AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE

Dimanche 13 décembre 2020

29

CONTACTS POUR CETTE VENTE

Directeur de département

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

Spécialiste

Clément Papin
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)7 60 78 10 18
papin@aguttes.com

Spécialiste

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

Administratrice

Clothilde Duval
+33 (0)7 64 36 18 21
duval@aguttes.com
voitures@aguttes.com

Consultant

Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

Directeur du Pôle
Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour

Enchères par téléphone
Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

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

Relations presse

Sébastien Fernandes
+33 (0)1 47 45 93 05
fernandes@aguttes.com

Photographes pour cette vente

Antoine Pascal
Mathieu Bonnevie
Kévin Van Campenhout

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés
Directeurs associés
Hugues de Chabannes, Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

Associés
Sophie Perrine, Gautier Rossignol

SAS Claude Aguttes
(SVV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine

SELARL Aguttes & Perrine
Commissaire-priseur judiciaire

AUTOMOBILES
DE COLLECTION

LA VENTE
D'AUTOMNE

13.12.2020
Neuilly-sur-Seine

Vente aux enchères

Dimanche 13 décembre 2020, 15h

Exposition privée sur rendez-vous

voitures@aguttes.com

Information importante
Au moment où nous lançons l'impression de ce catalogue, nous ne connaissons pas les mesures sanitaires qui seront en vigueur en décembre.
Concernant les expositions, si les photos au catalogue valent exposition, nous sommes à votre disposition pour tout renseignement et demande d'envoi de scans, de photos ou de vidéos complémentaires.
Dans la mesure du possible, une exposition sera proposée avant la vente aux horaires annoncés ci-dessus.
La vente sera si possible publique ou sinon en live à huis clos. En tous cas, nous vous offrons la possibilité d'enchérir par téléphone ou de laisser un ordre d'achat ferme (bid@aguttes.com) ou via la plateforme DrouotLive.
Nous actualiserons régulièrement ces informations sur notre site internet dans le respect des préconisations gouvernementales.

Catalogue et résultats visibles sur **aguttes.com**
Enchérissez en live sur **drouotonline.com**

DROUOT DIGITAL Live

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

1961 - Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Zagato
Vendue par notre Département de gré à gré en octobre 2020 - 350 000 € TTC
Sold by our private sales department in October 2020 for 350,000 € inc. sales tax

EDITO

Dans les années 60, James Bond conduisait une Aston Martin, il roulait vite, il embrassait la vie autant que les femmes et voyait le monde à sa manière entre le bien et le mal, avec lui au milieu. Il incarnait un genre masculin auquel on se réfère comme si son temps était révolu. Pourtant son image s'est inscrite dans le temps, symbole d'une virilité où élégance et machisme pouvaient faire la paire autant qu'une pilosité affirmée sur un torse musclé ! Ce James Bond n'est pas mort, il est éternel c'est évident. Fantasme infini, adulé ou inavoué, il a tout de même pris un petit coup dans l'aile notre James en perdant l'un de ses plus grands aspirants. Je crois que l'annonce de son décès a révélé en moi ce sentiment que rien ne sera plus jamais comme avant. Ma mère m'avait un jour dit qu'il était le plus bel homme sur terre, alors, je m'étais mis à voir chez mon père un air d'écossais faute de l'imaginer en agent secret. Seulement voilà, mon père ne roulait pas en Aston Martin mais en Ferrari !

Tout a changé, le temps et les modes sont passés devant nos yeux, mais je perçois, presque rassuré, que l'essentiel reste immuable. Mais quelle ne fut pas ma surprise quand récemment il m'annonça vouloir s'acheter une Aston Martin ! La passion étant un excellent remède anti-âge, je ne pouvais qu'approuver et sourire, amusé ! Celui qui m'a appris à conduire et qui m'a transmis cette passion pour la chose automobile, m'a aussi appris à faire ce que l'on aime pour apprendre à vivre. Tout est dans la nuance, l'important est d'en avoir conscience. Dans quelques jours, il aura 75 ans, et sa pilosité n'a toujours rien à envier à celle de James !

L'avantage d'une passion est d'être intemporelle. Quand on aime, on ne compte pas, alors pourquoi s'embarrasser du poids des ans ?! L'automobile ancienne se vit, se ressent, se partage, se consomme. Espérons pouvoir revivre cela tous ensemble prochainement car si le temps glisse sur l'acier de nos passions, nous pourrions finir par trouver le temps long !

Clothilde, Paul-Emile, Raphaël, Clément et moi-même tenions à remercier chaque propriétaire des voitures que vous retrouverez dans ces pages. Merci de nous avoir fait confiance.

In the 1960s, James Bond drove an Aston Martin. He drove fast, loved life as much as he did women, and saw the world his own way, split between good and bad, with himself in the middle. He embodied the kind of man people refer to as if his time were past. And yet, his image has become established over time, a symbol of masculinity where elegance and male chauvinism went hand in hand as much as a hairy chest and a muscular body. That James Bond is not dead, he is eternal: that much is obvious. The object of an endless fantasy, worshipped or unspoken, our James nonetheless took a knock when he lost one of the greatest contenders to his role. I think the announcement of his death made me realise that nothing would be the same again. My mother once told that he was the best-looking man on earth, so I began to see something Scottish in my father, even if I couldn't imagine him as a secret agent. But there was the rub, my father drove a Ferrari, not an Aston Martin!

Everything has changed, fads and fashions have passed before us, but I am almost relieved to see that what really matters remains unaltered. So you can imagine my surprise when he recently told me that he wanted to buy an Aston Martin! Since passion is an excellent anti-aging cure, I was amused but could only approve and smile! The person who taught me to drive and who passed down his passion for cars also taught me to do what you love, in order to learn to live. It's all a matter of subtle differences, what counts is to be aware of them. In a few days, he will be 75, and he still has just as many hairs on his chest as James!

Passion has the advantage of being timeless. When you love something, you lose count, so why worry about the years creeping by?! Old cars are there to be experienced, to be felt, to be shared, to be lapped up. Let us hope that we can all soon enjoy that together once again, for while time may leave no trace on the metal we love, we may end up finding that time very long!

Clothilde, Paul-Emile, Raphaël, Clément and I would like to thank each of the owners of the cars you will find in this catalogue. Thank you for placing your trust in us.

