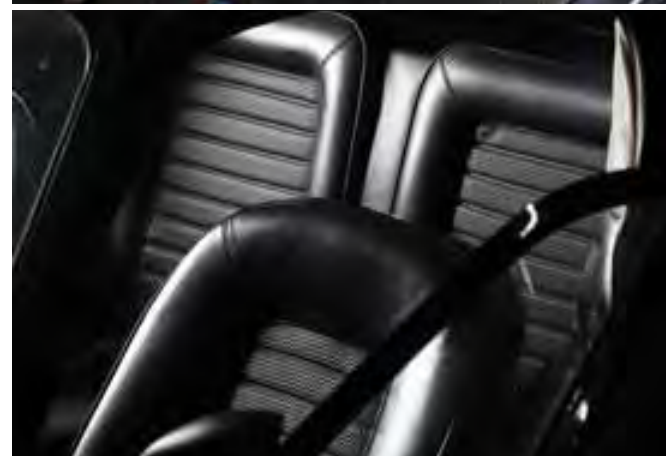
*Today, this example is in good condition, with just the right amount of patina to make it desirable; the paintwork was redone in places many years ago, and the black leather interior appears to be original and is in good overall condition. It also runs well, with its ultra-torque V8 offering excellent driving comfort! This is a rare opportunity to purchase not only a very elegant Italian GT from the 1970s, but also a piece of Maserati history, rarer than most models usually offered for sale!*

# 110

## Lotus Elan +2 – 1966

Châssis n° 500014M  
Carte grise française  
French registration title  
25 000 - 35 000€

« Ex-Collection Anna-Lisa,  
restauration mécanique récente ! »  
“Formerly part of the Anna-Lisa Collection,  
recently mechanically restored!”



Présentée au salon de Londres en octobre 1962, la Lotus Elan hérite de toutes les caractéristiques chères au fondateur Colin Chapman : légèreté, agilité. Après la déconvenue du Coupé Elite vendu à seulement mille exemplaires, l'Elan va se révéler un succès commercial durant plus de dix ans grâce à son rapport performance/prix imbattable.

En 1967 apparaît le Coupé +2, offrant deux places supplémentaires, destiné à fidéliser les propriétaires de la version biplace devenus pères de famille. Bien que sa conception et sa mécanique demeurent identiques à celles de l'Elan d'origine, la carrosserie du Coupé +2 est plus longue de 60 cm, plus large de 26 cm et également plus haute de 2 cm. Son dessin signé Ron Hickman souligne des courbes plus douces et plus aérodynamiques avec un CX de 0,30.

Cet exemplaire a été immatriculé pour la première fois le 27 mars 1972. Il recevra une nouvelle immatriculation (parisienne) le 9 décembre 1983 avant d'être vendu aux enchères en décembre 1989. C'est à ce moment-là qu'il intègre la Collection Anna-Lisa, entourée d'une Ferrari F40, d'Alfa Romeo 6C, et autre Ferrari 212...

En 2021, la collection passe sous le marteau de maître Aguttes, et cette Elan +2 est vendue à un amateur parisien. Il effectuera en 2022 une restauration mécanique complète pour retrouver la route : système de freinage, d'embrayage, réservoir changé, moteur intégralement révisé...

Aujourd'hui, elle est présentée en bon état de fonctionnement, tout en ayant conservée la patine qui fait tout son charme !

*Unveiled at the London Motor Show in October 1962, the Lotus Elan inherited all the characteristics dear to founder Colin Chapman: lightness and agility. After the disappointment of the Elite, which sold only a thousand units, the Elan proved to be a commercial success for more than ten years thanks to its unbeatable performance/price ratio.*

*In 1967, the Coupé +2 appeared, offering two additional seats, designed to retain owners of the two-seater version who had become fathers. Although its design and mechanics remained identical to those of the original Elan, the Coupé +2's body was 60 cm longer, 26 cm wider and also 2 cm higher. Its design by Ron Hickman emphasised softer, more aerodynamic curves with a drag coefficient of 0.30.*

*This model was first registered on 27 March 1972. It was re-registered (in Paris) on in December 1983 before being sold at auction in December 1989. At that point, it joined the Anna-Lisa Collection, alongside a Ferrari F40, Alfa Romeo 6Cs, Ferrari 212s and many others.*

*In 2021, the collection went under the hammer at Aguttes, and this Elan +2 was sold to a Parisian enthusiast. In 2022, he will carry out a complete mechanical restoration to get it back on the road: braking system, clutch, fuel tank replaced, engine completely overhauled, etc.*

*Today, it is presented in good working order, while retaining the patina that gives it its charm!*

## Lotus Elan 26R – 1965

Châssis n° 26/4576  
 Carte grise française barrée lors d'une  
 précédente cession  
 Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title crossed out during  
 a previous transfer  
 Sold without contrôle technique*

80 000 - 120 000 €

« L'auto idéale pour le Tour Auto 2026 ! »

*“The perfect car for Tour Auto 2026!”*



Lors de la présentation de la Elan en octobre 1962, Colin Chapman refusait l'idée de détourner ce modèle « de série » pour la compétition, pour ne pas mettre la Elite et la Eleven à la retraite... Quelques mois plus tard, le plan change, et les meilleurs ingénieurs se retrouvent autour du berceau. Le résultat est au rendez-vous, l'Elan 26R (pour Racing) reçoit des renforts de châssis, une coque légère, des suspensions améliorées, et un moteur revu par BRM !

Notre exemplaire réapparaît en 2007 aux Etats-Unis intégralement préparée pour la course de côte. Elle est alors envoyée sur notre continent, et remise patiemment en spécification 26R avec l'aide des spécialistes de Tony Thompson Racing, ayant effectué leur

préparation sur le châssis, la coque, les suspensions, le train avant, et certains éléments du moteur !

En 2009, le précédent propriétaire reçoit un certificat de la part de Chris Brown, alors archiviste de Lotus... Le constat est unique, le numéro de série 26/4576 est connu à l'usine comme étant livrée neuve en version 26R, mais aucune autre information n'est indiquée. Les échanges parlent alors d'un « dark horse », inconnu véritablement de l'usine. Il est donc cohérent de penser que cette auto peut être considérée comme une 26R authentique, malgré son numéro de châssis de série.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général tant au niveau cosmétique que mécanique. La voiture démarre à la première

*When the Elan was unveiled in October 1962, Colin Chapman rejected the idea of adapting this 'production' model for competition, so as not to retire the Elite and Eleven... A few months later, the plan changed, and the best engineers gathered around the cradle. The result was a success: the Elan 26R (for Racing) received chassis reinforcements, a lightweight body, improved suspension, and an engine redesigned by BRM!*

*Our model reappeared in 2007 in the United States, fully prepared for hill climbing. It was then sent to our continent and patiently restored to 26R specification with the help of specialists from Tony Thompson Racing, who worked on the chassis, bodywork, suspension, front axle and certain engine components!*

*In 2009, the previous owner received a certificate from Chris Brown, then archivist at Lotus... The finding was unique: the serial number 26/4576 was known at the factory to have been delivered new in 26R version, but no other information was provided. Discussions then referred to a 'dark horse', truly unknown to the factory. It is therefore reasonable to think that this car can be considered as a genuine 26R, despite its standard chassis number.*

*Today, the car is in very good condition, both cosmetically and mechanically. The car starts on the first try and runs beautifully: the 26R is an extremely effective weapon, capable of winning the Tour Auto! The car will require little effort on the part of its next*



sollicitation, et fonctionne merveilleusement bien : la 26R est un outil de guerre extrêmement efficace, capable de remporter le Tour Auto ! L'auto ne demandera que peu d'efforts au prochain propriétaire pour obtenir son PTH, notre exemplaire ayant la majeure partie des éléments primordiaux à l'obtention de ce précieux sésame. Nous vous invitons à vous rapprocher de la maison Aguttes pour connaître la liste des éléments qui seront à revoir avant cela.

Aujourd'hui présentée avec une estimation très attractive, cette 26R est l'outil parfait pour participer aux courses du calendrier Peter Auto. Nous vous présentons dans ces pages une auto hautement éligible et extrêmement compétitive, qui saura vous accompagner jusqu'aux marches les plus hautes des podiums !

*owner to obtain its PTH, as our example has most of the essential elements required to obtain this precious seal of approval. We invite you to contact Aguttes for a list of items that will need to be reviewed before then.*

*Presented today with a very attractive estimate, this 26R is the perfect tool for participating in the Peter Auto calendar races. In these pages, we present a highly eligible and extremely competitive car that will take you to the top of the podium!*

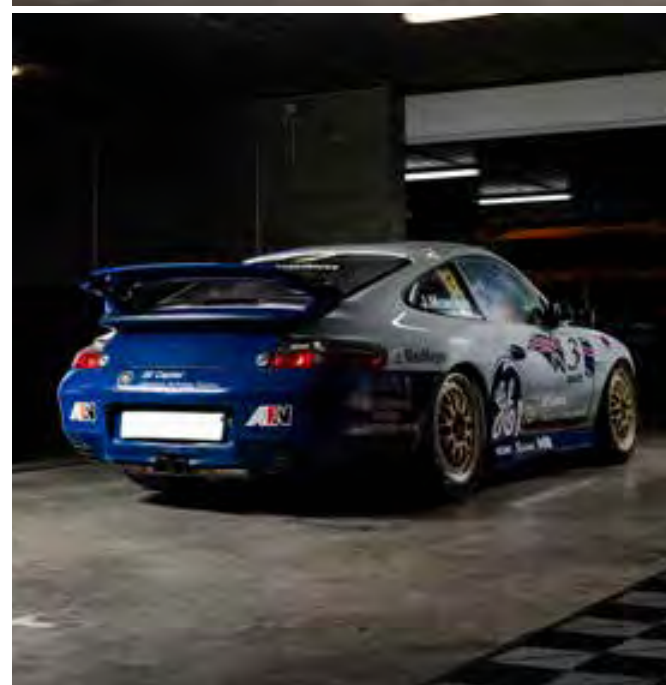
## Porsche 996 GT3 Supercup – 1999

Châssis n° WPOZZZ99ZXS698063  
Véhicule de compétition vendu sans titre  
de circulation et sans contrôle technique  
*Competition vehicle sold without registration  
documents and contrôle technique*

80 000 - 120 000 €

« Une authentique Porsche de course  
au palmarès prestigieux ! »

*“An authentic Porsche racing car with  
a prestigious track record!”*



Depuis 1986, Porsche a su fidéliser ses clients, pilotes amateurs et semi-professionnels, en leur permettant d'accéder à un championnat monomodèle des plus spectaculaires : la fameuse Carrera Cup ; entre 1998 et 2001, c'est la 996 qui est utilisée pour cette lourde tâche ! Les Cup et Supercup prenaient comme base la 996 GT3 de série, avec le Flat-6 Mezger (qui avait fait ses preuves dans la 911 GT1, rien que ça !) poussée ici à 370 ch.

Notre exemplaire est livré neuf par Porsche Cars GB à Parrabolica McCulloch Motorsport pour le pilote Jonny Mowlem, qui s'illustrera à son volant sur les circuits du championnat Pirelli World Supercup 1999, qui accompagnait les Grand Prix de Formule 1 ! On la retrouve donc sur le circuit de Monaco en mai, à Melbourne en mars (3e place), au circuit de Spa-Francorchamps... Bref,

la voiture parcourt la terre avant d'être rachetée en 2000 par Michelin, à des fins publicitaires.

L'année suivante, elle change de nouveau de mains pour atterrir chez Andrew Baker, qui décrochera à son volant la 3e place de la course Bill Taylor Memorial à Brands Hatch en 2001. En 2007, la voiture est rachetée par Dave Bennett, qui prend la décision de lui rendre sa livrée de 1999, et qui participera avec elle à de nombreuses sorties circuit. La voiture est alors entretenue chez Parr Motorsport puis chez Historika, expert Porsche reconnu mondialement.

Notre collectionneur actuel s'en porte acquéreur en 2020 et dépensera quelque 50 000 € pour la remettre en parfait état de fonctionnement et lui offrir l'entretien continu et régulier qu'elle >

*Since 1986, Porsche has built customer loyalty among amateur and semi-professional drivers by giving them access to one of the most spectacular single-model championships: the famous Carrera Cup. Between 1998 and 2001, the 996 was used for this demanding task! The Cup and Supercup were based on the standard 996 GT3, with the Mezger Flat-6 (which had proven itself in the 911 GT1, no less!) boosted here to 370 hp.*

*Our example was delivered new by Porsche Cars GB to Parrabolica McCulloch Motorsport for driver Jonny Mowlem, who made a name for himself at the wheel on the circuits of the 1999 Pirelli World Supercup championship, which accompanied the Formula 1 Grand Prix! It was seen on the Monaco circuit in May,*

*in Melbourne in March (3rd place), at the Spa-Francorchamps circuit... In short, the car travelled the world before being bought in 2000 by Michelin for advertising purposes.*

*The following year, it changed hands again, ending up with Andrew Baker, who drove it to third place in the Bill Taylor Memorial race at Brands Hatch in 2001. In 2007, the car was bought by Dave Bennett, who decided to restore it to its 1999 livery and took it out on numerous track days. The car was then serviced at Parr Motorsport and then at Historika, a world-renowned Porsche expert.*

*Our current collector purchased it in 2020 and spent around €50,000 to restore it to perfect working order and give it the >*



mérite. Aujourd'hui, cet exemplaire est en bon état de fonctionnement, et est vendu accompagné d'un important dossier de factures, de photos, d'un aileron de 996 Cup Phase 1, et de son échappement caractéristique, jugé trop sonore par les exigences des circuits actuels !

Les 996 Supercup sont encore sous-cotées, et sont promises à un très beau futur sur les courses historiques. Notre exemplaire a l'avantage de son historique, limpide, et sans doute l'un des plus prestigieux de la production. Avis aux porschistes, voici une auto exceptionnelle pour rentrer dans le monde de la compétition par la grande porte !

*ongoing, regular maintenance it deserves. Today, this example is in good working order and is being sold with a comprehensive file of invoices, pictures, a 996 Cup Phase 1 spoiler and its distinctive exhaust, which is considered too loud for today's circuit requirements!*

*The 996 Supercups are still undervalued and have a very bright future in historic racing. Our example has the advantage of a clear history and is undoubtedly one of the most prestigious of the production run. Porsche enthusiasts take note: here is an exceptional car to enter the world of competition in style!*



# 113

## Ford Capri 2600 RS – 1973

Châssis n° GCECNJ20953

Carte grise française

French registration title

35 000 - 45 000 €

« Rare Capri 2600 RS vendue neuve en France, même propriétaire depuis 1989 »

*“Rare Capri 2600 RS sold new in France, same owner since 1989”*



Présentée en 1970 la Ford Capri 2600 RS est équipée d'un V6 2,6 l à injection mécanique développant 150 ch. Avec un poids contenu de 1 080 kg, des suspensions raffermies, des trains roulants corrigés et un pont autobloquant en option, ses performances sont résolument sportives.

Le succès en compétition ne se fait pas attendre et la Capri 2600 RS va ainsi forger sa légende en s'illustrant au plus haut niveau. Elle remporte notamment le Championnat d'Europe des voitures de tourisme en 1971 et 1972.

D'origine française, notre exemplaire entre dans la collection de son propriétaire en 1989, son compteur affiche aujourd'hui 79 300 km. Initialement *Sebring Red* sa carrosserie sera repeinte

après son achat. Elle se présente aujourd'hui dans son jus, on notera des traces de corrosion par endroits performantes.

Son habitacle se trouve dans son état d'origine, on y observe des sièges baquets en velours siglés RS, un volant 3 branches gainé de cuir ou encore un autoradio d'époque. Utilisée occasionnellement ces dernières années, une révision sera à prévoir, on notera que son V6 porte le code UYC.

Produite à seulement 3532 exemplaires la 2600 RS est le modèle le plus recherché de la gamme. Eligible à de nombreuses épreuves historiques comme le Tour Auto, le Monte Carlo Historique ou encore le Mans Classic notre exemplaire constitue une excellente base pour préparer une auto de compétition.

*Introduced in 1970, the Ford Capri 2600 RS was equipped with a 2.6-litre V6 engine with mechanical fuel injection developing 150 bhp. With a modest weight of 1080 kg, firmer suspension, revised running gear and an optional limited-slip differential, its performance was decidedly sporty.*

*Success in competition was not long in coming, and the Capri 2600 RS went on to forge its legend by distinguishing itself at the highest level. In particular, it won the European Touring Car Championship in 1971 and 1972.*

*Originally from France, our example entered its owner's collection in 1989 and now has 79,300 km on the clock. Initially Sebring Red,*

*its bodywork was repainted after purchase. It is now presented in its original condition, with some corrosion visible in places.*

*The interior is in its original condition, featuring RS-branded velour bucket seats, a leather-covered three-spoke steering wheel and a period car radio. Used occasionally in recent years, it will need to be serviced. Note that its V6 engine bears the code UYC.*

*With only 3,532 units produced, the 2600 RS is the most sought-after model in the range. Eligible for numerous historic events such as the Tour Auto, the Monte Carlo Historique and the Le Mans Classic, our example is an excellent base to prepare a competition car.*

## Audi Quattro « Gr. 4 » – 1983

Châssis n° WAUZZZ85ZDA901761  
Carte grise française  
Véhicule préparé pour la compétition,  
vendu sans contrôle technique

*French registration title  
Vehicle prepared for competition, sold  
without contrôle technique*

60 000 - 80 000 €

« Performances dingues, réalisation remarquable :  
une évocation du mythe à portée de main. »

*“Crazy performances, remarkable construction:  
a myth brought to life within reach.”*



4-roues motrices, moteur turbo et une équipe de grands pilotes parmi lesquels Michèle Mouton, Mikkola, Blomqvist, puis Walter Röhrl : en deux saisons, la nouvelle création Audi devient Championne du Monde des Rallyes en 1982...