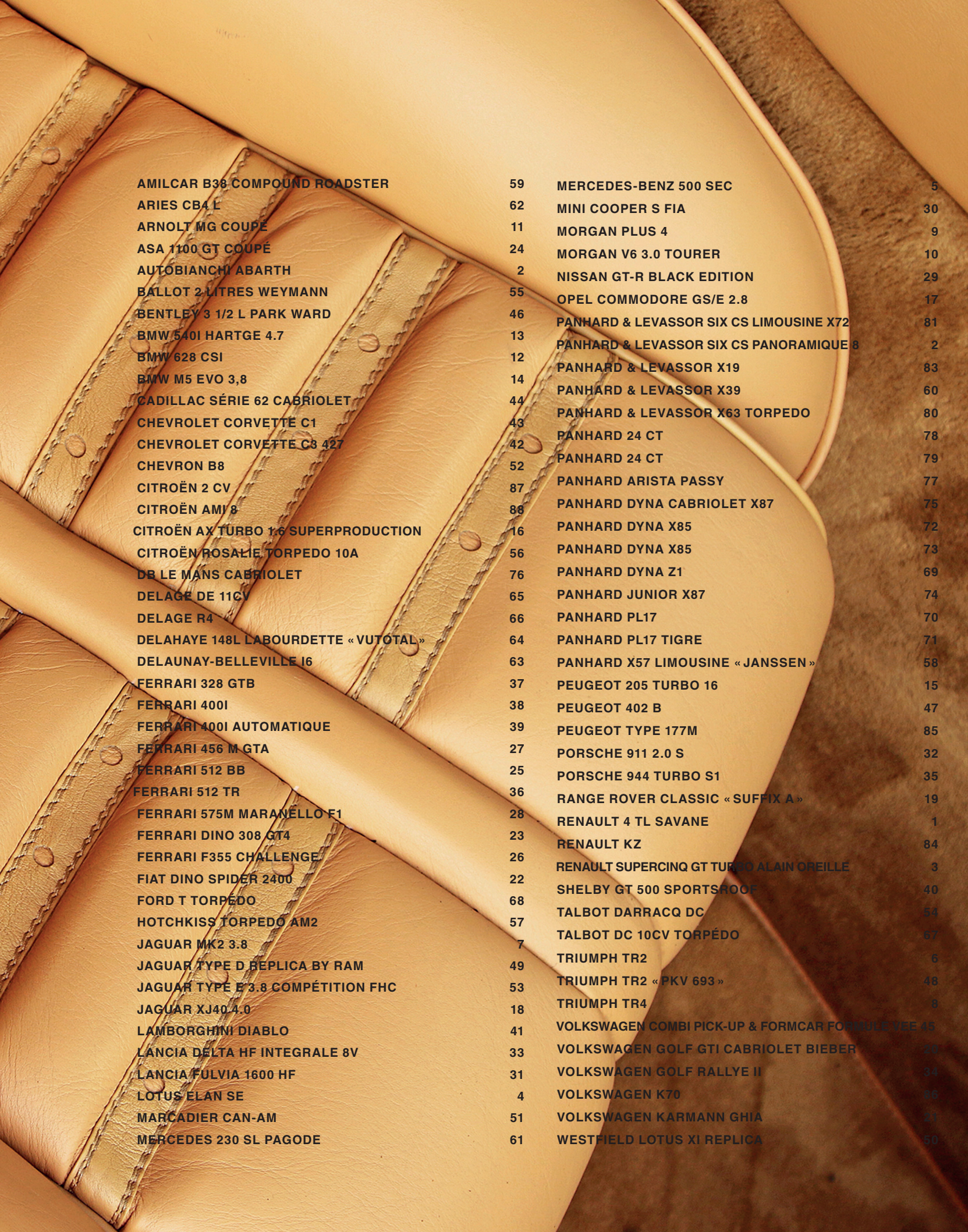
Gautier Rossignol

AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE

La Vente d'Automne

AGUTTES

INDEX



AMILCAR B38 COMPOUND ROADSTER 59
ARIES CB4 L 62
ARNOLT MG COUPÉ 11
ASA 1100 GT COUPÉ 24
AUTOBIANCHI ABARTH 2
BALLOT 2 LITRES WEYMANN 55
BENTLEY 3 1/2 L PARK WARD 46
BMW 540I HARTGE 4.7 13
BMW 628 CSI 12
BMW M5 EVO 3,8 14
CADILLAC SÉRIE 62 CABRIOLET 44
CHEVROLET CORVETTE C1 43
CHEVROLET CORVETTE C3 427 42
CHEVRON B8 52
CITROËN 2 CV 87
CITROËN AMI 8 88
CITROËN AX TURBO 1.6 SUPERPRODUCTION 16
CITROËN ROSALIE TORPEDO 10A 56
DB LE MANS CABRIOLET 76
DELAGE DE 11CV 65
DELAGE R4 66
DELAHAYE 148L LABOURDETTE « VUTOTAL » 64
DELAUNAY-BELLEVILLE I6 63
FERRARI 328 GTB 37
FERRARI 400I 38
FERRARI 400I AUTOMATIQUE 39
FERRARI 456 M GTA 27
FERRARI 512 BB 25
FERRARI 512 TR 36
FERRARI 575M MARANELLO F1 28
FERRARI DINO 308 GT4 23
FERRARI F355 CHALLENGE 26
FIAT DINO SPIDER 2400 22
FORD T TORPÉDO 68
HOTCHKISS TORPEDO AM2 57
JAGUAR MK2 3.8 7
JAGUAR TYPE D REPLICA BY RAM 49
JAGUAR TYPE E 3.8 COMPÉTITION FHC 53
JAGUAR XJ40 4.0 18
LAMBORGHINI DIABLO 41
LANCIA DELTA HF INTEGRALE 8V 33
LANCIA FULVIA 1600 HF 31
LOTUS ELAN SE 4
MARCADIER CAN-AM 51
MERCEDES 230 SL PAGODE 61
MERCEDES-BENZ 500 SEC 5
MINI COOPER S FIA 30
MORGAN PLUS 4 9
MORGAN V6 3.0 TOURER 10
NISSAN GT-R BLACK EDITION 29
OPEL COMMODORE GS/E 2.8 17
PANHARD & LEVASSOR SIX CS LIMOUSINE X72 81
PANHARD & LEVASSOR SIX CS PANORAMIQUE 8 2
PANHARD & LEVASSOR X19 83
PANHARD & LEVASSOR X39 60
PANHARD & LEVASSOR X63 TORPEDO 80
PANHARD 24 CT 78
PANHARD 24 CT 79
PANHARD ARISTA PASSY 77
PANHARD DYNA CABRIOLET X87 75
PANHARD DYNA X85 72
PANHARD DYNA X85 73
PANHARD DYNA Z1 69
PANHARD JUNIOR X87 74
PANHARD PL17 70
PANHARD PL17 TIGRE 71
PANHARD X57 LIMOUSINE « JANSSEN » 58
PEUGEOT 205 TURBO 16 15
PEUGEOT 402 B 47
PEUGEOT TYPE 177M 85
PORSCHE 911 2.0 S 32
PORSCHE 944 TURBO S1 35
RANGE ROVER CLASSIC « SUFFIX A » 19
RENAULT 4 TL SAVANE 1
RENAULT KZ 84
RENAULT SUPERCINQ GT TURBO ALAIN OREILLE 3
SHELBY GT 500 SPORTSROOF 40
TALBOT DARRACQ DC 54
TALBOT DC 10CV TORPÉDO 67
TRIUMPH TR2 6
TRIUMPH TR2 « PKV 693 » 48
TRIUMPH TR4 8
VOLKSWAGEN COMBI PICK-UP & FORMCAR FORMULE VEE 45
VOLKSWAGEN GOLF GTI CABRIOLET BIEBER 28
VOLKSWAGEN GOLF RALLYE II 34
VOLKSWAGEN K70 86
VOLKSWAGEN KARMANN GHIA 21
WESTFIELD LOTUS XI REPLICA 50