La première version rallye de l'Audi Quattro est engagée en Gr. 4 nécessitant au minimum 500 exemplaires de la version de série. Mais le succès est tel qu'il en sera produit finalement à plus de 14 000 exemplaires. En 1983, *exit* le Gr. 4, place au Gr. B.

La voiture qui illustre ces pages est une évocation d'Audi Gr. 4, réalisée il y a une vingtaine d'années en Allemagne. Le propriétaire actuel l'acquiert en 2012, et n'a depuis cessé de s'en servir et de lui apporter de grands soins mécaniques et cosmétiques.

La caisse, rouillée, a récemment été changée par une plus saine et refaite (numéro de série découpé et ressoudé), et le moteur refait à grands frais. La voiture dispose également d'une boîte 5-vitesses à crabots. Avec plus de 400 ch et son turbo KKK, les performances sont tout simplement démoniaques.

La voiture dispose de son passeport FFSA (obtenu en 2020), et fut engagée à plusieurs reprises avec succès au célèbre Neige & Glace. Son dossier comporte près de 40 000 € de factures récentes...

*Four-wheel drive, turbo engine and a team of great drivers including Michèle Mouton, Mikkola, Blomqvist and Walter Röhrl: in two seasons, Audi's new creation became World Rally Champion in 1982...*

*The first rally version of the Audi Quattro competed in Gr. 4, which required a minimum of 500 production models. But it was so successful that more than 14,000 were ultimately produced. In 1983, Gr. 4 was replaced by Gr. B.*

*The car featured on these pages is a replica of the Audi Gr. 4, built around twenty years ago in Germany. The current owner acquired it in 2012 and has since continued to use it, taking great care of it both mechanically and cosmetically.*

*The rusty bodywork was recently replaced with a healthier one and rebuilt (serial number cut out and rewelded), and the engine was rebuilt at great expense. The car also has a 5-speed dog clutch gearbox. With over 400 hp and its KKK turbo, its performance is simply demonic.*

*The car has its FFSA passport (obtained in 2020) and has been successfully entered several times in the famous Neige & Glace rally. Its file includes nearly €40,000 in recent invoices...*

## Ford Sierra RS Cosworth Gr. N FIA – 1986

Châssis n° WF0EXXGBBEGR85445  
Carte grise française  
Véhicule préparé pour la compétition,  
vendu sans contrôle technique

*French registration title  
Vehicle prepared for competition, sold  
without contrôle technique*

50 000 - 70 000 €

« Authentique Gr. N de la grande époque, à palmarès,  
prête pour les plus belles épreuves du genre... »

*“Authentic Gr. N from the golden age, with a proven track  
record, ready for the most exciting races of its kind...”*



Dans le petit monde de l'automobile, les deux initiales RS – pour Renn Sport – accolées à la Sierra ont permis à cette voiture d'accéder au rang de superstar à la fin des années 1980. Avec un physique de mauvais garçon, elle s'est attirée immédiatement les faveurs du public et des pilotes en devenant la bête noire des routes et des circuits face à ses meilleures ennemies, les BMW M3 e30 et Mercedes 190E 2.3-16.

C'est tout particulièrement le cas de celle qui illustre ces pages, qui enthousiasma en son temps les fans de l'Est de la France, alors qu'elle était entre les mains d'un fougueux pilote vosgien du nom de Guy Deybach.

Au volant de l'auto qui illustre ces pages, il prit part entre 1989 et

1990 à plusieurs rallyes régionaux et nationaux de premier plan, dont l'Alsace Vosges, le Mont-Blanc, les Vosges du Nord, le Lorraine, les Alpes Vaudoises, avec quelques résultats notables dont une 7<sup>e</sup> place et une victoire de classe à l'Alsace-Vosges 1989...

Le propriétaire actuel acquit la voiture il y a un peu plus de 10 ans, directement auprès de Guy Deybach. Si elle était dans un état de présentation et fonctionnement correct, il a depuis dépensé près de 22 000 € pour la parfaire et lui apporter les soins et réglages nécessaires à cette démoniaque 2-roues motrices dont les performances ne sont plus à prouver.

Vendue avec son PTH rallye, course de côte et circuit obtenu en 2020 et son passeport FFSA d'époque attestant de son historique, >

*In the small world of motoring, the two initials RS – for Renn Sport – attached to the Sierra enabled this car to rise to superstar status in the late 1980s. With its bad boy looks, it immediately won over the public and drivers alike, becoming the bête noire of the roads and racetracks against its greatest rivals, the BMW M3 e30 and Mercedes 190E 2.3-16.*

*This is particularly true of the car featured on these pages, which thrilled fans in eastern France in its day when it was in the hands of a fiery driver from the Vosges region named Guy Deybach.*

*At the wheel of the car illustrated on these pages, he took part in several major regional and national rallies between 1989 and 1990, including the Alsace Vosges, Mont-Blanc, Vosges du Nord,*

*Lorraine and Alpes Vaudoises, with some notable results including 7th place and a class victory at Alsace-Vosges in 1989...*

*The current owner acquired the car just over 10 years ago, directly from Guy Deybach. Although it was in good condition and working order, he has since spent nearly €22,000 to perfect it and give it the care and adjustments necessary for this demonic 2-wheel drive, whose performance is well established.*

*Sold with its 2020 rally, hill climb and circuit PTH and its original FFSA passport attesting to its history, this sublime and efficient Sierra RS Cosworth will delight any gentleman driver wishing to compete in hill climbs or historic rallies, notably the Tour de Corse Historique, or other legendary events on the calendar. >*



cette sublime et efficace Sierra RS Cosworth fera le bonheur d'un gentleman driver désireux s'aligner en course de côte ou rallye historique, notamment au Tour de Corse Historique, ou à d'autres épreuves mythiques du calendrier. Merci de noter que les éléments de sécurité (baquets, harnais, extincteur) seront à remettre à jour le cas échéant.

*Please note that safety equipment (bucket seats, harnesses, fire extinguisher) will need to be updated if necessary.*



# 116

## Ford Mustang Fastback 289 « A-Code » – 1966

Châssis n° 6T09A146023  
Carte grise française de collection  
French historic registration title

40 000 - 60 000 €

« Authentique Code A, icône muscle car américain »  
“Genuine A-Code, a true American muscle car icon”



Symbole absolu du rêve automobile américain, la Ford Mustang bouleversa l'histoire dès sa présentation en 1964. En 1966, la version Fastback, plus profilée et résolument sportive, incarne la quintessence du *pony car* dans sa forme la plus désirable. Notre exemplaire, produit à l'usine de Metuchen (New Jersey) le 10 novembre 1965, appartient à cette lignée légendaire.

Identifiée par son code A, elle reçoit le fougueux V8 289 ci à carburateur 4-corps, développant 225 ch, accouplé à une boîte manuelle à quatre rapports. Importé il y a bientôt 4 ans par son propriétaire actuel, notre exemplaire démarre à la première sollicitation, les rapports de boîte s'engagent avec précision et la sonorité du V8 participe au charme de cette américaine

légendaire. Il faut dire que son groupe moteur-boîte, procure un tempérament vif et une sonorité rauque qui participent à la mythologie de la Mustang. L'auto est dotée du pont arrière standard 3.00:1, gage d'un bel équilibre assurant une prise en main facile et performances de premier plan.

La plaque constructeur révèle une configuration d'origine élégante : teinte extérieure Raven Black et habitacle Parchment / Black “Luxury Interior” (code 65), plus connu sous le nom de Pony Interior, avec panneaux de portes spécifiques, instrumentation au tableau de bord plus complète, incrustations décoratives et sellerie bicolore. Livrée neuve dans le district de Charlotte (DSO 22), cette Mustang est conforme à l'origine à l'exception

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 sa sellerie, désormais rouge, mais se mariant à merveille avec l'esprit raffiné et sportif qui fit le succès du modèle.

La carrosserie Fastback (63B) évoque les versions préparées pour la compétition : son profil fuyant, son toit arrière prolongé et sa lunette inclinée en font l'une des silhouettes les plus marquantes des années 1960. Associée au moteur 289, cette combinaison demeure l'une des plus recherchées des collectionneurs.

Entre élégance intemporelle et caractère affirmé, cette Mustang 289 Fastback représente une opportunité intéressante d'acquérir un exemplaire doté d'une belle configuration et d'une mécanique emblématique. Une icône américaine, subtile alliance de puissance, de style et de liberté.

An enduring symbol of the American automotive dream, the Ford Mustang forever changed history upon its debut in 1964. By 1966, the sleeker and more athletic Fastback variant embodied the very essence of the pony car in its most desirable form. Built at the Metuchen, New Jersey plant on November 10, 1965, this example belongs to that legendary lineage.

Identified by its A-code, it houses the spirited 289 cu in V8 with a four-barrel carburetor, producing 225 hp, paired with a four-speed manual gearbox. Imported nearly four years ago by its current owner, this Mustang starts instantly, shifts smoothly through its

gears, and the throaty burble of its V8 adds to the unmistakable charm of this American legend. The engine-gearbox pairing offers a lively temperament and a distinctive growl that helped forge the Mustang's mythos. Equipped with the standard 3.00:1 rear axle, it delivers a well-balanced combination of drivability and performance worthy of its reputation.

The factory data plate reveals an elegant original specification: Raven Black exterior with Parchment/Black “Luxury Interior” (code 65), better known as the Pony Interior, featuring unique door panels, enhanced dashboard instrumentation, decorative trim, and two-tone upholstery. Delivered new in the Charlotte district (DSO 22), this example remains largely true to its factory configuration, apart from its current red upholstery, which harmonizes beautifully with the car's refined yet sporty spirit.

The Fastback body (code 63B) evokes the competition-prepared Mustangs of the era—its sweeping roofline, extended rear deck, and sloping rear window make it one of the most striking silhouettes of the 1960s. Combined with the lively 289 V8, this configuration remains among the most sought-after by collectors.

Blending timeless elegance with assertive character, this 1966 Mustang 289 Fastback offers an appealing opportunity to acquire a well-configured example powered by one of Ford's most emblematic engines—an American icon, embodying power, style, and freedom.



# 117

## Mercedes-Benz 190 SL – 1959

Châssis n° 12104210014619

Carte grise française

French registration title

90 000 - 120 000 €

« L'une des 190 SL les plus authentiques, richement documentée et à la présentation irréprochable. »

*“Among the most authentic 190 SLs, beautifully documented and presented in outstanding condition.”*



étaient refaits récemment. Son moteur démarre à la première sollicitation, et si son ralenti est un peu haut, sa conduite est un régal tant la boîte de vitesses est précise et les trains roulants parfaitement réglés, assurant à l'ensemble une prise en main aisée et une conduite agréable.

Sans aucun doute l'un des plus beaux et élégants cabriolets des années 1950, son haut degré de raffinement et sa facilité de conduite firent de ce modèle un véritable succès commercial confirmé aujourd'hui encore sur le marché de la collection.

*This beautiful Mercedes-Benz 190 SL is exceptional for several reasons. Beyond its outstanding condition and splendid presentation, this car has had only four owners from new. It was originally ordered by Charles William Stephan from the Bryn Mawr Mercedes Studebaker Co dealership in Pennsylvania, then sold to Bernhard Weihmann in Arizona in 1990.*

*With a fully documented history from new, it is sold with all its original invoices, including the order form, purchase invoice, and a complete service record up to its current owner since 2008. It also comes with its rare original service booklet, still*

*bearing its stamps, its period owner's manual, its logbook with service coupons, and the warranty booklet for its optional Becker Europa radio, among other documents. Going through its file is truly fascinating!*

*Still wearing its very elegant original Graphite Gray color, enhanced by a Bordeaux leather interior, a black soft top, and whitewall tires, this example has taken part in many rallies around the world without ever experiencing a single failure, proof of its excellent upkeep. The bodywork shows no apparent defects, the paint—redone a few years ago—is perfectly smooth, and the panel alignment is excellent.*

*It still retains its original leather on the dashboard and door panels, while the seats and carpets have been recently redone. The engine starts at the first turn of the key, and although its idle is slightly high, driving it is a real pleasure, thanks to the precise gearbox and well-tuned suspension, offering easy handling and enjoyable driving.*

*Without a doubt, it is one of the most beautiful and elegant convertibles of the 1950s. Its high degree of refinement and driving ease made this model a true commercial success—one that continues to be confirmed today in the world of classic cars.*

Cette très belle Mercedes-Benz 190 SL est exceptionnelle pour plusieurs raisons. Au-delà de son état et de sa très belle présentation, cette voiture n'a connu que quatre propriétaires depuis l'origine. Elle fut commandée neuve par un certain Charles William Stephan auprès de la concession Bryn Mawr Mercedes Studebaker Co en Pennsylvanie, puis vendue à Bernhard Weihmann en Arizona en 1990.

Possédant un historique documenté depuis l'origine, elle est vendue avec toutes ses factures anciennes dont son bon de commande, sa facture d'achat et un suivi complet jusqu'à son actuel propriétaire en 2008. Elle est vendue avec son rarissime carnet d'entretien toujours tamponné, son manuel d'utilisation

d'époque, son carnet de bord avec ses bons d'entretien, le carnet de garantie de son autoradio Becker Europa en option, etc... Se plonger dans son dossier est passionnant !

Toujours dans sa très élégante teinte d'origine Graphite Gray réhaussée d'une sellerie en cuir bordeaux, d'une capote noire et de pneus à flanc blanc, notre exemplaire a participé à de nombreux rallies à travers le monde sans jamais connaître la moindre avarie, preuve de son excellent entretien. Sa carrosserie ne présente aucun défaut apparent, la peinture refaite il y a quelques années est parfaitement tendue et les alignements excellents.

Possédant toujours ses cuirs d'origines au tableau de bord et sur les contre portes, les sièges et les moquettes ont en revanche



## Citroën DS 21 M Cabriolet Chapron – 1967

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

French registration title  
Sold without contrôle technique

**110 000 - 130 000 €**  
SANS RÉSERVE

« 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<sup>e</sup> Cabriolet construit en boîte mécanique sur seulement 42 exemplaires sur ce millésime, le plus désirable d'entre tous. Ce cabriolet DS fut 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 dont le changement de la plateforme en 2002. Cette DS ne connaîtra que six propriétaires tout au long de sa vie.

Achetée en 2011 par son propriétaire actuel, 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 en vue du grand anniversaire de la DS l'année prochaine !

*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 in view of the DS's big anniversary next year!*

## 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 surpassée 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 cm<sup>3</sup>, accouplé à une boîte 4-vitesses rend sa conduite extrêmement agréable.

Achetée dans le sud de la France au début des années 1990 par un membre du Royal Vétérans Car Club de Belgique, notre exemplaire avait été entièrement restauré. En 2014, elle fut cédée à un grand collectionneur de Ferrari, finalement attiré par le milieu des avant-guerre. Ce dernier l'utilisera quelques années avant de la revendre à son propriétaire actuel 2019.

Esthétiquement, sa carrosserie est en bel état général, 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. La sellerie en cuir caramel est superbe et met en évidence le raffinement de la planche de bord agrémentée de ses boutons et poignées >

*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 a member of the Royal Veteran Car Club of Belgium, our example had been completely restored. In 2014, it was sold to one of leading Ferrari collectors attracted by the prewar world. 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. The caramel leather upholstery is superb and highlights the refinement of the dashboard, >*



en bakélite ivoire. L'ensemble de l'instrumentation de bord est complet 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. Révisée juste avant la vente par l'excellent Atelier 46 à Courbevoie, cette BMW 327 est l'occasion d'acquérir une voiture ayant largement contribué à la notoriété de la marque bavaroise grâce à ses performances, son style et sa fiabilité germanique.

*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. This BMW 327 is an excellent opportunity to acquire a car that has greatly contributed to the brand's reputation thanks to its performance, style and German reliability.*



# 120

## HRG 1500 Le Mans FIA – 1947

Châssis n° W115  
Carte grise française de collection  
*French historic registration title*  
50 000 - 70 000 €

« Historique documenté, performante  
et PTH valide jusqu'en 2035 ! »

*“Documented history, excellent performance,  
and FIA papers valid until 2035!”*



Dotée d'un Passeport Technique Historique valide jusqu'en 2035, notre exemplaire s'est illustrée à trois reprises au Mans Classic en 2022, 2023 et 2025 mais aussi au Grand Prix Historique de Porto. Grâce au club présent en France, Belgique, Suisse et en Angleterre, les HRG sont simples à entretenir, que leur utilisation soit paisible ou intensive sur la piste. Cette HRG vous offre l'opportunité de posséder l'une des voitures de sport britanniques les plus emblématiques.

*The famous HRG marque achieved remarkable competition successes throughout Europe — notably at the 24 Hours of Le Mans, the Monte Carlo Rally, and the Coupe des Alpes — as well as in the United States at Bridgehampton, Palm Beach, Watkins Glen, and many other events. Only 241 HRG automobiles were built over 22 years of production, and the 1500 model is by far the most sought after.*

*The history of our example is well documented. In the hands of its current owner for the past eight years, chassis W115 — originally built as an Aérodynamique — evolved over its lifetime into a 1500 Le Mans, as did many others. Like “W118,” the famous car of John Gott, these models were often modified by HRG factory engineers themselves.*

*Originally registered as LPH 96 and later as HRG 500 in the 1960s, the car resurfaced in the 1990s in the hands of engineer Adrian Mounsdén in England. In 2006, he sold it to acquire a Bugatti Type 35, passing it on to Rob Anderson, an active member of the HRG Club. Upon his passing, his daughter retained W115 and had it registered in France, near Toulouse. All of this can be verified through the excellent HRG Association.*

*Reliable and high-performing, this car has always been meticulously maintained and prepared. Over €40,000 have been invested since 2018, including a complete engine rebuild in 2023 costing more than €21,000. The work was carried out by Garage MWG (31110), Rectification 2000 near Paris, and The Workshop in Arbonne (64210) — all renowned specialists.*

*Equipped with a Historic Technical Passport valid until 2035, this example has proudly participated in the Le Mans Classic three times (2022, 2023, and 2025) as well as the Historic Grand Prix of Porto. Thanks to the active HRG Club present in France, Belgium, Switzerland, and England, these cars are easy to maintain, whether enjoyed on the road or driven hard on the track. This HRG offers you the opportunity to own one of the most iconic British sports cars ever built.*

La célèbre marque HRG a connu de remarquables succès en compétition en Europe, notamment aux 24 Heures du Mans, au Monte-Carlo et à la Coupe des Alpes, ainsi qu'aux États-Unis à Bridgehampton, Palm Beach, Watkins Glen et bien d'autres courses encore. Seulement 241 automobiles HRG ont été construites en 22 ans de production. La 1500 est la plus recherchée de toutes.

L'historique de notre exemplaire est bien documenté. Entre les mains de son propriétaire actuel depuis 8 ans, le châssis W115 - né en tant qu'Aérodynamique - évoluera au cours de sa vie en 1500 Le Mans, comme bon nombre d'entre elles. A l'image de « W118 », la célèbre voiture de John Gott, elles étaient souvent modifiées par des ingénieurs de l'usine HRG eux-mêmes.

Immatriculée LPH 96 puis HRG 500 dans années 1960, on la retrouve dans les années 1990 dans les mains de l'ingénieur Adrian Mounsdén en Angleterre. En 2006, il la revendra au profit d'une Bugatti 35 à un certain Rob Anderson, un membre actif du club. A son décès, sa fille conservera W115 et la fera immatriculer en France non loin de Toulouse. Tout cela est vérifiable auprès de l'excellente HRG Association.

Fiable et performante, son propriétaire n'a jamais lésiné dans son entretien et sa préparation. Plus de 40 000 € ont été investis depuis 2018, dont la réfection intégrale de son moteur en 2023 pour plus de 21 000 €. Passée entre les mains du Garage MWG (31110), chez Rectification 2000 en banlieue parisienne puis The Workshop à Arbonne (64210), dont la réputation n'est plus à faire.



## Lagonda M35R « Tourer » – 1935

Châssis n° Z11199

À immatriculer en collection (voir texte)

Véhicule vendu sans contrôle technique

*To be registered as a historic vehicle (see text)**Sold without contrôle technique***40 000 - 60 000 €**« Un tourer à moteur 6-cylindres 3,5 l  
pour un prix défiant toute concurrence ! »*“A 3.5-litre 6-cylinder tourer  
at an unbeatable price!”*

Le succès initial de Lagonda reposait sur la production de voitures légères, mais la marque changea de cap au milieu des années 1920 avec le lancement de la 14/60. Le 4-cylindres de 2 l de conception avancée était doté de deux arbres à cames en tête actionnant des soupapes inclinées dans des chambres de combustion hémisphériques. Un 6-cylindres plus gros mais plus classique fut créé pour la 16/65 pour donner naissance au modèle 3 litres de 1928. La version finale du gros 6-cylindres Lagonda apparut en 1934, équipant la nouvelle M35 de 3,5 l. Doté d'un moteur de 3 619 cm<sup>3</sup>, ce bloc à sept paliers était installé dans une version à empattement court (3,12 m) du châssis de la 3 litres. Malgré des performances tout à fait respectables – la M35R pouvait atteindre 145 km/h par beau temps –, elle fut

rapidement remplacée par la M45 équipée du moteur Meadows de 4,5 l. Seuls 65 exemplaires environ de la 3,5 l furent produits avant l'arrêt de la production fin 1935.

D'après les archives du Lagonda Club, le châssis n° Z11199 fut livré neuf en juin 1935, carrossé en berline sans montant central type ST44, immatriculé sous le numéro BUF 500. La mention suivante de la voiture dans les archives du Club date de juillet 1957 ; elle se trouvait alors à Londres, et changea de mains en 1979, pour un passionné du Norfolk qui la débarrassa de sa caisse saloon, et la fit carrosser un tourer à mi-chemin entre les caractéristiques des T6 et des T7 de 2 Litres et 3 Litres antérieures, alors qu'il eut été plus correct de la carrosser en tourer de type T9.

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.



Un amateur belge s'en porta acquéreur en 1986, et c'est à lui que le père des propriétaires actuels l'acheta en décembre 2012. Il s'en servit régulièrement jusqu'à son décès, et il semble que la voiture ait été un peu malmenée dans son stockage ces dernières années. Si l'amateur exigeant pourra envisager des travaux cosmétiques, d'autres trouveront un certain charme à l'ensemble, qui présente une patine avancée et quelques défauts notables. Mécaniquement, la voiture semble saine, à redémarrer dans les règles.

Si vous cherchez une avant-guerre puissante et racée pour avaler des kilomètres, cette M35R s'adresse à vous. Avec une estimation au niveau du quart d'une Bentley présentant les mêmes caractéristiques, voici une belle opportunité de rouler en tourer qui a du coffre... La voiture, vendue avec tout un tas de copies dont son ancien titre de circulation belge et une attestation FFVE au nom du défunt, sera à immatriculer en collection.

*Lagonda's initial success was based on the production of light cars, but the brand changed direction in the mid-1920s with the launch of the 14/60. The advanced 2-litre 4-cylinder engine featured two overhead camshafts driving inclined valves in hemispherical combustion chambers. A larger but more conventional 6-cylinder engine was created for the 16/65, giving rise to the 3-litre model of 1928.*

*The final version of the large Lagonda 6-cylinder appeared in 1934, powering the new 3.5-litre M35. With a displacement of 3,619 cc, this seven-bearing engine was installed in a short-wheelbase (3.12 m) version of the 3-litre chassis. Despite its respectable performance – the M35R could reach 145 km/h in good weather – it*

*was quickly replaced by the M45, equipped with the 4.5-litre Meadows engine. Only about 65 examples of the 3.5-litre were produced before production ceased at the end of 1935.*

*According to the Lagonda Club archives, chassis no. Z11199 was delivered new in June 1935, bodied as an ST44 saloon without a central pillar, registered under the number BUF 500. The next mention of the car in the Club's archives dates from July 1957; it was then in London, and changed hands in 1979 to an enthusiast in Norfolk who removed its saloon body and had it re-bodied as a tourer halfway between the characteristics of the previous 2-litre and 3-litre T6 and T7 models, whereas it would have been more appropriate to build it as a T9-type touring car.*

*A Belgian enthusiast bought it in 1986, and it was from him that the father of the current owners purchased it in December 2012. He used it regularly until his death, and it seems that the car has been somewhat neglected in storage in recent years. While the discerning enthusiast may consider cosmetic work, others will find a certain charm in the overall appearance, which shows advanced patina and a few notable flaws. Mechanically, the car seems sound and starts up as it should.*

*If you are looking for a powerful, stylish pre-war car to rack up the miles, this M35R is for you. With an estimate at a quarter of the price of a Bentley with the same specifications, this is a great opportunity to drive a touring car with plenty of power under the bonnet... The car, sold with a whole bunch of documents including a copy of its old Belgian registration certificate and a copy of an FFVE certificate in the name of the deceased, will need to be registered as a historic car.*

## Citroën 10 HP Type B2 « Special » – 1923

Châssis n° 176450  
Carte grise française, voir texte  
French registration title, see text

8 000 - 12 000 €

« Une avant-guerre à la carrosserie unique ! »  
“A pre-war car with unique bodywork!”



Produite de 1919 à 1923, la Citroën 10 HP (Type A) est la première voiture construite en série en Europe. Dotée d'un 4-cylindres de 1,3 l et d'une carrosserie tout acier, elle symbolise la modernité d'après-guerre et marque les débuts de l'industrie automobile Citroën.

Cet exemplaire est acheté par son propriétaire actuel en 2013 dans un état de projet en cours d'exécution d'une avant-guerre Citroën à carrosserie à l'inspiration « Caddy ». Tombé instantanément amoureux de sa ligne, ce collectionneur s'en porte acquéreur et prendra quatre années pour réaliser son rêve. Lors de ces travaux, la voiture sera intégralement remise à nu, la carrosserie une nouvelle fois repensée selon les souhaits de

notre collectionneur. Le tout est réuni dans un important dossier de photos, disponible sur demande. Veuillez noter que cette auto est une construction artisanale ne correspondant plus aux 10 HP d'origine. Malgré cela, sa carte grise indique bien une carrosserie ouverte à 4-places.

Aujourd'hui, cette auto est dans un état absolument splendide, reflétant la qualité de la restauration qui lui a été offerte. Sa carrosserie est donc exempte de défaut, et sa mécanique, bien que rarement utilisée, est dans un état satisfaisant.

Voici une avant-guerre au style unique et à l'estimation très attractive, qui saura convaincre et combler tous les amateurs du genre !

*Produced from 1919 to 1923, the Citroën 10 HP (Type A) was the first mass-produced car in Europe. With a 1.3-litre four-cylinder engine and an all-steel body, it symbolised post-war modernity and marked the beginnings of the Citroën automotive industry.*

*This example was purchased by its current owner in 2013 as a work in progress, a pre-war Citroën with a 'Caddy'-inspired body. Instantly falling in love with its lines, the collector bought it and spent four years realising his dream.*

*During this work, the car was completely stripped down and the bodywork redesigned according to the collector's wishes. Everything is documented in a comprehensive photo album, available on request. Please note that this car is a hand-built*

*model that no longer corresponds to the original 10 HP. Despite this, its registration document clearly states that it is a 4-seater open-top car.*

*Today, this car is in absolutely splendid condition, reflecting the quality of the restoration work that has been carried out. Its bodywork is therefore flawless, and its mechanics, although rarely used, are in satisfactory condition.*

*Here is a pre-war car with a unique style and a very attractive valuation, which is sure to convince and delight all enthusiasts of this kind of vehicle!*

# 123

## Sunbeam Alpine Serie V – 1967

Châssis n° 395005281  
Carte grise française  
French registration title  
7 000 - 10 000 €

« Un attachant petit roadster anglais,  
qui fut la première voiture de James Bond ! »  
“A charming little English roadster,  
which was James Bond’s first car!”



En 1959, le groupe britannique Rootes lance la Sunbeam Alpine afin de concurrencer notamment les marques MG et Triumph, participant ainsi à la légende des roadsters anglais. La production cessera en 1968 après le rachat du constructeur Rootes par le groupe Chrysler. Conçue en 1957, l'Alpine est équipée du 4-cylindres de 1,5 l de la Rapier série II lancée au même moment. Par rapport à cette dernière, elle bénéficie toutefois d'une culasse en aluminium, d'un nouveau pont arrière et de freins à disque à l'avant. Avec deux carburateurs, la puissance atteint 78 ch qui permettent à la voiture de dépasser les 155 km/h. La série V est lancée en 1965, avec un nouveau moteur d'une cylindrée de 1 700 cm<sup>3</sup>. Alimentée par deux carburateurs Stromberg, elle développe alors 92 ch. C'est au total 19 122 exemplaires

de la série V qui seront produits jusqu'en janvier 1968. Plus rare et mieux construite que ses concurrentes MG et Triumph de l'époque, elle est cependant moins puissante. L'agilité légendaire de son châssis lui permet pourtant de figurer devant des autos bien plus performantes.

L'exemplaire présenté fut repeint et remis en route par un professionnel alsacien vers 2009-2010 pour près de 9 000 €. Si l'état cosmétique est perfectible (on note quand même une capote et des sièges neufs à cette époque), le moteur fut refait, jusqu'aux coussinets de bielle, et la voiture a peu roulé depuis. Elle passe néanmoins au CT, et a bénéficié de freins refaits récemment.

Voici un petit roadster anglais rare sur nos routes, sportif et confortable qui s'avèrera une belle alternative à la classique MGB.

*In 1959, the British Rootes Group launched the Sunbeam Alpine to compete with MG and Triumph, among others, thus contributing to the legend of English roadsters. Production ceased in 1968 after the Rootes Group was bought out by Chrysler. Designed in 1957, the Alpine was equipped with the 1.5-litre 4-cylinder engine from the Rapier Series II, which was launched at the same time. However, compared to the latter, it benefited from an aluminium cylinder head, a new rear axle and front disc brakes. With two carburetors, it produced 78 hp, enabling the car to exceed 155 km/h.*

*The V series was launched in 1965 with a new 1,700 cc engine. Powered by two Stromberg carburetors, it developed 92 hp. A total of 19,122 V series cars were produced until January 1968.*

*Rarer and better built than its MG and Triumph competitors of the time, it was nevertheless less powerful. However, the legendary agility of its chassis allowed it to outperform much more powerful cars.*

*The model presented here was repainted and restored by a professional in Alsace around 2009-2010 at a cost of nearly €9,000. While the cosmetic condition could be improved (although it did have a new soft top and seats at the time), the engine was rebuilt, right down to the connecting rod bearings, and the car has been driven very little since. Nevertheless, it passes its MOT and has recently had its brakes redone.*

*Here is a rare English roadster, sporty and comfortable, which will prove to be a great alternative to the classic MGB.*

## Mercedes 28/95 PS Sport « Targa Florio » – 1921

Châssis n° 15864  
Titre de circulation luxembourgeois  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Luxembourg registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**200 000 - 300 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Lune des plus désirables Mercedes de Sport des années 1920, dans sa déclinaison course Targa Florio »  
*“One of the most desirable Mercedes sports cars of the 1920s, in its Targa Florio racing version.”*



La 28/95 PS est une auto très importante dans l'histoire de la marque de Stuttgart. Produite de 1914 à 1924 (avec une interruption pendant la Première Guerre mondiale), elle est la mère de toutes les Mercedes routières sportives S qui ont suivi, dont les fameuses SS et SSK... Son 6-cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 7 274 cm<sup>3</sup> de cylindrée développait 90 ch, une puissance énorme pour l'époque, et pouvant amener le châssis de la 28/95 jusqu'à une vitesse exceptionnelle supérieure à 130 km/h.

Les survivantes de 28/95 sont rarissimes aujourd'hui. L'exemplaire qui illustre ces pages fut acquis par le propriétaire actuel en Suisse en 2001. Un rapport d'expertise de l'époque indique

que le moteur, l'ensemble de la transmission et les essieux proviennent d'une 28/95, tandis que le châssis a été modifié au niveau de la suspension avant et que le radiateur vient d'une Mercedes 24/100/140 ou d'une K.

Sa carrosserie sera restaurée au plus proche de la version civile Targa Florio, proposée à l'époque au catalogue de la marque après la victoire insulaire de Max Sailer. Rien n'est laissé au hasard, et tout est reconstruit selon les plus hauts degrés d'exigence : vilebrequin taillé sur mesure dans la masse, pignons de boîtes refabriqués, carrosserie réalisée sur-mesure en Angleterre... Après des années d'immobilisation, la voiture est à redémarrer et très certainement à mettre au point. >

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.





Un courrier des archives de Mercedes Benz daté du 21 septembre 2010 (copie jointe au dossier) confirme que le châssis #15864 correspond à une 28/95 sortie d'usine en mars 1921... deux mois avant le succès de Max Sailer à la Targa Florio.

Le taux de survie des 28/95 est extrêmement faible, et leur présence sur le marché relève de l'événement. Lorsque tel est le cas, le prix de voitures disposant de leur carrosserie d'origine avoisine le million d'euros. Aguttes vous offre ici l'opportunité d'acquérir une 28/95 dans sa forme la plus désirable pour une estimation défiant toute concurrence... Une chance unique à ne pas laisser passer.

*The 28/95 PS holds a pivotal place in the history of the Stuttgart marque. Produced from 1914 to 1924 (with an interruption during World War I), it is the ancestor of all subsequent Mercedes sports tourers, including the legendary SS and SSK models. Its 7,274 cc overhead-cam straight-six engine produced 90 hp — an extraordinary figure for the time — propelling the car to speeds exceeding 130 km/h.*

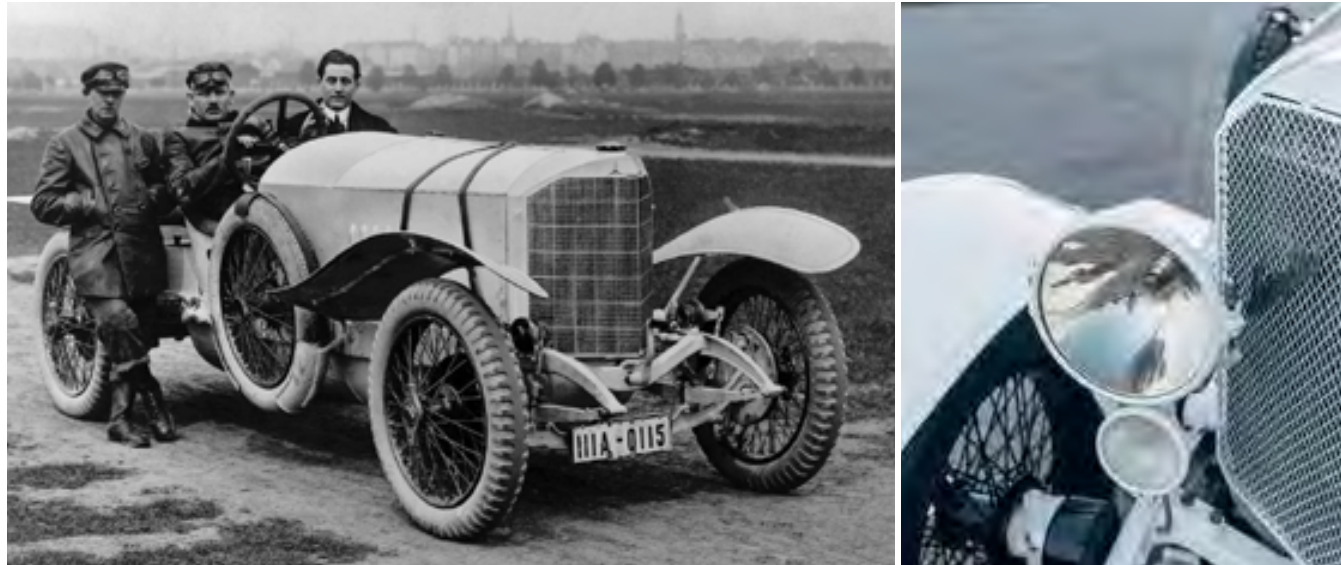
*Surviving 28/95s are exceptionally rare today. The example shown here was acquired by its current owner in Switzerland in 2001. A period expert report indicates that the engine, transmission, and axles originate from an authentic 28/95, while the chassis features modified front suspension and a radiator from a Mercedes 24/100/140 or K model.*

*Its bodywork was painstakingly rebuilt to replicate the civilian Targa Florio version, which Mercedes offered following Max Sailer's victory in the Sicilian race. Every detail was crafted to the highest standard: a custom-machined crankshaft, newly manufactured gearbox gears, and hand-built bodywork completed in England. - After years of being out of service, the car has been restarted and most certainly needs to be tuned up.*

*A letter from the Mercedes-Benz archives dated 21 September 2010 (copy included in the file) confirms that chassis #15864 corresponds to a 28/95 that left the factory in March 1921, just two months before Sailer's Targa Florio triumph. >*



Légende. © DR



*With a tiny survival rate, the appearance of a 28/95 on the market is a true event. When examples with original coachwork surface, they command prices around one million euros. Aguttes now offers the chance to acquire a 28/95 in its most desirable configuration at an unbeatable estimate — a unique opportunity not to be missed.*



# 125

## Peugeot 404 Familiale « L'Écume des Jours » – 2013

Véhicule modifié vendu sans titre de circulation

*Modified vehicle sold without registration title*

**2 000 - 4 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Modèle unique et original du film *L'Écume des Jours* »

*“Unique and original model from the film ‘L'Écume des Jours’”*



Réalisées par le bureau de style de Peugeot, les voitures du film *L'Écume des jours* de Michel Gondry ont de quoi surprendre !