01

6 000 - 8 000 €

Seulement 52 000 kilomètres
Parfait état d'origine
Rare dans cet état

Carte grise française
Châssis n° VF1112C0000736410

Only 52 000 kilometers
Perfect original condition
Rare in this condition

French registration title
Chassis n° VF1112C0000736410

1987 Renault 4 TL Savane

Voiture populaire par excellence, la Renault 4 couramment appelée 4L a connu une carrière longue de plus de 30 ans. Les premières furent fabriquées en 1961 et le modèle se hisse rapidement en tête des ventes jusqu'en 1965, succédant alors à la Dauphine. Son succès est international et reste à ce jour la deuxième voiture la plus produite au monde, avec plus de 8 millions d'exemplaires. Son esthétique n'évolua que très peu, conférant à la petite citadine un look sympathique délicieusement « sixties ».
L'exemplaire que nous présentons ici est un modèle 4 TL « Savane », fabriqué entre 1986 et 1992. Il s'agit d'un modèle de 1987 qui ne totalise que 53 000 kilomètres au compteur et de couleur vert amandier. La voiture n'a connu qu'un propriétaire et se trouve dans un très bon état d'origine. La voiture est saine et fonctionne à merveille. Hormis sur le siège conducteur, la sellerie en tissu est très bien préservée, le compartiment moteur est impeccable et a conservé ses stickers originaux.

Very popular car in France, the Renault 4 commonly known as 4L had a career spanning more than 30 years. The first were made in 1961 and the model quickly rose to the top of sales until 1965, succeeding the Renault Dauphine. Its success is international and remains to this day the second most produced car in the world, with more than 8 million units. Its aesthetics changed very little, giving the little city-dweller a delightfully « sixties » look. The example presented here is a 4 TL « Savane » model, which has been manufactured between 1986 and 1992. This one is a 1987 model which has a total of only 53,000 kilometers on the odometer and is colored almond green. The car has only known one owner and is in very good original condition. The car is healthy and runs smoothly. Apart from the driver's seat, the fabric upholstery is very well preserved, the engine compartment is immaculate and has retained its original stickers. Nowadays, a very beautiful Citroën 2CV6 from the same period easily fetched 12,000 euros, so the equally popular 4L deserves to be considered again especially when it is such a beautiful copy, offered at a very attractive estimate.

02

12 000 - 16 000 €

Voiture bien préservée
Série VI équipée de la boite 5 vitesses
Sort de révision

Titre de circulation belge
Châssis : ZAA112B0001428794

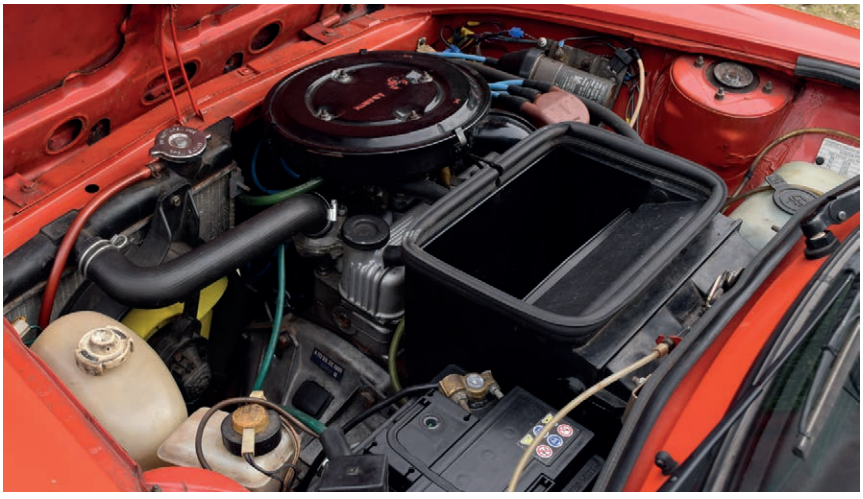
Well preserved car
VI Series with 5 speed gearbox
Recently overhauled

Belgian registration papers
Chassis n° ZAA112B0001428794

Autobianchi **ABARTH**
1983

A la recherche d'une petite auto adaptée à la circulation bruxelloise, le choix du propriétaire s'orienta vers ce modèle pour son état particulièrement sain et bien conservé. Ayant reçu une importante révision mécanique en janvier 2020, la conduite de cette voiture nous apporta entière satisfaction lors de notre examen. Bien guidée, agile en ville mais suffisamment vive grâce à ses 70 cv et le bon étagement de sa boite de vitesse à 5 rapports, cette voiture offrait clairement un agrément supplémentaire par rapport à ses concurrentes de l'époque, Mini Cooper, Renault 5 et autre Peugeot 104. Comptabilisant seulement 79 921 km le jour de notre visite, sa carrosserie est en très bon état tout comme sa baie moteur sans traces de rouille apparente. Son habitacle n'est pas en reste avec des sièges et des moquettes en bon état tout comme la planche de bord, non fendue par le soleil. Facile à utiliser régulièrement, avec un entretien assez simple, les beaux exemplaires sont devenus rares.

Il s'agit d'une intéressante 6ème Série produite de 1982 à 1984 avant que le dernier modèle supervisé par Carlo Abarth lui-même ne sonne la fin de 14 années de production de cette petite bombe italienne.



Looking for a small car suitable for Brussels traffic, the owner's choice turned to this model for its particularly healthy and well-preserved condition. Having received a major mechanical overhaul in January 2020, the driving of this car gave us complete satisfaction during our review. Well guided, agile in town but sufficiently lively thanks to its 70 hp and the good staging of its 5-speed gearbox, this car clearly offered an additional pleasure compared to its competitors at the time, Mini Cooper, Renault 5 and other Peugeot 104. Accounting for only 79,921 km on the day of our visit, its bodywork is in very good condition as is its engine bay with no visible traces of rust. Its interior is not to be outdone with seats and carpets in good condition, as is the dashboard, not cracked by the sun. Easy to use regularly, with fairly simple maintenance, beautiful specimen have become rare.

This is an interesting 6th Series produced from 1982 to 1984 before the last model supervised by Carlo Abarth himself marked the end of 14 years of production of this little Italian bomb.

Rare version Alain Oreille
Exemplaire préservé
Comportement dynamique

Carte grise française
Châssis n° VF1C4050502395220

Rare version Alain Oreille
Preserved copy
Dynamic behaviour

French registration
Chassis n° VF1C4050502395220

18 000 - 25 000 €

RENAULT **Supercinq**

1990

GT TURBO Alain Oreille

Face au succès des versions GTI de Peugeot et Volkswagen qui se livrent à l'époque une concurrence acérée, la marque au losange a lancé en 1976 la R5 Alpine qui, malgré ses nombreux atouts, ne parvient pas à se révéler l'égale de ses rivales. Renault décide alors de réagir et met à profit son expérience du turbocompresseur acquise en compétition. Ainsi naitra la Supercinq GT Turbo. Sur le plan esthétique, Marcello Gandini est parvenu à moderniser les lignes de la R5 tout en conservant l'essentiel. La GT Turbo sera présentée au public lors du Salon de Paris 1984 et connaitra un restylage en juillet 1987. Equipée du moteur Cleon-fonte 4 cylindres de 1,4 l alimenté par un carburateur Solex simple corps et un turbo Garret T2, la Supercinq GT Turbo affiche 115 puis 120 ch et atteint 204 km/h.
En 1989, afin de booster les ventes du modèle en fin de carrière et de rendre hommage à Alain Oreille et Gilles Thimonier, vainqueurs du championnat du monde des rallyes dans la catégorie groupe N, Renault présente la GT Turbo Alain Oreille. Cette série limitée à 2000 exemplaires se distingue par sa livrée Bleu sport 449, des jantes couleur carrosserie et un logo discret sur les montants de porte. A l'intérieur, elle reçoit l'autoradio de série et une sellerie spécifique à triangles bleus. Une version identique sera commercialisée sous le nom de « Raider » au Royaume-Uni.

Notre GT Turbo Alain Oreille a été livrée le 2 avril 1990 par la garage Renault d'Avesnes sur Helpe dans le Nord. Elle se présente dans un bon état général, son intérieur d'origine est bien préservé et son châssis est plutôt sain, seule sa carrosserie mériterait une intervention. Son compteur affiche un peu plus de 134 000 km ce qui au vu de son état de conservation correspond certainement à son kilométrage d'origine. Sa mécanique a reçu une révision au mois de septembre comprenant une vidange, une nouvelle pompe à essence ou encore une révision du carburateur. A son volant nous avons découvert une petite sportive dynamique et très agréable à conduire.
Les GT Turbo Alain Oreille sont rares sur le marché, notre exemplaire en bon état et conforme à l'origine possède donc tous les arguments pour vous convaincre.

Faced with the success of the GTI versions of Peugeot and Volkswagen, which at the time were in fierce competition, Renault launched the R5 Alpine in 1976 which, despite its many assets, did not manage to prove itself to be the equal of its rivals. Renault then decided to react and put to good use its experience of the turbocharger acquired in competition. Thus was born the Supercinq GT Turbo. In terms of aesthetics, Marcello Gandini succeeded in modernising the lines of the R5 while preserving the essentials. The GT Turbo was presented to the public at the 1984 Paris Motor Show and was restyled in July 1987. Equipped with the Cleon-fonte 4-cylinder 1.4-litre engine powered by a single-body Solex carburettor and a Garret T2 turbocharger, the Supercinq GT Turbo produced 115 then 120 bhp and reached 204 kph.

In 1989, in order to boost sales of the model at the end of its career and to pay tribute to Alain Oreille and Gilles Thimonier, winners of the World Rally Championship in the Group N category, Renault presented the Alain Oreille GT Turbo. This limited series of 2,000 units is distinguished by its Sport Blue 449 livery, body-coloured rims and a discreet logo on the door pillars. Inside, it features the standard radio and special blue triangle upholstery. An identical version will be marketed under the name « Raider » in the UK.

Our Alain Oreille GT Turbo was delivered on 2 April 1990 by the Renault garage in Avesnes sur Helpe in the North. It is in good general condition, its original interior is well preserved and its chassis is rather sound, only its bodywork would deserve an intervention. Its odometer shows a little more than 134,000 km, which in view of its state of conservation certainly corresponds to its original mileage. Its mechanics received an overhaul in September including an oil change, a new fuel pump and a carburetor overhaul. At the wheel we discovered a small, dynamic and very pleasant to drive sports car. Alain Oreille GT Turbo cars are rare on the market, so our car in good condition and in conformity with the original has all the arguments to convince you.

04

12 000 - 18 000 €

Version turbo
Mécanique fiable
Moins de 100 000 km

Carte grise belge
Châssis n° SCCGA36B1MHF27723

Turbo version
Reliable mechanics
Less than 100,000 km

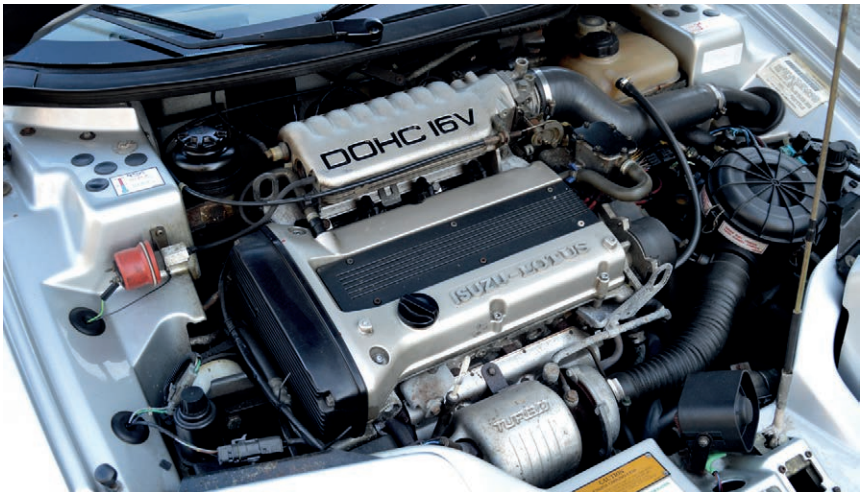
Belgian registration
Chassis No. SCCGA36B1MHF27723

1992

LOTUS Elan SE

A la fin des années 80, General Motors alors propriétaire de Lotus décide de lancer un nouveau modèle destiné à faire du volume et pérenniser la santé financière de la marque. Le projet de la Lotus Elan est relancé et portera le nom M 100. Pour le style, c'est le dessin de Peter Stevens qui sera retenu car plus adapté au cahier des charges du constructeur. Afin de réduire les coûts de développement GM choisit d'utiliser un moteur issu du groupe, le choix se porte sur le 1.6 l d'origine Isuzu développant 130 ch en version atmosphérique et 165 ch avec son turbo. L'utilisation de ce moteur a pour objectif de mettre en avant la fiabilité japonaise. Les ingénieurs vont se détacher de l'héritage de sa devancière en proposant une version traction, plus adaptée selon eux à une nouvelle génération peu habituée aux propulsions. La Lotus Elan M 100 est présentée au public en 1989. Malheureusement le modèle ne remporte pas un franc succès et sa production s'arrête en 1992. Lotus est racheté en 1993 par Romano Artioli alors propriétaire de Bugatti. Il reste à ce moment-là suffisamment de pièces en stock pour lancer une deuxième série d'Elan : la S2. Cela permet de maintenir le modèle en production pendant que l'Elise est en cours de développement. Malheureusement Artioli n'a pas les reins assez solides et Bugatti fait faillite, il est contraint de vendre Lotus au malaisien Proton en 1995. Kia rachètera la licence de fabrication et produira la M100 pour son marché intérieur jusqu'en 1999. Au final 6374 exemplaires de l'Elan M100 seront fabriqués tous modèles confondus de 1990 à 1999.