Tel est le cas de cette berline 404 familiale équipée d'un arrière en place de son... avant ! Roulante et dotée d'un habitacle en skaï marron clair, son allure est « renversante » !

Une occasion unique d'acquérir une voiture star, unique en son genre et déjà célèbre !

Nous informons les acheteurs que ce véhicule fut peu utilisé ces dernières années s'agissant d'un véhicule provenant anciennement des Réserves du Musée de l'Aventure Peugeot Citroën DS.

Il est donc vendu en l'état, sans titre de circulation, et ne peut prétendre à être immatriculé au regard de ses modifications.

*Designed by Peugeot's styling department, the cars in Michel Gondry's film L'Écume des Jours are truly surprising!*

*Such is the case with this 404 family saloon, which has its rear end in place of its... front end! In running order and featuring a light brown leatherette interior, its appearance is 'stunning'!*

*A unique opportunity to acquire a star car, one of a kind and already famous!*

*We would like to inform buyers that this vehicle has been little used in recent years, as it was formerly part of the Peugeot Citroën DS Adventure Museum's reserves.*

*It is therefore being sold as is, without a registration document, and cannot be registered due to its modifications.*

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.

# 126

## Peugeot 104 « L'Écume des Jours » – 2013

Véhicule modifié vendu sans titre de circulation

*Modified vehicle sold without registration title*

**8 000 - 14 000 €**

« Modèle unique et original du film *L'Écume des Jours* »

*“Unique and original model from the film ‘L'Écume des Jours’”*



Très originale, la Peugeot 104 du film *L'écume des jours* de Michel Gondry se voit greffée sur la partie avant, d'un arrière de Peugeot 404, au-dessus de son moteur.

Si la carrosserie nécessitera quelques soins l'ensemble a une allure folle et est extrêmement amusant à regarder.

Voilà une figurante qui saura se faire remarquer !

Nous informons les acheteurs que ce véhicule fut peu utilisé ces dernières années s'agissant d'un véhicule provenant anciennement des Réserves du Musée de l'Aventure Peugeot Citroën DS.

Il est donc vendu en l'état, sans titre de circulation, et ne peut prétendre à être immatriculé au regard de ses modifications.

*Highly original, the Peugeot 104 from Michel Gondry's film L'écume des jours has been grafted onto the front of a Peugeot 404 rear end, above its engine.*

*Although the bodywork needs some work, the whole thing looks crazy and is extremely fun to look at.*

*This is an eye-catching addition to any collection!*

*We would like to inform buyers that this vehicle has been little used in recent years, as it was formerly part of the Peugeot Citroën DS Adventure Museum's reserves.*

*It is therefore sold as is, without a registration document, and cannot be registered due to its modifications.*

# 127

## Borgward Isabella – 1959

Châssis n° 366439  
Véhicule vendu sans titre de circulation  
*No registration title*

8 000 - 12 000 €

« Intéressant projet de restauration »  
*“Interesting restoration project”*



Cette marque relativement peu connue est néanmoins intéressante. Borgward, fondé par Karl Borgward à Brême en Allemagne, fut dans les années 1950 un grand constructeur qui hélas rencontrera des difficultés financières. La Isabella fut construite entre les années 1954 et 1962 et de la version coupé 2- portes ont trouvé des chiffres de production autour de 25 000 exemplaires construits.

La version présentée ici est un coupé de 1959, de couleur crème et à l'intérieur en cuir rouge. Il s'agit ici d'un projet de restauration qui a malheureusement été avorté. Toute la carrosserie ayant été refaite il y a deux ans, ainsi qu'une partie de la sellerie. Il faut un amateur connaisseur de ce modèle pour remonter l'ensemble. La plupart des pièces, très rares sur ce modèle, sont démontées sur les photos mais présentent avec la voiture (vitrage complet, baguettes, phares, pièces mécaniques...); certaines sont absentes mais le moteur est bien présent et pas bloqué.

*This relatively unknown brand is nonetheless interesting. Borgward, founded by Karl Borgward in Bremen, Germany, was a major manufacturer in the 1950s, but unfortunately ran into financial difficulties. The Isabella was built between 1954 and 1962, and around 25,000 units of the 2-door coupé version were produced.*

*The version presented here is a 1959 coupé in cream with a red leather interior. This is a restoration project that was unfortunately abandoned. The entire bodywork was redone two years ago, as was part of the upholstery. It will take an enthusiast with knowledge of this model to put it all back together. Most of the parts, which are very rare on this model, are dismantled in the photos but are included with the car (all the windows, trim, headlights, mechanical parts, etc.); some are missing, but the engine is present and not blocked.*

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.

# FRANCKMYLIFE

## LA PASSION EN ROUE LIBRE

LOTS 128 À 142

Franck Galiègue nourrit depuis toujours une véritable passion pour la marque Peugeot. C'est au volant d'une 205, celle de ses grands-parents, qu'il a fait ses premiers tours de roue, encore enfant. Une histoire qui ne pouvait que se poursuivre : une fois le permis en poche, il se tourne naturellement vers la marque au Lion. Son premier emploi ? Commercial chez Peugeot, en Suisse cette fois.

Plus connu sous le nom de FranckMyLife, il compte un grand nombre de fans qui suivent ses péripéties automobiles notamment sur sa chaîne YouTube et les réseaux sociaux, faites d'aventures délirantes, de courts-métrages étonnants et de pas mal d'humour... Son succès ne se dément pas... En témoignent ses 672 000 abonnés et les plus de 88 millions de vues sur les vidéos qu'il poste depuis 2013 !

Aujourd'hui, Franck ouvre un nouveau chapitre. Il choisit de tourner la page de son musée dédié aux voitures de cinéma et de proposer, dans le même élan, la dispersion de sa collection personnelle. De nombreuses Peugeot figurent parmi les lots, certaines étant les véritables stars de ses vidéos les plus célèbres sur sa chaîne ! A son image, généreuse et proche de son public, il a souhaité que la totalité de sa collection soit présentée « Sans prix de réserve. » À vous de jouer !

*Franck Galiègue has always been deeply passionate about the Peugeot brand. It all began behind the wheel of a Peugeot 205, his grandparents' car, where he took his very first drives as a child. A story that could only continue: once he earned his driver's license, he naturally turned to the marque with the lion. His first job? Salesman for Peugeot — this time in Switzerland.*

*Better known as FranckMyLife, he has built a large following of fans who share his love of cars and follow his automotive adventures on YouTube and social media — a mix of wild escapades, amazing short films, and plenty of humor. His success speaks for itself, with over 672,000 subscribers and more than 88 million views on the videos he has been posting since 2013!*

*Today, Franck opens a new chapter. He has chosen to close the doors of his museum dedicated to movie cars and, at the same time, to part with his personal collection. Many Peugeots feature among the lots — some of them true stars from his most famous videos. In keeping with his generous spirit and close connection to his audience, he has decided to offer the entire collection with no reserve prices. Your turn to play!*

# 128

## Izh-Moskvich 412 – 1978

Châssis n° 605632  
Titre de circulation Estonien  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Estonian registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**5 000 - 6 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Très certainement la seule à vendre en France »  
“*Most certainly the only one for sale in France*”



L'Izh Moskvich est une berline Soviétique robuste, conçue pour résister aux routes difficiles. Fiable et facile à entretenir elle symbolise le génie de l'automobile de l'ex URSS.

Son moteur est un petit 4-cylindres de 1,5 l et 75 ch selon les versions.

Cette sympathique Izh est un modèle de 1978, elle fut achetée en juillet 2021 par Franck et ses amis en Estonie.

Après de nombreuses péripéties, la voiture rejoint Paris.

Aujourd'hui elle est dans un état d'origine plutôt bon mais nécessite une grande révision avant de reprendre la route.

*The Izh Moskvich is a sturdy Soviet saloon car, designed to withstand difficult roads. Reliable and easy to maintain, it symbolises the automotive genius of the former USSR.*

*Its engine is a small 1.5-litre 4-cylinder with 75 hp, depending on the version.*

*This charming Izh is a 1978 model, purchased in July 2021 by Franck and his friends in Estonia.*

*After many adventures, the car arrived in Paris.*

*Today it is in fairly good original condition but needs a major overhaul before it can be driven again.*

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.

# 129

## Lada Vaz 2101 – 1982

Châssis n° XTA210330C1265603  
Titre de circulation Estonien  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Estonian registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**3 000 - 4 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Rare et amusante voiture »  
“*A rare and amusing car*”



La Lada VAZ est une berline Soviétique robuste et simple, dérivée de la Fiat 124. Conçue pour résister aux routes et aux climats difficiles, elle est devenue un symbole de fiabilité et de praticité dans l'ensemble du bloc de l'Est. La voiture en question est donc un modèle de 1982, équipée d'un petit moteur à essence de 1,2 l et 60 ch environ. Franck lance l'idée avec des amis d'aller donc en Estonie en été 2021 et d'acheter des voitures de l'Ère Soviétique là-bas pour revenir par la route en France avec. Le raid s'appellera "The Gland Tour" et est visible sur la chaîne de notre collectionneur. Évidemment de nombreuses péripéties suivent la route de nos trois comparses mais les voitures rejoindront Paris. Aujourd'hui la voiture est tournante, dans son état d'origine mais nécessiterai une grande révision pour reprendre la route.

*The Lada VAZ is a sturdy and simple Soviet saloon car, derived from the Fiat 124. Designed to withstand difficult roads and climates, it became a symbol of reliability and practicality throughout the Eastern Bloc. The car in question is a 1982 model, equipped with a small 1.2-litre petrol engine producing around 60 hp. Franck floats the idea with his friends of going to Estonia in the summer of 2021 to buy Soviet-era cars and drive them back to France. The road trip will be called 'The Gland Tour' and can be viewed on our collector's channel. Obviously, our three companions will encounter many adventures along the way, but the cars will make it to Paris. Today, the car is running, in its original condition, but will need a major overhaul before it can hit the road again.*

130

## Zaz 968 M – 1986

Châssis n° 1050983  
Titre de circulation Estonien  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*Estonian registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**3 000 - 4 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Moteur arrière V4, conception originale »  
*“Rear V4 engine, original design”*



La ZAZ 968 a été produite à partir de la fin des années 1970 jusqu'au milieu des années 1990 en Ukraine Soviétique.

C'est une petite voiture populaire connue pour sa conception robuste et simple, animée par un moteur V4 refroidi par air. Celui-ci développe environ 40 ch avec une cylindrée de 1,2 l.

Cette ZAZ, de couleur rouge, date de 1986, ce qui semble être un anachronisme tant sa conception paraît ancienne !

La voiture fut donc achetée par l'un des membres de l'expédition, et de nombreuses vidéos sont consultables sur le résultat de leur aventure tant mécanique qu'humaine !

Aujourd'hui cette ZAZ est dans son jus, nécessitant une grande révision car elle a très peu roulé depuis son arrivée en France en 2022.

*The ZAZ 968 was produced from the late 1970s to the mid-1990s in Soviet Ukraine.*

*It is a popular small car known for its robust and simple design, powered by an air-cooled V4 engine. This engine develops around 40 hp with a displacement of 1.2 litres.*

*This red ZAZ dates from 1986, which seems an anachronism given how old its design appears!*

*The car was purchased by one of the expedition members, and numerous videos are available showing the results of their mechanical and human adventure!*

*Today, this ZAZ is in its original condition and requires a major overhaul as it has been driven very little since its arrival in France in 2022.*

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.

131

## Peugeot 205 GTI 1.9 – 1990

Châssis n° VF32CD6223734646  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**10 000 - 15 000 €**  
SANS RÉSERVE

« La légende, ici dans une version bien affûtée »  
*“The legend, here in a finely tuned version”*



Quel événement la sortie de la 205 GTI ! Enfin une sportive française qui fait concurrence aux allemandes. Volkswagen, à quelques mois près, rate quelque peu la sortie de sa Golf GTI en embourgeoisant plus que nécessaire la Golf 2 : cela profite à Peugeot ! La presse salue sa performance et la petite Sochaliennne est sacrée Sportive de l'année par le magazine Echappement en 1984. Enfin une voiture « chic et sport » qui deviendra un symbole de toute une génération. La 205 GTI présentée dans ces pages est une version 1.9 mise en circulation en mai 1990, elle est de couleur gris graphite. Elle a appartenu à un ami de monsieur Galiegue pendant de nombreuses années avant de lui être cédée. Cette GTI avait été préparée pour la piste et la conduite sportive. Quelques améliorations avaient été apportées sur le moteur (bas moteur modifié) et le châssis avec des amortisseurs de compétition. L'esthétique aussi est modifiée, à l'intérieur on retrouve 2 sièges baquets et on peut noter une cure d'allègement significative : la moquette et la banquette arrière ont été retirées. Le compteur affiche 207 000 km et cette petite bombe bien affûtée attend son prochain propriétaire pour des sorties trackday.

*What an event the launch of the 205 GTI was! Finally, a French sports car that could compete with the Germans. Volkswagen, just a few months later, somewhat missed the mark with the launch of its Golf GTI by gentrifying the Golf 2 more than necessary: this benefited Peugeot! The press praised its performance and the little car from Sochaux was crowned Sports Car of the Year by Echappement magazine in 1984. Finally, a 'chic and sporty' car that would become a symbol of an entire generation. The 205 GTI featured in these pages is a 1.9 version released in May 1990, in graphite grey. It belonged to a friend of Mr Galiegue for many years before being sold to him. This GTI had been prepared for the track and sporty driving. A few improvements had been made to the engine (modified lower engine) and the chassis with competition shock absorbers. The aesthetics have also been modified, with two bucket seats inside and a significant weight reduction: the carpet and rear seat have been removed. The odometer reads 207,000 km and this little powerhouse is waiting for its next owner for track days.*

132

## Peugeot 205 GT – 1986

Châssis n° VF3741A57G7024902  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title  
Sold without contrôle technique*

**800 - 1 500 €**  
SANS RÉSERVE

« Modèle rare avec le moteur à double carburateur ! »  
*“A rare model, with a twin carburettor engine!”*



La Peugeot 205 GT était la version routière et sportive de la 205 5-portes. Moins chère que sa sœur la GTI, elle en était tout de même bien équipée et surtout animée par une mécanique bien vivante. En effet sous le capot on retrouvait le bouillant 85 ch de la 205 XT et de l'ancienne 104 ZS. Achetée neuve en janvier 1986 par le grand-père de Franck celui-ci s'en servait au quotidien jusqu'à ce que le compteur affiche plus de 300 000 km ! Pour l'anecdote, Franck a appris à conduire sur cette voiture. A la vente de la maison du propriétaire, celui-ci récupère la voiture en 2021 et la redémarre alors que cela fait plusieurs années que la voiture repose dans le jardin. Avec plusieurs séances de bricolage, différentes vidéos sont à visionner sur la chaîne de notre ami, la voiture redémarre et sera même présente au 40 ans de la 205 à Sochaux en octobre 2023. Aujourd'hui la GT serait une base idéale de restauration, elle est complète et le moteur marche encore à merveille ! Mais la rouille a fait son affaire, beaucoup d'endroits de la carrosserie sont à reprendre.

*The Peugeot 205 GT was the road-going, sporty version of the 5-door 205. Less expensive than its sister model, the GTI, it was nonetheless well equipped and, above all, powered by a lively engine. Under the bonnet was the fiery 85 hp engine from the 205 XT and the old 104 ZS. Bought new in January 1986 by Franck's grandfather, he used it every day until the odometer showed more than 300,000 km! As an anecdote, Franck learned to drive in this car. When the owner sold his house, Franck got the car back in 2021 and started it up again after it had been sitting in the garden for several years. After several DIY sessions, which can be seen in various videos on our friend's channel, the car is running again and will even be present at the 40th anniversary of the 205 in Sochaux in October 2023. Today, the GT would be an ideal base for restoration. It is complete and the engine still runs beautifully! But rust has taken its toll, and many parts of the bodywork need to be repaired.*

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.