D'origine hollandaise, notre Lotus Elan SE arrive en Belgique en 2012. Elle se trouve aujourd'hui dans un très bon état de conservation, sa carrosserie a été repeinte récemment. Sa livrée grise est associée à un intérieur en cuir noir et moquettes anthracites. La capote est en bon état et la voiture est équipée d'un filet anti-remous. Petite sportive à redécouvrir, l'Elan SE au look totalement nineties ne manque pas d'arguments. Sa mécanique fiable et performante associée à un châssis très efficace comme seul Lotus en a le secret, vous apportera avec certitude plaisir de conduite et sensations.



AGUTTES

At the end of the 1980s, General Motors, then owner of Lotus, decided to launch a new model designed to increase the volume and ensure the brand's financial health. The Lotus Elan project is relaunched and will bear the name M 100. For the style, Peter Stevens' design was chosen as it was better adapted to the manufacturer's specifications. In order to reduce development costs GM chooses to use an engine from the group, the choice is made for the original Isuzu 1.6 litre engine developing 130 hp in the naturally aspirated version and 165 hp with its turbo. The use of this engine is intended to highlight Japanese reliability. The engineers are going to break away from the heritage of its predecessor by proposing a traction version, more adapted according to them to a new generation not used to rear-wheel drive. The Lotus Elan M 100 was presented to the public in 1989. Unfortunately the model was not a great success and its production stopped in 1992. Lotus was bought in 1993 by Romano Artioli, then owner of Bugatti. At that time there were enough parts left in stock to launch a second series of Elan: the S2. This keeps the model in production while the Elise is under development. Unfortunately Artioli was not strong enough and Bugatti went bankrupt and was forced to sell Lotus to the Malaysian Proton in 1995. Kia will buy the manufacturing licence and produce the M100 for its domestic market until 1999. In the end, 6374 units of the Elan M100 will be produced for all models from 1990 to 1999.

Of Dutch origin, our Lotus Elan SE will arrive in Belgium in 2012. It is today in a very good state of conservation, its bodywork has recently been repainted. Its grey livery is combined with a black leather interior and anthracite carpets. The soft top is in good condition and the car is equipped with an anti-wobble net. A little sports car to rediscover, the Elan SE with a totally nineties look is not lacking in arguments. Its reliable and high performance mechanics combined with a very efficient chassis as only Lotus has the secret, will bring you with certainty driving pleasure and sensations.

05

15 000 - 20 000 €

Exemplaire en très bon état d'origine
Seulement 3 propriétaires
Voiture d'origine française

Carte grise française
N° châssis : WDB1260441A5358639

Very good original condition
Genuine three-owner car
Sold new in France

Chassis no. WDB1260441A5358639
French registration papers

Mercedes-Benz **500** SEC

1990

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

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages fut immatriculé pour la première fois le 29 mars 1990. Cette Mercedes 500 SEC fut achetée neuve à la concession Mercedes Bosquet par le propriétaire du Don Camillo, un cabaret bien connu situé rue des Saints-Pères dans le 6ème arrondissement de Paris. En septembre 1992, il s'en sépare au profit du second propriétaire qui la conserve jusqu'en 2019. Toujours à l'abri dans le garage de sa propriété, l'heureux propriétaire entretiendra régulièrement sa voiture dans le réseau officiel Mercedes ou bien chez des spécialistes. En mai 2019, la voiture bénéficie d'un detailing complet de la carrosserie chez le spécialiste Msirius à Croissy-sur-Seine. Cette 500 SEC se présente en très bel état dans sa teinte d'origine Astral-silber Metallic. Dans l'habitacle, les cuirs sont toujours souples et l'ensemble des équipements fonctionne normalement. Lors de notre essai, nous avons apprécié la douceur de la boîte automatique et le couple du V8. Les coupés W126 sont devenus de véritables véhicules de collection, et rares sont les exemplaires bien conservés et peu kilométrés. Cette 500 SEC est l'exception qui confirme la règle…

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

The model which we are presenting here was first registered on 29 March 1990. This Mercedes 500 SEC was purchased new from the Mercedes Bosquet dealership by the owner of the well-known Don Camillo cabaret in the rue des Saints-Pères in the 6th arrondissement of Paris. In September 1992, he decided to part with it, selling the second owner, who kept the car until 2019. Always keeping it under cover in the garage at home, the proud owner had the car serviced regularly, either in the official Mercedes dealer network or with specialists. In May 2019 the owner had the bodywork fully detailed by the specialist Msirius at Croissy-sur-Seine. This 500 SEC is presented in very good condition in its original shade of Astralsilber Metallic. Inside, the leather remains supple and all the equipment fitted works correctly. During our test, we appreciated the smooth operation of the automatic gearbox and the torque of the V8 engine. The W126 coupés have become genuine classics and well preserved examples with a low mileage are now rare. This 500 SEC is the exception which proves the rule …

06

35 000 - 45 000 €

Prête à prendre la route
Très belle présentation
Mécanique refaite en 2019

Carte grise française de collection
Châssis n° : TS6583L

Ready to hit the road
Very nice presentation
Mechanics overhauled in 2019

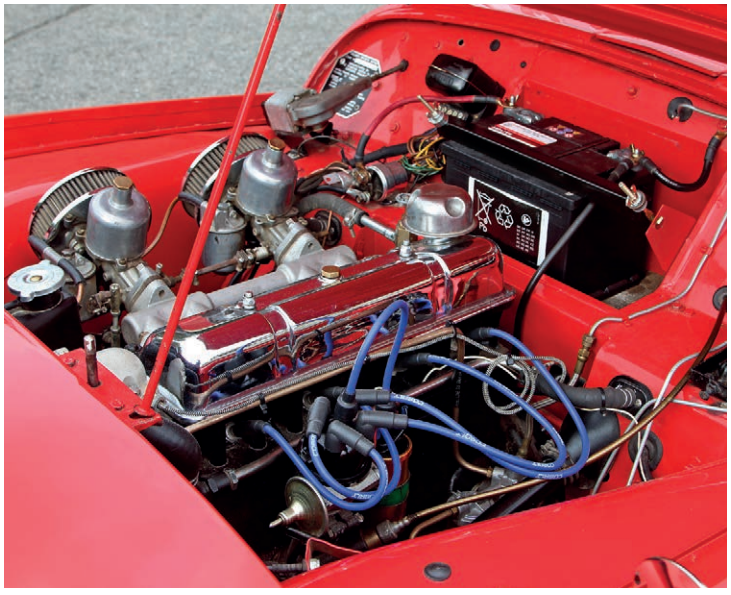
French registration title as historic vehicle
Chassis n° : TS6583L

1955 Triumph TR2

En mars 1953, après un important travail de mise au point du châssis et du moteur, la TR2 sera présentée au salon de Genève. La voiture connaît par la suite quelques améliorations et démontre sa sportivité dans des compétitions de renom comme la Coupe des Alpes ou Le Mans. L'objectif de la marque était atteint, proposer une voiture économe à l'usage, robuste et facile à entretenir, mais pouvant proposer des performances significatives. Une manière en somme de proposer une voiture de sport accessible et réputée, venant directement concurrencer les autres roadsters anglais proposés par MG et Jaguar. Et le marché américain, principale cible de Triumph, va rapidement s'intéresser au modèle moins cher que ses concurrents de l'époque. Pesant moins d'une tonne, la TR2 distille un maximum de sensations à son bord. La TR2 sera remplacée par la TR3 en octobre 1955, cette dernière reprenant pour partie les éléments de son aînée. La TR2 aura permis de lancer une longue série de roadsters anglais sportifs. Fabriquée à seulement 8.628 exemplaires, elle est relativement rare en France, ayant surtout connu les routes américaines.

La TR2 que nous présentons dans ces pages ne déroge pas à la règle puisqu'elle est originaire des Etats-Unis. Vendue neuve en 1955, son

deuxième propriétaire américain la conservera pendant plus de 40 ans jusqu'au début des années 2010. Après plus de 500 heures de travail, elle est alors intégralement restaurée et acquise par Harry Howard habitant à Portland. Il s'en sépare en 2017 au profit d'un collectionneur français. La voiture arrive en France en parfait état, le travail de restauration est de qualité. Seul défaut, la mécanique semble défectueuse. Ainsi son nouveau propriétaire, habitué des voitures anciennes, contacte le garage Jacques Levacher à St Martin du Tertre et lui demande de remplacer le moteur, la boîte de vitesse et l'overdrive. Les éléments reconditionnés sont donc installés dans la TR2, et un système de freins à disques est installé à l'avant. Compte tenu des travaux engagés, son propriétaire décide de réviser toute la mécanique et de changer les roulements avant, les amortisseurs arrière, le kit d'embrayage, le radiateur, etc… Le montant de la facture s'élève à un peu plus de 16 000 euros. Esthétiquement la voiture ne souffre d'aucun défaut et la mécanique est désormais en parfait état de marche. Nous l'avons d'ailleurs constaté lors de notre essai sur les petites routes de Seine et Marne. Le moteur est très bien réglé et le maniement de la boîte de vitesse est un régal. Un très bel exemplaire prêt à prendre la route.



In March 1953, after an important work of development on the chassis and the engine, the TR2 will be presented at the Geneva Motor Show. The car subsequently experienced some improvements and demonstrated its sportiness in renowned competitions such as the Coupe des Alpes or Le Mans. The brand's objective was achieved, to offer a car that was economical, robust and easy to maintain, but which could offer significant performance. In short, a way to offer an accessible and renowned sports car, directly competing with other English roadsters offered by MG and Jaguar. The American market, Triumph's main target, quickly took an interest in the cheaper model than its

competitors at the time. Weighing less than a ton, the TR2 exudes a maximum of sensations on board. The TR2 will be replaced by the TR3 in October 1955, the latter partly incorporating the elements of its predecessor. The TR2 will have made it possible to launch a long series of sporting English roadsters. Made in only 8,628 copies, it is relatively rare in France, having mainly known the American roads.

The TR2 that we present in these pages is no exception to the rule since it originates from the United States. Sold new in 1955, its second American owner will keep it for more than 40 years until the early 2010. After more than 500 hours of work, it was then fully restored and acquired by Harry Howard living in Portland. He separated in 2017 for the benefit of a French collector. The car arrives in France in perfect condition, the restoration work is of high quality. Only flaw, the mechanics seem defective. So its new owner, a classic car accustomed gentleman, contacted the Jacques Levacher garage in St Martin du Tertre and asked him to replace the engine, gearbox and overdrive. The reconditioned components are therefore installed in the TR2, and a disc brake system is installed at the front.

Taking into account the work undertaken, its owner decides to overhaul all the mechanics and to change the front bearings, the rear shock absorbers, the clutch kit, the radiator, etc ... The amount of the invoice amounts to a little over 16 000 euros. Aesthetically the car does not suffer from any defects and the mechanics are now in perfect working order. We saw it during our test on the small roads of Seine et Marne. The engine is very well tuned and the handling of the gearbox is a treat. A very nice car ready to hit the road.

07

40 000 - 50 000 €

Même propriétaire pendant 25 ans
Belle restauration ancienne
Important dossier historique

Carte grise française
Châssis n° 220136DN

Same owner during 25 years
Nice old restoration
Historical records

French registration
Chassis N° 220136DN

1962 Jaguar MK2 3.8

Après ses nombreux succès aux 24H du Mans, la marque Jaguar est en pleine effervescence et propose des modèles variés. L'idée de greffer le moteur de l'XK sous le capot d'une berline voit alors rapidement le jour dans l'esprit de William Lyons. C'est en 1959 que la MKII est dévoilée au Salon de Londres pour remplacer la Jaguar MKI présentée 2 ans plus tôt avec le moteur 3.4l. Elle est à l'époque la berline de série la plus rapide du monde et le prouve. A son volant, Bernard Consten gagnera le Tour de France Automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 avec le modèle équipé du moteur 3,8l. Elle se révèle être une véritable berline de grand sport par la noblesse de sa mécanique, avec un design d'une grande élégance et un charme typiquement britannique. L'habitacle garni de ronce de noyer et de cuir est confortable, luxueux et le comportement de la voiture s'avère équilibré grâce à un châssis bien étudié malgré un poids conséquent. Certainement la berline la plus appréciée des collectionneurs pour ses nombreuses qualités, elle est un grand classique dans le monde de l'automobile de collection.