133

## Peugeot 309 GTI – 1988

Châssis n° VF310CD6202444132  
Carte grise française barrée lors de la précédente cession  
*French registration title cancelled during the previous transfer*

**10 000 - 15 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Une GTI iconique en super état »  
*“An iconic GTI in superb condition”*



La 309 GTI a rapidement prouvé qu'elle méritait sa place parmi les sportives les plus efficaces de Peugeot. Dérivée d'une berline discrète, elle se distingue par son châssis équilibré et son superbe moteur hérité de la 205 GTI. Véritable icône des années 1980, elle incarne aujourd'hui l'esprit GTI : de la légèreté et pas d'artifices. La 309 présentée ici est une version 3-portes 1.9 à 8 soupapes mise en circulation en 1988. Elle est équipée du très beau toit ouvrant panoramique d'origine et elle est de couleur Blanc Meije. L'intérieur est en tissu gris.

Vendue à monsieur Galiegue par le fils du propriétaire qui avait entièrement restauré la voiture sur plusieurs années. La peinture avait été refaite ainsi que le moteur et la voiture avait alors un peu plus de 200 000 km. Achetée il y a deux ans, celle-ci ne sera que très peu utilisée et il conviendra de faire une petite révision d'usage pour en profiter pleinement.

*The 309 GTI quickly proved that it deserved its place among Peugeot's most efficient sports cars. Derived from an understated saloon, it stands out for its balanced chassis and superb engine inherited from the 205 GTI. A true icon of the 1980s, it embodies the spirit of the GTI: lightness and no frills. The 309 presented here is a 3-door 1.9 8-valve version released in 1988. It is equipped with the beautiful original panoramic sunroof and is painted in Blanc Meije. The interior is in grey fabric.*

*Sold to Mr Galiegue by the son of the owner, who had completely restored the car over several years. The paintwork had been redone, as had the engine, and the car had just over 200,000 km on the clock. Purchased two years ago, it has been used very little and will need a minor service to get the most out of it.*

134

## Peugeot 604 SL – 1975

Châssis n° 604A316508404  
 Carte grise française barrée lors de la précédente cession  
 Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title cancelled during the previous transfer*  
*Sold without contrôle technique*

**5 000 - 8 000 €**  
 SANS RÉSERVE

« Lune des toutes premières, une vraie rareté »  
*“One of the very first, a real rarity”*



Les Peugeot 604 constituaient dans la France des années 1970, le fleuron de la gamme de la marque au lion. La version V6 était la plus puissante, en utilisant le fameux moteur PRV.

Celle-ci est une très rare version première série à carburateurs, toute première sortie d'usine avec des pièces rares comme le volant à 3 branches et les petites roues en tôle.

Sujet d'une émission de télévision elle a été en partie restaurée dans l'émission Enchères Mécanique et vendue par Old Star Garage aux enchères.

Cette 604 est dans son jus, saine et sera facilement remise sur la route. Le carburateur est à régler et la commande d'embrayage sera à revoir.

*In 1970s France, the Peugeot 604 was the flagship model of the lion brand. The V6 version was the most powerful, using the famous PRV engine.*

*This is a very rare first series version with carburetors, the very first to leave the factory with rare parts such as the 3-spoke steering wheel and small steel wheels.*

*Featured on a television programme, it was partially restored on the show Enchères Mécanique and sold by Old Star Garage at auction.*

*This 604 is in its original condition, sound and will easily be put back on the road. The carburettor needs adjusting and the clutch control needs to be checked.*

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.

135

## Peugeot 604 Ti – 1980

Châssis n° 604A32A6629378  
 Carte grise française  
 Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**10 000 - 15 000 €**  
 SANS RÉSERVE

« Ultime 604 V6 en très bel état »  
*“Ultimate 604 V6 in very good condition”*



La Peugeot 604, présentée en 1975, est une grande berline française emblématique des années 1970/1980 ; élégante, confortable et dotée d'un moteur V6, elle incarnait le haut de gamme de la marque et rivalisait avec les prestigieuses berlines allemandes.

Cette 604 est un modèle TI, à injection donc, mise en circulation en avril 1980, elle arbore la très belle couleur bleu clair métallisé et l'intérieur est en tissu bleu des plus élégant. Elle est équipée de la boîte manuelle, du toit ouvrant et les roues sont celles du modèle STI. Elle rejoint la collection de Franck Galiegue en juillet 2021, c'est alors la 5<sup>e</sup> du musée ! Elle appartenait à un passionné, la voiture était dans un état clinique, le compteur affichait environ 120 000 km. A noter qu'en 2019 elle était exposée sur le stand de l'Aventure Peugeot en digne représentante du modèle. Après quelques balades, celle-ci fut en exposition au musée parmi ses sœurs. Aujourd'hui dans un état de conservation époustouffant, ce qui est rare sur ce modèle souvent rongé par la corrosion, elle attend l'acquéreur passionné. Un réglage de l'injection sera nécessaire pour reprendre le chemin de la promenade, accompagné d'une révision.

*The Peugeot 604, launched in 1975, is a large French saloon car that was emblematic of the 1970s and 1980s. Elegant, comfortable and equipped with a V6 engine, it represented the brand's top of the range and rivalled the prestigious German saloon cars.*

*This 604 is a TI model, i.e. with fuel injection, registered in April 1980. It is painted a beautiful light blue metallic colour and the interior is upholstered in elegant blue fabric. It is equipped with a manual gearbox and sunroof, and the wheels are those of the STI model. It joined Franck Galiegue's collection in July 2021, becoming the museum's fifth model! It belonged to an enthusiast and was in pristine condition, with approximately 120,000 km on the odometer. It is worth noting that in 2019 it was exhibited at the Aventure Peugeot stand as a worthy representative of the model. After a few trips, it was put on display at the museum alongside its sisters. Today, in stunning condition, which is rare for this model often ravaged by corrosion, it awaits an enthusiastic buyer. The injection system will need to be adjusted before it can be taken for a spin again, along with a service.*

136

## Peugeot 604 V6 – 1979

Châssis n° 604A32A6622543  
 Carte grise française  
 Véhicule vendu sans contrôle technique  
 French registration title  
 Sold without contrôle technique

**5 000 - 8 000 €**  
 SANS RÉSERVE

« Traversa l'Europe en Juillet 2022 ! »  
 “Cross Europe in July 2022!”



Les Peugeot 604 constituait dans la France des années 1970, le fleuron de la gamme de la marque au lion. La version V6 était la plus puissante, en utilisant le fameux moteur PRV. La 604 présentée ici est une version V6 de 1979, à moteur à injection. De couleur vert argenté et à l'intérieur en tissu velours marron, sa configuration est des plus élégante pour cette berline statutaire. Achetée par notre collectionneur il y a 5 ans environ, le compteur affichait 84 000 km d'origine et la voiture était dans son jus. Rapidement, celle-ci est remise en route et se montre en très bon état mécanique. De nombreuses vidéos sur la chaîne de Monsieur Galiegue montre la participation de la 604 au Budapest Rally et qui, fièrement, traverse l'Europe vaillamment sans la moindre panne dans une ambiance festive. Plus de 2 500 km plus tard, la voiture rejoint le musée personnel du collectionneur. Aujourd'hui la voiture est en bon état général, dans son jus avec peu de kilomètres d'origine. Elle porte encore les stickers de son exploit. Une révision sera à prévoir et le silencieux d'échappement à remplacer.

*In 1970s France, the Peugeot 604 was the flagship model of the lion brand. The V6 version was the most powerful, using the famous PRV engine. The 604 presented here is a 1979 V6 version with fuel injection. Silver-green in colour with a brown velour interior, its configuration is most elegant for this prestigious saloon car. Purchased by our collector about five years ago, the odometer showed 84,000 km and the car was in its original condition. It was quickly restored to working order and proved to be in very good mechanical condition. Numerous videos on Mr Galiegue's channel show the 604 participating in the Budapest Rally, proudly and valiantly crossing Europe without a single breakdown in a festive atmosphere. More than 2,500 km later, the car joined the collector's personal museum. Today, the car is in good overall condition, in its original state with few original kilometres. It still bears the stickers from its exploit. A service will be required and the exhaust silencer will need to be replaced.*

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.

137

## Peugeot 206 RC – 2005

Châssis n° VF32HRFKA44853957  
 Carte grise française  
 French registration title

**12 000 - 18 000 €**  
 SANS RÉSERVE

« La dernière vraie GTI? »  
 “The last true GTI?”



Lancée en 2003 la 206 RC représentait la version la plus sportive de la gamme. Équipée d'un moteur de 177 ch, d'un châssis affûté et d'un freinage renforcé, elle concurrence la Clio RS. Produite jusqu'en 2006 elle reste aujourd'hui l'une des dernières GTI atmo du constructeur. Ce modèle, de couleur bleu Récif possède un peu moins de 74 000 km d'origine. Son historique est connu et documenté, facture d'achat d'origine présente, carnet tamponné, et des factures sont jointes au dossier. Distribution faite en 2018 et les pneus Michelin changés en 2023.

Notre collectionneur, Monsieur Galiegue, en fait l'acquisition à la vente de l'Aventure Peugeot organisée par Aguttés même en 2023. Grand passionné de la marque nous le savons, il n'utilisera que rarement cette voiture. Elle était exposée au musée parmi les autres Peugeot et des voitures de cinéma.

Véhicule en très bel état de présentation, quelques défauts de carrosserie mineurs (repeint, rapport de condition sur demande). C'est un véritable collector, rare sur le marché dans cet état et avec ce kilométrage

*Launched in 2003, the 206 RC was the sportiest version in the range. Equipped with a 177 hp engine, a refined chassis and reinforced brakes, it competed with the Clio RS. Produced until 2006, it remains one of the manufacturer's last naturally aspirated GTIs. This model, in Reef Blue, has just under 74,000 km on the clock. Its history is known and documented, with the original purchase invoice, stamped logbook and invoices included in the file. The timing belt was replaced in 2018 and the Michelin tyres were changed in 2023.*

*Our collector, Mr Galiegue, acquired it at the Aventure Peugeot sale organised by Aguttés in 2023. A great enthusiast of the brand, as we know, he will rarely use this car. It was on display in the museum among other Peugeots and cinema cars.*

*Vehicle in very good condition, with a few minor bodywork defects (repainted, condition report available on request). This is a real collector's item, rare on the market in this condition and with this mileage.*

138

## Peugeot 206 WRC « SHOW CAR » – 1999

Véhicule vendu sans carte grise  
Véhicule vendu sans contrôle technique

No registration title  
Sold without contrôle technique

**25 000 - 30 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Look ultime pour ce Show car! »  
“The ultimate look for this show car!”



La 206 WRC sort des ateliers de Vélizy en 1999 et fait ses débuts en compétition au Tour de Corse. Elle est équipée d'un 4-cylindres 2.1 turbo développant 300 ch, associé à une boîte séquentielle 6-vitesses et une transmission intégrale. L'exemplaire que nous présentons est un véhicule d'exposition dit show car équipé d'un moteur. Réalisé avec de véritables pièces provenant de chez Peugeot Sport, il était utilisé par le constructeur lors de différentes manifestations afin de faire la promotion de la 206 WRC. Franck Galiegue en fait l'acquisition en 2020 lors d'une vente Aguttes des réserves du musée Peugeot de Sochaux. Exposée pendant quelques années dans son musée personnel, celui-ci entreprend récemment un voyage extraordinaire à son volant avec le rallye 206 Adventure et se rend au Maroc à son volant. La voiture n'ayant que quelques dizaines de kilomètres d'origine! Avant cela des modifications ont été nécessaires, tel que le changement des trains roulants et la réhausse de la garde au sol. Elle termine le Raid avec brio, de nombreuses vidéos sont consultables sur la chaîne de notre ami collectionneur. Avec son look ravageur elle ajoutera avec certitude une touche de sportivité dans votre garage ou votre showroom.

*The 206 WRC rolled out of the Vélizy workshops in 1999 and made its competitive debut at the Tour de Corse. It is equipped with a 2-litre turbocharged 4-cylinder engine developing 300 hp, combined with a 6-speed sequential gearbox and all-wheel drive. The model we are presenting is a show car equipped with an engine. Built with genuine parts from Peugeot Sport, it was used by the manufacturer at various events to promote the 206 WRC. Franck Galiegue acquired it in 2020 at an Aguttes auction of items from the Peugeot museum in Sochaux. After displaying it for several years in his personal museum, he recently undertook an extraordinary journey behind the wheel of the car, driving it to Morocco for the 206 Adventure rally. The car had only covered a few dozen kilometres in its original state! Before that, modifications were necessary, such as changing the running gear and raising the ground clearance. It completed the Raid with flying colours, and numerous videos can be viewed on our collector friend's channel. With its stunning looks, it is sure to add a touch of sportiness to your garage or showroom.*

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.

139

## Peugeot 206 GT – 1999

Châssis n° VF32CRFRE40607371  
Carte grise française barrée lors de la précédente cession  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
French registration title cancelled during the previous transfer  
Sold without contrôle technique

**3 000 - 5 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Futur collector ! »  
“Future collector's item!”



La 206 GT est une voiture d'homologation produite à 4 000 exemplaires afin de permettre à Peugeot d'inscrire la série en WRC pour le Championnat du Monde des Rallyes. La carrosserie est alors allongée pour atteindre les 4 m exigés par le règlement, les pare-chocs sont spécifiques. Le moteur reste celui d'origine des 206 S16, le fameux 2 l 16-soupapes de 136 ch, mais le look spécifique en fait une pièce de collection recherchée aujourd'hui, un vrai Youngtimer. Cette 206 GT présentée ici est la numéro 3 684 sur 4 000 et rejoint la collection de Franck Galiegue en avril 2021. La voiture possède alors 180 000 km au compteur environ et à connu plusieurs propriétaires passionnés, le dernier ne l'utilise plus et au lieu de voir sa voiture s'abîmer dans son jardin décide de la donner à Franck. En exposition dans le musée de notre collectionneur, au côté d'autres 206 toutes aussi mythiques, elle mériterait aujourd'hui qu'on s'occupe d'elle. Une restauration sera à prévoir bien que la mécanique tourne parfaitement et que la boîte de vitesses fut remplacée. La sellerie est à refaire ainsi que le train arrière d'après nos observations.

*The 206 GT is a homologation car produced in a limited edition of 4,000 units to enable Peugeot to enter the series in the World Rally Championship (WRC). The bodywork was lengthened to meet the 4 m requirement stipulated in the regulations, and the bumpers were specially designed. The engine remained the original 206 S16 engine, the famous 2-litre 16-valve 136 hp engine, but its distinctive look makes it a sought-after collector's item today, a true youngtimer. This 206 GT presented here is number 3,684 out of 4,000 and joined Franck Galiegue's collection in April 2021. The car had around 180,000 km on the clock and had had several enthusiastic owners, the last of whom no longer used it and, rather than seeing his car deteriorate in his garden, decided to give it to Franck. On display in our collector's museum, alongside other equally legendary 206s, it now deserves to be taken care of. Restoration will be necessary, although the mechanics are in perfect working order and the gearbox has been replaced. The upholstery needs to be redone, as does the rear axle, according to our observations.*

140

## Peugeot 406 V6 Taxi 1 Réplique – 1996

Châssis n° VF38BXF7E80260850  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**15 000 - 20 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Superbe projet à terminer ! »  
“A superb project to complete!”



Excellente voiture de la célèbre série des 06 de Peugeot, la 406 a été un succès planétaire et on voit encore rouler de très nombreux exemplaires aujourd'hui. Devenue icône grâce au succès du film *Taxi* et de toute la série suivante, la 406 V6 fait encore rêver aujourd'hui.

Franck Galiegue achète donc une 406 V6 boîte méca, intérieur cuir gris dans l'idée de faire une réplique de la voiture de *Taxi 1*. Celle-ci fut mise en circulation en 1996, le compteur affichait 170 000 km environ et c'était en août 2020. La mission fut confiée en partie au GARAC, l'école nationale des professions de l'automobile et de la mobilité, qui se charge de la création d'un kit carrosserie et d'appliquer la peinture blanche. Les roues, comme dans le film, sont des TSW inspirées de la course, équipées de pneus neufs.

Aujourd'hui la voiture nécessiterait quelques travaux pour parfaire l'évocation de la star du film, comme la pose de cales pour les roues ainsi qu'un rabaissement et la mise en place de bas de caisse.

*An excellent car from Peugeot's famous 06 series, the 406 was a global success and many examples can still be seen on the road today. Having become an icon thanks to the success of the film Taxi and the entire series that followed, the 406 V6 still inspires dreams today.*

*Franck Galiegue therefore bought a 406 V6 with manual transmission and grey leather interior with the idea of making a replica of the car from Taxi 1. It was put into service in 1996, with approximately 170,000 km on the odometer, and it was August 2020. The task was entrusted in part to GARAC, the national school for automotive and mobility professions, which was responsible for creating a body kit and applying the white paint. The wheels, as in the film, are race-inspired TSWs fitted with new tyres.*

*Today, the car would need some work to perfect its resemblance to the star of the film, such as the installation of wheel spacers, lowering and the fitting of side skirts.*

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.

141

## MG ZT-T V8 – 2005

Châssis n° SARRXGTGN5D000872  
Titre de circulation allemand  
*German registration title*

**12 000 - 18 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Le break à gros cœur dont vous avez besoin ! »  
“The big-hearted estate car you need!”