L'exemplaire présenté dans ces pages est une MKII 3.8 équipée d'une boîte mécanique 4 vitesses avec overdrive. Elle fut mise en circulation pour la première fois en mars 1962 et

n'a connu que deux propriétaires ces trente dernières années. Alors que la voiture appartenait à un collectionneur versaillais depuis 1990, c'est un passionné d'anglaises habitant dans le maconnais qui en fait l'acquisition en 1995. Il envoie instantanément sa MKII en restauration au garage Pieto, spécialiste de la marque dans les Côtes d'Armor. La voiture sort de restauration fin octobre 1996, après de longues heures de travail. Toute la mécanique est révisée, la carrosserie repeinte dans sa couleur d'origine, alors que la sellerie en cuir bleu, les boiseries et les moquettes avaient été refaites par son précédent propriétaire en 1990. Le montant de la restauration par le garage Pieto s'élève à près de 105 000 francs. L'ensemble des travaux est détaillé sur factures, accompagnées de photos prises par le garage. Son propriétaire continuera d'entretenir soigneusement et régulièrement sa Jaguar. Une récente facture de 2490 € révèle le démontage et nettoyage des carburateurs, le graissage des roulements ou encore le remplacement du récepteur d'embrayage. Lors de notre essai nous avons apprécié le comportement général de la voiture, mais surtout l'agrément moteur et le couple fantastique du 6 cylindre. Grâce à l'allumage électronique, la voiture démarre sans efforts et le ralenti est très stable. Les accélérations sont franches et le freinage est conforme. Restauré il y a 25 ans, cet exemplaire présente bien et le travail effectué dans l'habitacle demeure d'excellente facture.

With its numerous successes at Le Mans the Jaguar marque was riding the crest of a wave at the end of the 1950s. In 1959 it replaced its first compact saloon, the 2.4/3.4, retrospectively known as the MkI, with the comprehensively revised MkII. Available as a 2.4-litre, a 3.4-litre and a 3.8-litre, it could legitimately claim to be the fastest four-door in the world – and at the wheel of a 3.8-litre Bernard Consten won the Tour de France Automobile three times, between 1960 and 1963. The MkII is a true four-seat grand tourer, with an aristocratic twin-cam engine, elegant styling, and a typically British charm. The interior, trimmed in leather and walnut veneer, is comfortable

and luxurious and the car handles with poise despite its relative heaviness, thanks to a well-conceived chassis. As a result of its numerous qualities, it has become the most sought-after four-door saloon in the world of classic cars.

This car is a 3.8 MKII equipped with a 4-speed mechanical gearbox with overdrive. It was first registered in March 1962 and has had only two owners in the last thirty years. While the car belonged to a collector from Versailles since 1990, it is a passionate of English cars living in Burgundy who acquired it in 1995. He instantly sent his MKII to the Pieto garage, a specialist of the brand in the Côtes d'Armor region. The car leaves restoration at the end of October 1996, after long hours of work. The mechanic has been overhauled, the bodywork repainted in its original color, while the blue leather upholstery, woodwork and carpets had been redone by its previous owner in 1990. The cost of the restoration by the Pieto garage amounts to almost 105,000 francs. All the work is detailed on invoices, accompanied by photos taken by the garage. Its owner will continue to carefully and regularly maintain his Jaguar. A recent invoice of 2490 € reveals the dismantling and cleaning of the carburetors, the greasing of the bearings and the replacement of the clutch receiver. During our test drive we appreciated the general behavior of the car, but especially the fantastic torque of the 6 cylinder. Thanks to the electronic ignition, the car starts effortlessly and the idle speed is very stable. Accelerations are frank and braking is compliant. Restored 25 years ago, this car looks good and the work done in the passenger compartment remains of excellent quality.

08

30 000 - 35 000 €

Carrosserie et mécanique restaurées
Très belle présentation
Ligne signée Michelotti

Carte grise française de collection
N° de châssis : CT26454L

Bodywork and mechanical restored
Nice presentation
Design by Michelotti

French registration as historic vehicle
Chassis n°: CT26454L

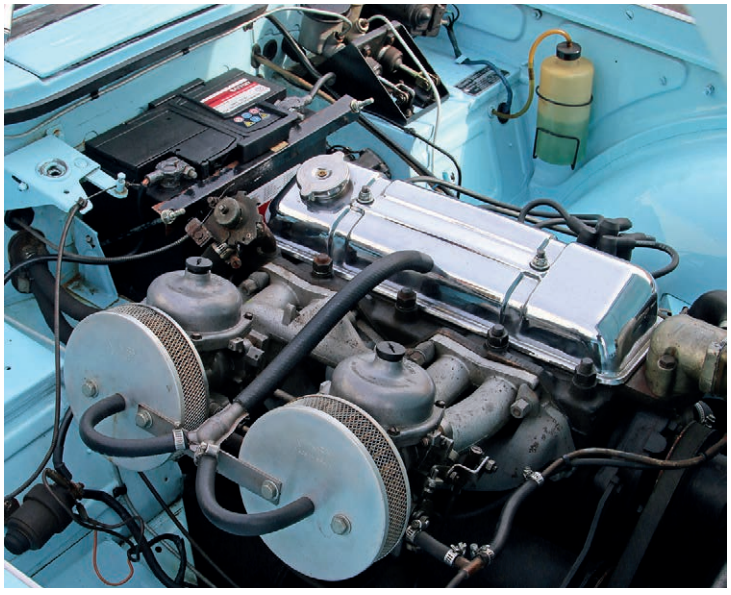
Triumph TR4 1964

La TR2 dévoilée au Salon de Genève 1953 fut la première représentante d'une famille de modèles à succès produits sur la base d'organes mécaniques d'origine Standard-Triumph. Le succès des TR2 et TR3, à la fois fonctionnelles, performantes et bon marché, fut assuré par les conducteurs sportifs pour qui les équipements de confort n'avaient qu'une importance secondaire. En 1961, une crise générale amena une chute des ventes, mais entre-temps, Triumph avait consulté le styliste italien Michelotti pour définir une version nouvelle de la TR sport en conservant la base mécanique de la TR3 qui avait fait ses preuves. Michelotti produisit une carrosserie moderne, élégante et plus confortable (glaces montantes, capote à arceaux facile à déployer, direction à crémaillère, etc) qui relança les ventes notamment outre Atlantique où l'absence de gain de performance n'eut pas d'impact. La TR4 apparut sur le marché britannique au printemps 1962, mais la très grande majorité des voitures fut exportée aux Etats-Unis.

La Triumph TR4 que nous présentons dans ces pages fut immatriculée pour la première fois aux Etats-Unis en 1964, comme la majorité

TRIUMPH

des TR4. Elle ne fut importée en France que récemment par son propriétaire, collectionneur, gentleman driver et particulièrement amateurs d'anglaises. Avant d'être importée, la voiture fut intégralement restaurée par son propriétaire américain, résident à Long Beach dans l'état de Washington, au nord de la côte ouest. La voiture arrivée en France, son propriétaire la confie au spécialiste Classic Garage dans l'Essonne, qui effectuera les premiers tours de roue à son volant pour s'assurer du bon fonctionnement de la voiture. La restauration est de qualité et la mécanique en parfait état de marche. Début 2020, son actuel propriétaire décide de mettre sa TR4 à disposition en catégorie régularité sur le Tour Auto Optic 2000. Lui-même participant en compétition depuis plusieurs années au volant de son Austin Healey, il souhaite que sa Triumph roule et lui donner ses lettres de noblesse en participant à un événement prestigieux. Un équipage étranger devait prendre le départ à son bord, mais les contraintes imposées par la crise sanitaire en ont décidé autrement. Lors de notre essai, nous avons pu apprécier l'excellent comportement de la voiture. La mécanique fonctionne bien et l'enchainement des virages sur les petites routes de l'Essonne est un régal à son volant. La sellerie synthétique est de bonne facture et la capote noire est en parfait état. Les 4 pneus sont quasi neufs et le contrôle technique passé en octobre 2020 est valide. Prête à prendre la route, cette TR4 apportera entière satisfaction à son prochain propriétaire.