Fruit d'une alliance étonnante entre plusieurs constructeurs et rêve ultime d'ingénieurs, la MG ZT V8 est une pièce rarissime. Le V8 qui l'anime est un moteur Ford de 4,6 l fort de 260 ch, le châssis à été mis au point en collaboration avec Prodrive et on retrouve des amortisseurs Bilstein de série. Seulement 151 exemplaires en break V8 furent commercialisés.

Cette voiture fut mise en circulation en 2005 en Allemagne et fait donc partie des plus rares exemplaires en conduite à gauche.

Celle-ci fut achetée par notre collectionneur il y a environ 4 ans, avec 84 000 km au compteur. Sujet de nombreuses vidéos qui raconte son achat, et l'aventure du voyage du retour avec un tour sur le mythique circuit du Nürburgring, cette MG est aussi l'une des stars d'un épisode de Top Gear France sur les voitures anglaises.

Aujourd'hui présentée à la vente après avoir été peu utilisée, et en exposition dans le musée de Monsieur G., elle est une authentique pièce de collection, une très rare occasion d'acheter une MG ZT V8 dans son état d'origine à une estimation intéressante.

*The result of an astonishing alliance between several manufacturers and the ultimate dream of engineers, the MG ZT V8 is an extremely rare model. It is powered by a 4.6-litre Ford V8 engine producing 260 hp, the chassis was developed in collaboration with Prodrive and it features Bilstein shock absorbers as standard. Only 151 V8 estate cars were sold.*

*This car was registered in Germany in 2005 and is therefore one of the rarest left-hand drive models.*

*It was purchased by our collector about four years ago, with 84,000 km on the odometer. The subject of numerous videos recounting its purchase and the adventure of the return journey, including a lap of the legendary Nürburgring circuit, this MG is also one of the stars of an episode of Top Gear France on British cars.*

*Now offered for sale after having been little used and on display in Mr G.'s museum, it is an authentic collector's item and a very rare opportunity to purchase an MG ZT V8 in its original condition at an attractive estimate.*

142

## Peugeot 206 XT – 1999

Châssis n° VF32  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**500 - 1 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Option toit ouvrant ! »  
“Sunroof option!”



La Peugeot 206 succède à la 205, l'enfant prodige de Sochaux. De très nombreuses versions seront mise au catalogue.

De la simple finition à la sportive RC, ce fut une véritable *success story* écoulée à plus de 6 millions d'exemplaires.

Cette 206 de finition XT Premium, avec l'optionnel toit ouvrant, fut la propriété de la grand-mère de Franck.

Avec un peu plus de 180 000 km au compteur, la voiture est dans son état d'origine, le moteur tourne bien.

A noter que celle-ci a subi le dommage de la grêle. C'est une voiture idéale pour débuter dans le monde des youngtimers à petit budget.

*The Peugeot 206 succeeded the 205, the prodigy of Sochaux. Numerous versions were offered in the catalog.*

*From the simple trim to the sporty RC, it was a true success story, with over 6 million units sold.*

*This 206 XT Premium, equipped with the optional sunroof, was previously owned by Franck's grandmother.*

*With just over 180,000 km on the odometer, the car is in its original condition, and the engine runs well.*

*Note that it has hail damage, making it an ideal choice for starting in the world of affordable youngtimers.*

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.

#143

## Peugeot 205 Rolland Garros Cabriolet – 1991

Châssis n° VF320DKD224454955  
Carte grise française  
Véhicule vendu sans contrôle technique  
*French registration title*  
*Sold without contrôle technique*

**2 000 - 4 000 €**  
SANS RÉSERVE

« Belle base de restauration »  
“A beautiful restoration project”



La Peugeot 205 Roland Garros est une série limitée née en 1990, inspirée du célèbre tournoi de tennis Parisien. Elle se distingue par sa présentation élégante, sa teinte spécifique vert métallisé et son intérieur en cuir blanc et tissu à motif. Deux modèles seront proposés, une version en coupé 2-portes et une version cabriolet. La 205 qui nous intéresse ici est une version cabriolet donc, achetée par monsieur Galiegue en Suisse en 2010 ; c'était alors une reprise Peugeot d'un client. Il l'importe en France en 2015 et roulera régulièrement avec mais malheureusement un choc avant viendra arrêter l'utilisation de la voiture. Un pare-chocs et une jupe avant seront fournis avec la 205 pour réparer l'avant enfoncé. Un intérieur complet aussi pour changer celui qui n'est pas conforme à l'origine. Au niveau de la mécanique on peut noter que le carburateur est démonté et qu'il y a une fuite à un boîtier d'eau. Aujourd'hui cette sympathique Roland Garros mérite une petite restauration pour retrouver son lustre d'antan.

*The Peugeot 205 Roland Garros is a limited edition model launched in 1990, inspired by the famous Parisian tennis tournament. It stands out for its elegant design, distinctive metallic green colour and white leather and patterned fabric interior. Two models were available: a 2-door coupé and a convertible. The 205 we are interested in here is a convertible version, purchased by Mr Galiegue in Switzerland in 2010; it was then a Peugeot trade-in from a customer. He imported it to France in 2015 and drove it regularly, but unfortunately a front-end collision put an end to the car's use. A bumper and front skirt will be supplied with the 205 to repair the dented front end. A complete interior will also be provided to replace the one that does not conform to the original. Mechanically, it should be noted that the carburettor has been removed and there is a leak in a water box. Today, this charming Roland Garros deserves a little restoration work to restore it to its former glory.*

## CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE À DESTINATION DES ACHETEURS

AGUTTES

AGUTTES

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des maisons de vente et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce. En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire.

Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES. En participant à une vente aux enchères organisée par AGUTTES, y compris par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. En s'enregistrant pour participer aux enchères et/ou en enchérissant lors d'une vente, l'enchérisseur accepte d'être lié par les présentes CGV. Il lui est donc recommandé de les lire attentivement. Les CGV pourront être modifiées occasionnellement à la discrétion d'AGUTTES. Les Conditions Particulières de Vente relatives à une certaine vente et contenues dans le catalogue de vente peuvent également être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente. Ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente. En tant qu'opérateur de ventes volontaires, AGUTTES est assujetti aux obligations listées aux articles L.561-2 14° et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme, qu'il est tenu de faire respecter.

### I- LE BIEN MIS EN VENTE

MENTIONS PARTICULIÈRES DANS LE CATALOGUE

**Les mentions particulières figurant dans le catalogue ont les significations suivantes :**

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire à la suite d'une ordonnance du Tribunal Judiciaire assortis d'honoraires acheteurs à 14.40 %<sup>TTC</sup> ;

° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;

\* Lots en importation temporaire : soumis à des frais de 5,5 %<sup>TTC</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2025 ;

□ Biens vendus sous le régime général de la TVA (sur la totalité) ;

# Lots visibles uniquement sur rendez-vous ;

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

= Lots dument identifiés et soumis à caution.

AGUTTES

**Description des lots :** Les indications portées au catalogue réalisées par AGUTTES et son expert sont effectuées 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 :** 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.

AGUTTES

AGUTTES

**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.

AGUTTES

AGUTTES

**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.).

AGUTTES

AGUTTES

**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.

AGUTTES

AGUTTES

**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.

AGUTTES

AGUTTES

AGUTTES

AGUTTES

**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](mailto: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](mailto:bid@aguttes.com), l'enchérisseur devra avoir reçu un e-mail de confirmation de la part d'AGUTTES. Aucun ordre illimité ne sera retenu. Si AGUTTES reçoit plusieurs ordres d'achat pour des montants d'enchères identiques sur le même lot, l'ordre le plus ancien sera préféré.

- **En ligne via les plateformes *Live*** : Toute personne aura la possibilité de s'inscrire auprès de diverses plateformes Live pour participer à distance, par voie électronique, aux ventes aux enchères. L'enchérisseur via le Live est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge exclusive et s'additionneront à la commission d'achat. Les frais des plateformes sont habituellement les suivants : 

• 1,80%<sup>TTC</sup> pour Drouot Digital,

• 3%<sup>TTC</sup> pour Invaluable,

• 3%<sup>TTC</sup> pour 51Bidlive,

• 3,60%<sup>TTC</sup> pour Interenchères sur tous les lots (à l'exception des automobiles, facturés 48€<sup>TTC</sup> par véhicule).

AGUTTES

AGUTTES

**Procédure d'identification des enchérisseurs :** Au regard de ses obligations

en matière de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du

AGUTTES

AGUTTES

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.

AGUTTES

**Caution :** Pour certains ventes ou lots dûment identifiés, AGUTTES se réserve le droit de demander aux potentiels enchérisseurs de verser avant la vente une caution d'un montant déterminé, ainsi que toutes autres garanties et/ ou références bancaires jugées nécessaires. Il est demandé aux enchérisseurs de contacter AGUTTES au plus tard trois jours ouvrés avant la vente afin de procéder à la vérification des garanties données. Les dépôts de garantie sont à effectuer en euros par virement ou carte bancaire sur : <https://www.aguttes.com/depot-caution>.

Dans le cas où l'enchérisseur ne serait pas adjudicataire lors de la vente, AGUTTES procèdera au remboursement de la caution perçue dans un délai de 5 jours ouvrables après la vente, sans intérêts sous réserve de tout droit de compensation. L'enchérisseur reconnaît 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.

AGUTTES

AGUTTES

**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.

AGUTTES

**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.

AGUTTES

**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.

AGUTTES

AGUTTES

**Retraction :** Chaque enchère portée et chaque adjudication sont définitives. Chaque enchère engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit en salle, au téléphone, en ligne ou sur exécution de son ordre d'achat.

**Transfert des risques et de la propriété :** Le transfert de propriété et des risques entre le vendeur et l'adjudicataire s'opère par le prononcé du mot « adjugé » par le commissaire-priseur. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux pertes et dommages que les lots pourraient subir à compter de l'adjudication, l'adjudicataire devant faire assurer les lots acquis dès l'adjudication.

AGUTTES

AGUTTES

### III- EXÉCUTION DE LA VENTE

AGUTTES

**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).

AGUTTES

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.

AGUTTES

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).

AGUTTES

**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. Si l'adjudicataire n'est pas présent physiquement lors de la vente, il recevra sa facture par courriel.

AGUTTES

**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 entrainera 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%<sup>HT</sup> soit 3,6%<sup>TTC</sup> du montant total du bordereau acheteur

- Si le délai de paiement est supérieur à 3 mois à compter de la vente : 5%<sup>HT</sup> soit 6%<sup>TTC</sup> du montant total du bordereau acheteur.

AGUTTES

**TVA :** Le taux de TVA est de 20% (ou 5,5% pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais annexes seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux. Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE. Ces biens seront marqués par le signe **o**.

AGUTTES

AGUTTES

**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.

AGUTTES

**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 :

AGUTTES

**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**

- **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 Syme 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES est également adhérente du service Témis permettant la consultation et l’alimentation du fichier des restrictions d’accès aux ventes aux enchères. Aguttes se réserve le droit d’inscrire au fichier Témis l’adjudicataire défaillant ou son représentant, ayant pour conséquence de limiter la capacité d’enchérir de l’adjudicataire défaillant auprès des Opérateurs de vente volontaires adhérents et de lui interdire l’utilisation de la plateforme Interenchères. En outre, AGUTTES se réserve le droit de bloquer l’accès de l’adjudicataire défaillant à la plateforme Drouot et à d’autres plateformes de vente en ligne partenaires.

**Retrait et stockage des lots** : Un lot adjudgé ne pourra être délivré à l’acheteur qu’après paiement intégral du bordereau d’achat et de toutes les sommes / pénalités qui seraient dues par l’adjudicataire, encaissés sur le compte bancaire d’AGUTTES. En conséquence, dans le cas où le bordereau acheteur comporterait plusieurs lots et en cas de paiement partiel du bordereau acheteur et/ou à défaut de

paiement total ou partiel des autres sommes/pénalités dues par l’adjudicataire, aucun des lots inclus dans le bordereau acheteur ne sera délivré par AGUTTES à l’adjudicataire. Tous les lots seront délivrés à l’adjudicataire le jour du paiement total du bordereau acheteur et des sommes/pénalités dues par l’adjudicataire. Les lots seront délivrés à l’acquéreur en personne après présentation de tout document prouvant son identité ou au tiers qu’il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d’identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais et aux risques de l’adjudicataire uniquement.

Les lots qui n’auront pas été retirés le jour même après la fin de la vente seront à enlever sur rendez-vous par l’acheteur auprès de la personne mentionnée à cet effet sur la page de contacts qui se situe au début du catalogue. Le lieu de délivrance sera indiqué dans l’email accompagnant l’envoi de la facture.

Les frais de stockage applicables sont mentionnés ci-après (cf. article VI - CONDITIONS PARTICULIÈRES).

**Revente des lots payés et non récupérés** : Dans le cas où un ou des lot(s) adjudgé(s) et payé(s) en cours d’une vente aux enchères n’aurai(ent) toujours pas été enlevé(s) par l’acquéreur dans les délais convenus dans les « conditions particulières » ci-après et que les frais de stockage, de garde et de conservation applicables en viendraient à dépasser la valeur d’adjudication du ou des lot(s), AGUTTES se réserve la possibilité de les vendre afin de se rembourser l’intégralité des frais lui étant dus.

#### IV- DROIT DE PRÉEMPTION

L’État français peut exercer sur toute vente publique ou de gré à gré de biens culturels un droit de préemption. L’État dispose d’un délai de 15 jours à compter de la vente publique pour confirmer l’exercice de son droit de préemption et se subroger à l’acheteur. À défaut d’une confirmation écrite par l’État de son intention d’exercer ce droit dans le délai imparti, la vente sera considérée comme définitive et irrévocable.

#### V- EXPORTATION

Dans le cas d’un bordereau acheteur libellé à une adresse à l’étranger, il est précisé que certains lots sont assujettis à des formalités d’exportation (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d’exportation). Ces lots ne pourront être délivrés qu’à un transitaire dûment habilité. Les formalités sont du ressort de l’acquéreur et peuvent requérir un délai de 4 mois. AGUTTES est à la disposition de ses acheteurs pour les orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes à l’administration concernée. Cependant, AGUTTES ne pourra être tenu responsable des retards, refus ou autres décisions administratives défavorables, ni de tout manquement à la réglementation en matière d’exportation. Les délais d’exportation ou les refus de l’administration ne pourront en aucun cas justifier une absence ou un retard de paiement par l’acheteur, ni entraîner une annulation ou modification de la vente. L’acquéreur est seul responsable de l’ensemble des formalités et des délais administratifs applicables, qu’il s’engage à respecter.

#### VI- CONDITIONS PARTICULIÈRES

<p><b>1 - CALCUL DES HONORAIRES ACHETEURS</b></p> <p>L’adjudicataire devra s’acquitter, en sus du prix d’adjudication, par lot, des honoraires acheteurs suivants<span> </span>:</p> <p><b>- Pour les ventes des départements Bijoux (non cataloguées dites listées ou <i>on line</i>), Montres, Art impressionniste &amp; moderne, Tableaux &amp; Dessins anciens, Design, Mobilier &amp; Objet d’art, Haute époque, Collections, Cartes de collection, Sports, Mode &amp; Maroquinerie</b> (honoraires dégressifs)<span> </span>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>25%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 30%<sup>TTC</sup> sur les premiers 900 000 €<span> </span>;</li> <li>23%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 27,6%<sup>TTC</sup> au-delà de 900 001 €<span> </span>;</li></ul> <p><b>- Pour les ventes des départements Bijoux (cataloguées), Art contemporain, Peintres &amp; Arts d’Asie, Automobiliia</b> (honoraires dégressifs)<span> </span>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>26<span> </span>%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 31,2<span> </span>%<sup>TTC</sup> sur les premiers 900 000 €<span> </span>;</li> <li>23<span> </span>%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 27,6<span> </span>%<sup>TTC</sup> au-delà de 900 001 €<span> </span>;</li></ul> <p><b>- Pour les ventes des départements Violons &amp; Archets, Vins &amp; Spiritueux</b><span> </span>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>21%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 25,2%<sup>TTC</sup><span> </span>;</li></ul> <p><b>- Pour les ventes de livres et manuscrits</b> bénéficiant d’une TVA réduite<span> </span>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>25%<sup>HT</sup> soit 26,37%<sup>TTC</sup><span> </span>;</li></ul> <p><b>- Pour les ventes du département Automobiles de collection</b> (honoraires dégressifs)<span> </span>:</p>
--

<ul style="list-style-type: none"><li>16%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 19,2%<sup>TTC</sup> sur les premiers 900 000 € inclus<span> </span>;</li> <li>12%<sup>HT</sup> + TVA au taux en vigueur soit 14,4<span> </span>%<sup>TTC</sup> au-delà de 900 001 €.</li></ul>
---

#### 2- FRAIS DE STOCKAGE

Le stockage des biens ayant fait l’objet d’une adjudication dans le cadre d’une vente aux enchères ou d’une vente de gré à gré qui ne seraient pas enlevés par l’acheteur à l’expiration d’un délai de 15 jours suivant la vente (jour de vente inclus), sera facturé comme suit (chaque journée ou semaine commencée étant due) :

- Bijoux et / ou articles d’horlogerie**: 30€<sup>HT</sup> / jour de stockage ;
- Vin**: 1 €<sup>HT</sup> / col et par jour, sans préjudice des frais éventuellement appliqués par iCave ;
- Véhicules** : frais de stockage et de transport forfaitaires de 350€<sup>HT</sup>, augmentés d’un montant de 20 €<sup>HT</sup> / jour à partir du jeudi suivant la vente inclus ;
- Autres lots**: 3 €<sup>HT</sup> / jour pour les lots de moins de 1 m³ et 5 €<sup>HT</sup> / jour pour les lots de plus de 1 m³.

#### 3- OBJETS MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES

Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratif. En tant que biens d’occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement et n’offre aucune garantie quant à leur performance. Nous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors des expositions publiques avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

#### 4- MONTRES ET HORLOGES

Les articles d’horlogerie que nous vendons sont tous des biens d’occasion, ayant pour la plupart subi des réparations engendrant le remplacement de certaines pièces qui peuvent alors ne pas être d’origine. AGUTTES ne donne aucune garantie sur l’authenticité, la condition, ou le caractère original des composants d’un article d’horlogerie.

Les horloges peuvent être vendues sans pendules, poids ou clés et sauf mention expresse contraire, leur présence n’est pas garantie. Les bracelets de montres peuvent ne pas être d’origine et ne pas être authentiques.

Les montres de collection nécessitent un entretien général et régulier : des réparations ou révisions peuvent s’avérer nécessaires. Toutes ces réparations et révisions et tous les contrôles d’état de fonctionnement sont à la charge exclusive de l’acheteur, AGUTTES n’offrant aucune garantie sur leur bon état de marche. AGUTTES recommande aux acheteurs de faire vérifier les montres par un horloger qualifié avant toute utilisation.

#### 5- BIJOUX, PIERRES, OR ET MÉTAUX PRÉCIEUX

Certains lots contenant de l’or, du platine ou de l’argent peuvent être soumis à un contrôle par le bureau de garantie territorialement compétent afin de les soumettre à des tests d’alliage et de les poinçonner préalablement à la vente. AGUTTES n’engage en aucun cas sa responsabilité sur les conclusions du bureau de garantie. Les pierres précieuses de couleur (comme les rubis, les saphirs et les émeraudes) peuvent avoir été traitées pour améliorer leur apparence, par des méthodes telles que la chauffe ou l’huilage. Ces méthodes sont admises par l’industrie mondiale de la bijouterie mais peuvent fragiliser les pierres précieuses et/ou rendre nécessaire une attention particulière au fil du temps.

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 gemmologie pour chaque pierre précieuse mise à prix dans ses ventes aux enchères. L’absence de certificat ne garantit pas que les pierres n’ont pas été traitées. Lorsqu’AGUTTES fait établir de tels rapports auprès de laboratoires de gemmologie internationalement reconnus, lesdits rapports sont mentionnés et décrits au catalogue. En raison des différences d’approches et de technologies, les laboratoires peuvent ne pas être d’accord sur le traitement ou non d’une pierre précieuse particulière, sur l’ampleur du traitement ou sur son caractère permanent. Les laboratoires de gemmologie signalent uniquement les améliorations ou les traitements dont ils ont connaissance à la date du rapport qui reflète leur opinion. AGUTTES ne garantit pas et n’est aucunement responsable des rapports ou certificats établis par un laboratoire de gemmologie qui pourrait accompagner un lot.

#### 6- MOBILIER

Sans mention expresse indiquée dans le descriptif du lot, la présence de clés n’est aucunement garantie. L’acheteur reconnaît que l’absence de clé ne peut en aucun cas justifier un refus de paiement ou une réclamation.

#### 7- ESPÈCES VÉGÉTALES ET ANIMALES PROTÉGÉES

Les objets composés partiellement ou entièrement de matériaux provenant d’espèces de flore et de faune en voie d’extinction et/ou protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Le législateur impose de règles strictes pour l’utilisation commerciale de ces matériaux, en particulier en ce qui concerne le commerce de l’ivoire.

Les acheteurs sont informés que l’importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d’exportation et d’importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l’exportation ou l’importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d’espèces en voie d’extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l’impossibilité d’exporter ou d’importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d’annulation de la vente. L’acheteur est seul responsable de l’obtention de toutes les autorisations nécessaires pour l’acquisition ou le transport de ces objets.

#### 8- VIN

Les bouteilles anciennes peuvent naturellement être fragilisées avec le temps et les transports. AGUTTES ne pourra être considéré comme responsable de l’état du bouchon.

Les ventes de vins sont des ventes sur désignation, c’est-à-dire des ventes d’objets désignés au moment de la vente, mais non exposés. Le retrait des lots directement après la vente est donc exclu. Leur retrait est uniquement possible sur rendez-vous. L’acheteur doit envoyer un courriel accompagné de son bordereau acquitté à l’adresse électronique suivante : [retraits.aguttes@icave.eu](mailto: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 inférieures à celles d’aujourd’hui. Une grande prudence est recommandée aux acheteurs lors de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d’effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d’huile, pression des pneus, etc.).

#### Obligations supplémentaires de l’adjudicataire

- L’adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d’immatriculation du véhicule acquis.
- L’adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s’effectuera à ses risques et à ses frais.

**Retrait et stockage des lots** : Les véhicules sont stockés dès le lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à toute proximité de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous, à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement 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.

## VII- DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu'AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel.

Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements, communication...). Ces données sont constituées d'informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires.

Les enchérisseurs sont informés qu'ils disposent d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, à la portabilité, d'opposition et de limitation à l'égard de ces données auprès d'AGUTTES. Les demandes doivent être exercées par écrit à l'adresse : [communication@aguttes.com](mailto:communication@aguttes.com). Toute réclamation sur la législation applicable en matière de protection des données peut être portée devant la CNIL : [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr).

## VIII- PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

AGUTTES est propriétaire de tout droit de reproduction des biens vendus avant et après la vente. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon. La vente d'un lot n'implique en aucun cas cession des droits de propriété intellectuelle éventuellement applicables (représentation et/ou reproduction) sur l'œuvre.

## IX- LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

Les présentes CGV et les droits et obligations en découlant seront régis par la loi française.

Toute action en justice relative aux activités de vente d'AGUTTES sera tranchée par le Tribunal Judiciaire compétent en France, conformément à l'article L.321-37 du Code de commerce. En particulier, toutes les actions en justice impliquant des adjudicataires et / ou enchérisseurs ayant la qualité de commerçant seront tranchés par le Tribunal judiciaire de Nanterre.

Les enchérisseurs, adjudicataires ainsi que leurs mandataires reconnaissent que Neuilly-sur-Seine est le lieu d'exécution des prestations exclusif d'AGUTTES.

Les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée.

Pour toute difficulté, le Commissaire du Gouvernement près du Conseil des maisons de vente peut être saisi gratuitement en vue de parvenir à une solution amiable. Les réclamations se font par voie postale au 19 avenue de l'Opéra, 75001 Paris ou en ligne sur le lien suivant : <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. Il est également possible de déposer une demande de règlement à l'amiable sur une plateforme européenne de règlement de litiges en ligne entre consommateurs et professionnel, accessible sur le lien suivant : <https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main.home2.show&lng=FR>.

## X- SATISFACTION CLIENT

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse [serviceclients@aguttes.com](mailto:serviceclients@aguttes.com), ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.

## GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR BUYERS

*AGUTTES SAS (“AGUTTES”) is a voluntary public auction operator, registered with the French Auction Market Authority and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code. In this capacity, AGUTTES acts as the seller's agent, who enters into a contract with the successful bidder.*

*These General Terms and Conditions of Sale (“GTCS”) govern the relationship between AGUTTES and the bidders for public auctions and private sales organised by AGUTTES. By taking part in an auction organised by AGUTTES, including via an online platform, the bidder agrees to be bound by these GTCS. By registering to participate in the auction and/or placing a bid during a sale, the bidder agrees to be bound by these GTCS. They are therefore advised to read them carefully. The GTCS may be modified from time to time at the discretion of AGUTTES. The Special Terms and Conditions of Sale relating to a particular sale and contained in the sales catalogue may also be modified in writing and/or orally by AGUTTES prior to the sale. These modifications will be recorded in the official sale report. As a voluntary sales operator, AGUTTES is subject to the obligations listed in articles L.561-2 14° et seq. of the French Monetary and Financial Code relating to the fight against money laundering and the financing of terrorism, which it is obliged to enforce.*

## I- THE GOODS FOR SALE

*SPECIFIC INFORMATION IN THE CATALOGUE*

**The special notes in the catalogue are defined as follows**

*+ 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 probative value. The translations are free.*

*No other warranty is provided by AGUTTES, it being stated that only the seller will be liable for hidden defects and any potential legal warranty of conformity (excluded for second-hand goods). A certificate of authenticity for the lot will only be available if mentioned in the lot description.*

*The dimensions, weights and other information of the lots are given as an indication with a reasonable margin of error. Conversions to imperial units (inches) are provided for information only and are free.*

*Restorations carried out as a precautionary measure, which do not alter the distinctive 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 verify 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 available documentation prior to the sale, during a private appointment or a public viewing. It is advisable to be assisted by an expert of the industry to assess the condition of the goods in detail.*

**Reproduction of the lots:** *All defects and imperfections of the lots are not visible on the photographs of the lots reproduced in the catalogues, online or on any communication medium. Photographs may not give an entirely faithful image of the actual condition of a lot and may differ from what would be perceived by a direct observer (size, colour, etc.).*

**Estimates:** *Estimates are based on the state of technical knowledge, the quality of the lot, its origin, its condition and the market price on the day of the estimate. They are provided for information purposes only and cannot be considered as a guarantee that the lot will be sold at the estimated price. Bidders are informed that estimates may fluctuate according to market trends and the particular characteristics of the lot.*

**Condition reports:** *Condition reports, additional photographs and documents relating to the lots are available on request up to 24 hours before the sale. They must be consulted before bidding.*

## II- THE SALE

**Registration for the sale**

*Important: the standard and preferred method of bidding is to be present in the auction room.*

*As an additional service, AGUTTES offers prospective buyers alternative ways to bid, subject to prior registration no later than 6 pm on the last working day before the sale:*

- **By telephone:** *Anyone may register at [bid@aguttes.com](mailto:bid@aguttes.com) to place live verbal bids by telephone during the sale. The order must be communicated in writing, using the duly completed form, bank details, a copy of the bidder's identity document and the bidder's company registration certificate. AGUTTES accepts telephone bids free of charge. The potential bidder must have received a prior confirmation email from AGUTTES in order to be called.*

- **On a buy order:** *Any person will be able to send purchase orders to AGUTTES. The order must be communicated in writing, using the duly completed form, together with bank details and a copy of their identity document. AGUTTES graciously agrees to handle these orders. If you would like to send a request by e-mail to [bid@aguttes.com](mailto:bid@aguttes.com), the bidder must have received a confirmation email from AGUTTES. No unlimited orders will be accepted. If AGUTTES receives several purchase orders for identical bid amounts on the same lot, the oldest order will be preferred.*
- **Online via the Live platforms:** *Anyone may register on various Live platforms to participate remotely in the auctions via electronic means. Live bidders are hereby informed that the costs invoiced by these platforms shall be borne exclusively by them and shall be added to the purchase commission. Platform fees are usually as follows\*:*

- 1.80% incl. taxes for Drouot Digital,
- 3% incl. taxes for Invaluable,
- 3% incl. taxes for 51Bidlive,
- 3.60% incl. taxes for Interenchères on all lots (with the exception of cars, which are charged €48 incl. taxes per vehicle).

**Procedure for identifying bidders:** *In view of its obligations regarding anti-money laundering and counter-terrorism financing (AML-CTF), prospective buyers are requested to identify themselves to AGUTTES in order to allow the registration of their personal data. AGUTTES reserves the right, at its sole discretion, to ask any potential bidder:*

- *in case of natural persons, to provide proof of their identity and legal entities, to provide a company registration certificate less than 3 months old (it being specified that only the legal representative of the company or any duly authorised person may bid),*

- *and, in any case, to make a deposit and provide banking references as well as the origin of the funds received, in light of obligations relating to anti-money laundering and combatting the financing of terrorism AML/CFT.*

*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/CFT 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. Security deposits must be paid in euros by wire transfer or credit/debit card to: <https://www.aguttes.com/depot-caution>. If the bidder is not successful at the sale, AGUTTES will reimburse the security deposit received within 5 working days after the sale, without interest and without prejudice to any right of set-off. The bidder acknowledges and accepts that any losses caused by variations in exchange rates or bank charges relating to this transfer will be borne exclusively by the bidder.*

**Mandate by a third party:** *All bidders are deemed to be bidding on their own behalf and are held solely responsible for their bid. A bidder with a power of attorney must inform AGUTTES of its existence during the identification and registration procedure and produce a copy of the power of attorney and any other documents requested by AGUTTES. In such a case, the bidder and the principal shall be jointly and severally liable.*

**Management of the sale:** *The auctioneer conducts the sale, ensuring the freedom and equality of bidders, while adhering to the established practices of the profession. The auctioneer maintains order during the sale and reserves the right to deny access to the auction room to any prospective bidder for just cause. The auctioneer reserves the right to refuse any bid, to organise the auction in the most appropriate way, to move, withdraw, combine or separate any lot from the sale.*

**Auction sale:** *The highest and final bidder will be the successful bidder, regardless of the method used (order, internet, phone, in person, etc.). The auction sale is confirmed by the pronouncement of the word “Sold”, 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 relisted, 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, over the phone, 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 “sold”. AGUTTES declines all responsibility for any loss or damage that may occur to the lots from the time of the auction. The successful bidder must insure the lots purchased from the time of the auction.*

## III- PERFORMANCE OF THE SALE

**Purchase commission:** *In addition to the hammer price, the successful bidder must pay the buyer's fees applicable to each lot. The method for calculating the buyer's fees for the different categories of lots is specified below (see article VI- SPECIAL TERMS AND CONDITIONS). In addition to the hammer price and the buyer's fees, the successful bidder must pay all taxes, including VAT, as well as any administration, handling and storage fees, and any other sums that may be due in the event of late payment, as mentioned below. Buyers via the Live platforms will pay, in addition to the bids and buyer's fees, an additional commission which will be paid in full to the platforms (see article II- THE SALE: Registration for the sale).*

**Payment terms:** *Payment of the sums due must be made “immediately” by the successful bidder as soon as the sale is completed. The payment is made in euros. Any bank charges are payable by the successful bidder and are not deducted from*

the sums due. If the successful bidder is not physically present at the sale, they will receive their invoice by email.

**Late Payment and Penalties:** The buyer will not be granted any payment extension unless expressly agreed by the seller. Any payment delay granted by the seller will result in the application of the following penalties, which will be due to AGUTTES and added to the amounts specified below for the defaulting successful bidder, namely: If the payment delay is 3 months or less from the sale: 3% excl. taxes, i.e., 3.6% incl. taxes of the total buyer's invoice amount  
If the payment delay is more than 3 months from the sale: 5% excl. taxes, i.e., 6% incl. taxes of the total buyer's invoice amount.

**VAT:** The VAT rate is 20% (or 5.5% for books). As a matter of principle, unmarked lots will be sold subject to VAT on the margin. The purchase commission and ancillary costs will be supplemented by an amount representing VAT, which will not be separately listed in our invoices.  
By way of exception, and at the seller's request, the general VAT system may be applied to goods offered for sale by an EU professional. These goods will be marked with the sign α.

**Possible cases for VAT refunds to the buyer:** The professional from the European Union, (i) upon providing their intra-community VAT number and (ii) supplying proof of export of the lot from France to another Member State;  
The non-EU resident, upon providing (i) the customs export document outside the European Union showing AGUTTES as the sender and (ii) within 3 months following the auction date or the date of obtaining the export license.

**Payment terms:** Legal means of payment accepted (payment by credit/debit card or wire transfer is strongly recommended):  
- Wire transfer: from the buyer's account, quoting the invoice number:

<p><b>IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222 - BIC CMCIFRPP</b> <b>Account holder AGUTTES</b> <b>Direct debit CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES</b> <b>178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS</b></p>
---

- Cash: pursuant to Articles L.112-6 and D.112-3 of the French Monetary and Financial Code: (i) up to €1,000 for French tax residents or individuals acting for professional purposes; (ii) up to €15,000 for individuals whose tax residence is outside France (upon presentation of passport and proof of address);  
- Credit/debit card at the terminal or remotely (at <https://www.aguttes.com/paiement-en-ligne>). The bank fees, which typically range between 1% and 2.5%, are not the responsibility of the auction house. Partial payments in multiple installments for the same lot with the same card are not permitted;  
- Cheque (as a last resort): Upon 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 relisted 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 upon 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 reauction, (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 goods of the defaulting buyer held by AGUTTES until full payment is made by said buyer, and to bring legal proceedings before the competent courts to recover the amounts due;
- Offset any amount owed to the buyer against any unpaid amount relating to a lot or any damage suffered by AGUTTES as a result of a breach of these GTCS by the buyer;
- Prohibit the defaulting buyer from bidding in future sales organised by AGUTTES or make bidding subject to the payment of a prior deposit;
- Register the defaulting buyer in a shared defaulters list used by various affiliated auction houses. AGUTTES is a member of the Central Register for the Prevention of Non-Payments maintained by Auctioneers, where payment incidents may be recorded. Rights of access, rectification and opposition on legitimate grounds may be exercised by the debtor concerned at Symev 15, rue Freycinet 75016 Paris. AGUTTES is also a member of the Témis service, which enables both the consultation and contribution to the database of restrictions on access to public auctions. Aguttes reserves the right to register the defaulting bidder or their representative in the Témis database, which may result in restricting the bidder's ability to participate in auctions held by member Voluntary Sales Operators and in prohibiting them from using the Interenchères platform. In addition, AGUTTES reserves the right to block the access of the defaulting bidder to the Drouot platform and other partner online sales platforms.

**Collection and storage of lots:** An auctioned lot will only be released to the buyer after full payment of the purchase invoice and any amounts/penalties owed by the successful bidder have been received in AGUTTES' bank account. Consequently, if the purchase invoice includes several lots and only partial payment of the invoice and/or full or partial non-payment of other amounts/penalties owed by the successful bidder are received, none of the lots listed on the purchase invoice will be released by AGUTTES to the successful bidder. All lots will be delivered to the successful bidder on the day of full payment of the buyer's invoice and the sums/penalties due by the successful bidder.  
The lots will be delivered to the buyer in person upon presentation of any document proving their identity or to a third party designated by them and entrusted with an original power of attorney and a copy of their identity document. The lots are collected at the sole expense and risk of the successful bidder.  
Lots that have not been collected by the end of the sale on the same day will be collected by appointment by the buyer from the person mentioned for this purpose on the contact page at the beginning of the catalogue. The place of delivery will be indicated in the e-mail sent with the invoice.  
The applicable storage charges are set out below (see Article VI-SPECIAL TERMS AND CONDITIONS).

**Resale of lots paid for but not collected:** In the event that one or more lots awarded and paid for in the course of an auction sale have still not been collected by the buyer within the deadlines agreed to in the "special terms and conditions" below and that the applicable storage, custody and preservation costs exceed the auction value of the lot(s), AGUTTES reserves the right to sell them in order to be reimbursed for all costs due.

#### IV- RIGHT OF PRE-EMPTION

The French State may exercise a right of pre-emption on any public or private sale of cultural goods. The State has 15 days from the date of the public sale to confirm that it has exercised its right of pre-emption and to substitute itself for the buyer. In the absence of written confirmation from the State of its intention to exercise this right within the time limit set, the sale will be considered final and irrevocable.

#### V- EXPORT

In the case of a buyer's invoice addressed to a foreign address, it is specified that certain lots are subject to export formalities (requests for certificates for cultural goods, export license). These lots may only be delivered to a duly authorised

forwarding agent. The formalities are the responsibility of the buyer and may take up to 4 months. AGUTTES is at the disposal of its buyers to guide them through these procedures or to forward requests to the relevant authority. However, AGUTTES cannot be held liable for delays, refusals or other unfavourable administrative decisions, nor for any failure to comply with export regulations. Under no circumstances may export delays or administrative refusals justify a failure or delay in payment by the buyer, nor lead to a cancellation or modification of the sale. The buyer is solely responsible for all applicable administrative formalities and deadlines, which they undertake to comply with.

#### VI- SPECIAL CONDITIONS

<p>1 - CALCULATION OF THE BUYERS' FEES In addition to the hammer price, the successful bidder must pay the following buyers' fees per lot:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>For sales in the following departments: Jewellery (non-catalogued, so-called listed or online), Timepieces, Impressionist &amp; Modern Art, Old Paintings and Drawings, Design, Furniture and Decorative Arts, Early Period, Collections, Collectible Maps, Sports, Luggage (tiered fees):</b><ul style="list-style-type: none"><li>• 25% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 30% incl. taxes on the first €900,000;</li><li>• 23% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 27.6% incl. taxes above €900,001;</li></ul></li><li>- <b>For sales in the following departments: Jewellery (catalogued), Contemporary Art, Painters &amp; Arts of Asia, Automobilia (tiered fees):</b><ul style="list-style-type: none"><li>• 26% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 31.2% incl. taxes on the first €900,000;</li><li>• 23% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 27.6% incl. taxes above €900,001;</li></ul></li><li>- <b>For sales in the following departments: Violins &amp; Bows, Wines &amp; Spirits:</b><ul style="list-style-type: none"><li>• 21% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 25.2% incl. taxes;</li></ul></li><li>- <b>For sales of books and manuscripts</b> benefiting from a reduced VAT rate:<ul style="list-style-type: none"><li>• 25% excl. taxes, i.e. 26.37% incl. taxes;</li></ul></li><li>- <b>For sales in the department of Collectible Cars (tiered fees):</b><ul style="list-style-type: none"><li>• 16% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 19.2% incl. taxes on the first €900,000;</li><li>• 12% excl. taxes + VAT at the current rate, i.e. 14.4% incl. taxes above €900,001.</li></ul></li></ul>
--

2 - STORAGE COSTS  
The storage of items sold at auction or through private sale that have not been collected by the buyer within 15 days following the sale (the day of the sale included) will be charged as follows: (each day or week started will be due):  
- **Jewellery and/or timepieces:** €30 excl. taxes per day of storage;  
- **Wine:** €1 excl. taxes per bottle per day, without prejudice to any fees that may be applied by iCave;  
- **Vehicles:** flat storage and transport fees of €350 excl. taxes, plus an additional €20 excl. taxes per day starting from the Thursday following the sale, including that day;  
- **Other lots:** €3 excl. taxes per day for lots smaller than 1 m<sup>3</sup> and €5 excl. taxes per day for lots larger than 1 m<sup>3</sup>.

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 - TIMEPIECES  
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 timepieces 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 timepieces checked by a qualified watchmaker before use.

5 - JEWELLERY, 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.

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 is aware and consents to the fact that the absence of a key can under no circumstances justify a refusal to pay or a complaint.

7 - PROTECTED PLANTS 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 liable 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. Wine sales are conducted by specification, meaning that the items are identified at the time of sale but are not physically displayed. 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](mailto: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 technical inspection.  
The vehicles on sale are from an era during which 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 purchased vehicle.

The successful bidder must organise the transport of the lot purchased, which will be at its own risk and expense.

**Collection and storage of lots:** The vehicles are stored the day after the sale in closed, secure premises very close to Paris. They may be collected by appointment, from the Tuesday following the sale date and after full payment of the hammer price and costs, from Monday to Friday until 4:30 pm at the latest. It should be noted that the transfer of risks takes place as soon as the goods are auctioned. AGUTTES declines all responsibility for any damage to the vehicle after the auction sale.

#### VII- PERSONAL DATA

Bidders are informed that AGUTTES may collect and process their data in accordance with the General Data Protection Regulation (EU) 2016/679 of 27 April 2016 (GDPR) and the French Data Protection law No. 78-17 of 6 January 1978, as amended by law No. 2018-493 of 20 June 2018 regarding the protection of personal data. Data is collected for the purposes of managing their contractual or pre-contractual relations (sales registration, invoicing, accounting, settlements, communication, etc.). This data includes information such as surnames, first names, postal address, email address, telephone number and bank details.

Bidders are informed that they have a right of access, rectification, erasure, portability, opposition and limitation with regard to this data which they may exercise by contacting AGUTTES. Requests should be made in writing to: [communication@aguttes.com](mailto:communication@aguttes.com). Any complaints concerning applicable data protection legislation may be made to the CNIL (French National Data Protection Authority): [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr).

#### VIII- INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES owns all rights to reproduce the goods sold before and after the sale. Any reproduction is prohibited and constitutes an infringement. The sale of a lot in no way implies the transfer of any applicable intellectual property rights (representation and/or reproduction) on the work.

#### IX- APPLICABLE LAW AND JURISDICTION

These GTCs and the rights and obligations arising therefrom shall be governed by French law.

Any legal action relating to the sales activities of AGUTTES will be decided by the competent Judicial Court 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 Judicial Court of Nanterre.

Bidders, successful bidders and their representatives acknowledge that Neuilly-sur-Seine is the exclusive place for AGUTTES to perform its services.

Civil liability claims arising from auctions and voluntary and judicial sales of furniture by public auction are subject to a limitation period of five years from the date of the auction.

In case of any difficulty, the Government Commissioner attached to the Council of Auction Houses can be contacted free of charge in order to reach an amicable solution. Complaints can be made by post to 19 avenue de l'Opéra, 75001 Paris or online at the following link: <https://conseilmaisonsdevente.fr/fr/reclamation>. It is also possible to submit a request for amicable settlement on a European platform for settling online disputes between consumers and professionals, accessible at the following link: <https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/index.cfm?event=main.home2.show&lng=FR>.

#### X- CUSTOMER SATISFACTION

If a customer feels that they have not received a satisfactory response, they are advised to first contact the head of the relevant department at AGUTTES directly. If no response is received within the specified time, the customer may contact the customer service department at [serviceclients@aguttes.com](mailto:serviceclients@aguttes.com). This department is part of the AGUTTES Quality Department.



## RETROMOBILE 2026

DU 28 JANVIER AU 1<sup>ER</sup> FÉVRIER 2026

**Contactez-nous dès à présent pour mettre en lumière votre voiture sur notre stand.**

# COMMENT VENDRE ?

## HOW TO SELL?

### 1 RASSEMBLER VOS INFORMATIONS

GATHERING YOUR INFORMATION

Afin de réaliser une estimation précise de vos biens, n'hésitez pas à nous fournir toutes les informations en votre possession (photos, dimensions, date, signature, caractéristiques techniques, provenance, état de conservation, etc.).

*In order to make an accurate estimate of your property, please provide us with all the information you have (photos, dimensions, date, signature, technical characteristics, provenance, state of preservation, etc.).*

### 2 NOUS CONTACTER

CONTACT US

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés basés à Neuilly-sur-Seine. Vous pouvez également vous rapprocher de nos représentants locaux, à Aix-en-Provence, Lyon, Lille, Bruxelles ou Genève afin de bénéficier d'un service de proximité.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Inventaires & Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet. Nos estimations sont gracieuses et confidentielles.

*To include your property in our next sales or to ask for advice, please do not hesitate to contact our specialist departments based in Neuilly-sur-Seine. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Lille, Brussels or Geneva to benefit from a local service. If you are willing to offer for sale an important ensemble comprising several specialities, the Inventories & Private Collections department is at your disposal to coordinate your project. Our valuations are free and confidential.*

### 3 ORGANISEZ UN RENDEZ-VOUS D'EXPERTISE

ORGANISE AN APPRAISAL MEETING

Pour donner suite aux éléments reçus et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous le type de vente le plus adapté. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services. Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

*Based on the information we receive and an initial analysis of your requirements, we will work with you to determine the most suitable type of sale. We will then arrange a meeting with you to go through the details of the appraisal and give you more information about our services. We can be contacted by e-mail or telephone.*

### 4 CONTRACTUALISER

CONTRACTING

Les conditions financières (estimation, prix de réserve, honoraires) et les moyens alloués à la mise en vente (promotion, transport, assurance...) sont formalisés dans un contrat. Celui-ci peut être signé lors d'un rendez-vous ou à distance de manière électronique.

*The financial conditions (valuation, reserve price, fees) and the resources allocated to the sale (promotion, transport, insurance, etc.) are formalised in a contract. This can be signed during an appointment or electronically from a distance.*

### 5 VENDRE

SELL

Chacun de nos départements organise 4 ventes aux enchères par an ainsi que des ventes online. Après la clôture des enchères, le département vous informe du résultat et vous recevrez le produit de celles-ci sous 4 à 6 semaines.

*Each of our departments organises 4 auctions a year, as well as online sales. Once the auction has closed, the department will inform you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.*

# COMMENT ACHETER ?

## HOW TO BID?

### 1 S'ABONNER À NOTRE NEWSLETTER ET NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

SUBSCRIBE TO OUR NEWSLETTER AND FOLLOW US ON SOCIAL NETWORKS

- S'inscrire à la newsletter pour être informé des Temps forts chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues.
- Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

*Subscribe to our newsletter to keep up to date with the highlights at Aguttes, follow our specialists' discoveries and receive e-catalogues.*

- *Keep up to date with our news on social networks.*

### 2 AVANT LA VENTE, DEMANDER DES INFORMATIONS AU DÉPARTEMENT

BEFORE THE SALE, REQUEST INFORMATION FROM THE DEPARTMENT

Nous vous envoyons, sur demande, des informations complémentaires par e-mail : rapports de condition, certificats, provenance, photos... Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat. Chaque lot présenté a été préalablement examiné puis décrit en application du décret Marcus (3 mars 1981). La responsabilité d'Aguttes, selon la législation en vigueur, quant à l'authenticité du bien présenté est engagée.

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous. Nous vous invitons systématiquement aux expositions publiques quelques jours avant la vente. Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger avec vous.

*On request, we can send you additional information by e-mail: condition reports, certificates, provenance, photos, etc. We can send you additional photos and videos by MMS, WhatsApp or WeChat. Each lot presented has been examined and described in accordance with the Marcus Decree (3 March 1981). Aguttes is responsible for the authenticity of the items presented, in accordance with current legislation.*

*We systematically invite you to public exhibitions a few days before the sale. If you are unable to attend, we can arrange an audio or video chat with you.*

### 3 ENCHÉRIR

BID

- Venir et enchérir en salle.
- S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com.
- S'enregistrer pour enchérir sur le Live (solution recommandée pour les lots à moins de 5 000€).
- Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com.

- *Come and bid in the auction room.*
- *Register to bid by telephone at bid@aguttes.com.*
- *Register to bid on Live (recommended for lots under €5,000).*
- *Leave a maximum bid at bid@aguttes.com.*

### 4 PAYER ET RÉCUPÉRER SON LOT

PAY AND RECEIVE YOUR PROPERTY

- Régler son achat (virement ou paiement en ligne par carte bancaire recommandés).
- Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur.

- *Pay for your purchase (bank transfer or online payment by credit card recommended).*
- *Then collect your order or arrange for a courier to collect it.*

# LA MAISON



Exposition préalable à la vente *Autoworld | Auction & Motion* en octobre 2025 • Ferrari 308 Gr. 4 (R) FIA – 1980. **Vendue 257 000 €**

## PLUS DE 50 ANS DE PASSION DES ENCHÈRES

Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, la maison de ventes aux enchères Aguttes se compose aujourd'hui d'une équipe de 60 personnes, passionnée et qui constitue sa qualité première. Elle s'est hissée au fil des années, au rang d'acteur majeur du marché de l'art. Restée indépendante et familiale, avec trois enfants actifs, elle est au service de la transmission. Avec une salle des ventes située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation en région, à Bruxelles et Genève, Aguttes se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Ses 17 départements, portés par des experts et spécialistes internalisés, permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, de bijoux et d'automobiles, d'objets d'art et d'exception. Avec sa force de frappe en promotion et sa culture de la performance, la maison vise l'excellence et enregistre 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<sup>e</sup> & 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

### 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

### Mode & Maroquinerie

Agathe de Drouas  
+33 7 62 87 10 69  
drouas@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

## MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

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 & Est

Marie de Calbiac  
+33 7 60 78 08 77 • calbiac@aguttes.com

### Bruxelles

Ernest van Zuylen  
+32 487 14 11 13 • vanzuylen@aguttes.com

### Genève

Côme Bizouard de Montille  
+41 225 196 884  
montille.consultant@aguttes.com

# VENTES À VENIR

2025 DE NOVEMBRE  
À DÉCEMBRE

13 NOVEMBRE  
À 14H30

**Un automne moderne**  
Art impressionniste  
& moderne  
AGUTTES NEUILLY

18 NOVEMBRE  
À 14H30

**Arts décoratifs  
du XX<sup>e</sup> & Design**  
AGUTTES NEUILLY

19 NOVEMBRE  
À 14H30

**Je dirais même plus : ils sont  
fous ces bédéphiles!**  
Vente de bandes dessinées  
AGUTTES NEUILLY

19 NOVEMBRE  
À 15H

**Post-war & Art contemporain**  
AGUTTES NEUILLY

20 NOVEMBRE  
À 10H

**Grands vins & Spiritueux**  
AGUTTES NEUILLY

25 NOVEMBRE  
À 14H30

**Art impressionniste  
& moderne**  
AGUTTES NEUILLY

28 NOVEMBRE  
À 14H30

**Instruments & Archets  
du quatuor**  
AGUTTES NEUILLY

30 NOVEMBRE  
À 15H

**Automobiles de collection**  
La Vente d'Automne  
ESPACE CHAMPERRET, PARIS

02 DÉCEMBRE  
À 10H

**Arts d'Asie**  
AGUTTES NEUILLY

03 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Bijoux**  
AGUTTES NEUILLY

04 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Maîtres anciens**  
AGUTTES NEUILLY

05 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Livres & Manuscrits**  
AGUTTES NEUILLY

JUSQU'AU  
08 DÉCEMBRE  
À PARTIR DE 12H

**Automobilia**  
La Vente de Noël  
ONLINE ONLY

08 DÉCEMBRE  
À 17H

**Montres de collection**  
AGUTTES NEUILLY

10 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Bijoux & Perles fines**  
AGUTTES NEUILLY

11 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Mode & Maroquinerie**  
Vintage & contemporain  
AGUTTES NEUILLY

13 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Sports**  
AGUTTES NEUILLY

17 DÉCEMBRE  
À 14H30

**Haute époque**  
AGUTTES NEUILLY



## Art de la bande dessinée

PROCHAINE VENTE  
19 NOVEMBRE 2025

Contact : Pauline Boddaert  
+33 6 99 02 22 63 • bd@aguttes.com

## Post-war & Art contemporain

PROCHAINES VENTES  
19 NOVEMBRE 2025  
ET AVRIL 2026

Fabienne Verdier (née en 1962)  
*Méandres. Hommage à Van Eyck.*  
*La pensée labyrinthique*, 2011  
Encre et pigments et vernis sur toile,  
183 x 241 cm  
**En vente le 19 novembre**



Contact : Ophélie Guillerot  
+33 1 47 45 93 02 • guillerot@aguttes.com

AGUTTES



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

# Grands vins & Spiritueux

PROCHAINE VENTE  
20 NOVEMBRE 2025



Un Jéroboam (3L)  
Coteaux d'Aix en Provence Les Baux  
1989 - Domaine de Trévallon  
**En vente le 20 novembre**

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

AGUTTES

# Bijoux

PROCHAINE VENTE  
10 DÉCEMBRE 2025



Cartier  
Bracelet « Panthère »  
Or et diamants  
**En vente le 10 décembre**

Contact : Philippine Dupré la Tour  
+33 1 41 92 06 42 • duprelatour@aguttes.com

AGUTTES

# Automobiles de collection Automobilia

PROCHAINES VENTES  
AUTOMOBILIA | LA VENTE DE NOËL • *ONLINE ONLY* DU 2 AU 8 DÉCEMBRE 2025  
LA VENTE DE PRINTEMPS • MARS 2026  
TOUR AUTO | LA VENTE OFFICIELLE • AVRIL 2026



Ferrari 330 GT 2+2 Le Mans 1966 - 1965  
Vendue 200 000 € en mars 2025

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

AGUTTES





AGUTTES