The TR2, which was unveiled at the 1953 Geneva Car Show was the first representative of a family of successful models manufactured using mechanical components of Standard-Triumph origin. The success of the TR2 and TR3, which combined the attractions of practicality, high-performance and low price, was ensured by sporty drivers for whom comfort accessories were only of secondary importance. In 1961, a general crisis led to a drop in sales, but in the meantime, Triumph had asked the Italian designer Michelotti to design a new version of the TR sport, retaining the TR3's well-tried mechanical base. Michelotti produced a modern, elegant and more comfortable body,

with wind-up windows, an easily erected hood with folding hoops, rack and pinion steering etc. Sales picked up, particularly across the Atlantic where the lack of an increase in performance did not have any negative effect. The TR4 appeared on the British market in the spring of 1962, but the vast majority of cars were exported to the United States.

The Triumph TR4 that we present in these pages was first registered in the United States in 1964, like most TR4s. It was imported in France only recently by its owner, a collector, gentleman driver and British cars enthusiasts. Before being imported, the car was fully restored by its American owner, resident in Long Beach, Washington, at the North of the West Coast. When the car arrived in France, its owner entrusted it to the specialist Classic Garage in near Paris, who will make the first laps at the wheel to ensure the car is in good working order.

The restoration has been nicely done and the mechanics is in perfect working order. At the beginning of 2020, its current owner decided to make his TR4 available in regularity category on the Tour Auto Optic 2000. He is himself a Tour Auto competitor for several years at the wheel of his Austin Healey. He wants his Triumph to be driven in a prestigious event. A foreign crew had to take the start on board, but the constraints imposed by the covid crisis decided otherwise. During our test drive, we were able to appreciate the excellent behavior of the car. The mechanics work well and the succession of bends on the small roads is a delight at the wheel. The synthetic upholstery is of good quality and the black soft top is in perfect condition. The 4 tires are almost new and the technical control passed in October 2020 is valid. Ready to hit the road, this TR4 will bring complete satisfaction to its next owner.

09

23 000 - 28 000 €

Estimation attractive
Moteur Alfa Romeo 2.0L
Restauration ancienne

Carte grise française
Châssis n° : B1304

Attractive estimate
2.0L Alfa Romeo engine
Old restoration

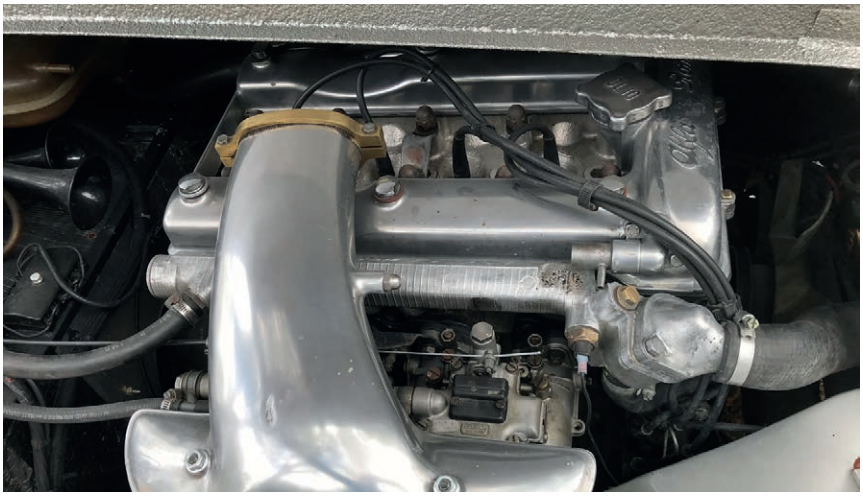
French registration title
Chassis n° : B1304

1966 Morgan PLUS 4

Morgan est fondée en 1909 par Henry Frederick Stanley Morgan, à Malvern en Angleterre. Se forgeant un nom avec ses cycle cars à trois roues, la marque Morgan fait le grand saut en 1936 avec la présentation de la Morgan 4/4, pour quatre roues et quatre cylindres. Le succès est au rendez-vous et le petit roadster équipé d'un moteur Ford 1.6L évolue en 1950 avec la présentation de la Plus 4 qui se différencie par ses voies plus larges et son bloc toujours d'origine Ford mais avec une cylindrée désormais portée à 2.0L.

La formidable histoire du petit constructeur anglais est en route. La marque appartient encore à ce jour aux descendants de H.F.S. Morgan. Très rare constructeur anglais encore indépendant, Morgan perpétue sa légende et fabrique toujours ce modèle à l'élégance et au style so British.

Celle que nous vous présentons dans ces pages est un modèle Plus 4 mise en circulation en août 1966. Particularité du modèle, le moteur est d'origine Alfa Romeo, il s'agit d'un type AR00512, donc provenant d'un Spider Veloce ou d'un GTV. La cylindrée est donc de 2000 cm3 et délivre une puissance d'environ 130 chevaux. Propriété d'un passionné de mécaniques anciennes, cet exemplaire a été restauré il y a quelques années. Sa peinture grise a été bien appliquée, l'habitacle est globalement bien préservé, la capote et le couvre-tonneau beiges sont en très bon état et les roues fils montées sur des pneumatiques de 195/55R de 15 pouces présentent des chromes de belle facture. Proposée à une estimation attractive et accompagnée de ses sides screens, cette Morgan Plus 4 est complète et fonctionne bien.



Morgan was founded in 1909 by Henry Frederick Stanley Morgan in Malvern, England. Forging a name for itself with its three-wheel cycle cars, the Morgan brand made the leap in 1936 with the presentation of the Morgan 4/4, for four wheels and four cylinders. Success is there and the small roadster equipped with a 1.6L Ford engine evolves in 1950 with the presentation of the Plus 4 which is differentiated by its wider fenders and its block still original Ford but with a displacement now increased to 2.0L. The wonderful story of the small English manufacturer is on the way. Nowadays, the brand still belongs to the descendants of H.F.S. Morgan. A very rare still independent English manufacturer, Morgan continues its legend and still manufactures this model with elegance and a so British style.

The one that we present to you in these pages is a Plus 4 model first registered in August 1966. The particularity of the model is the engine which is of Alfa Romeo origin. It is an AR00512 type, therefore coming from a Spider Veloce or a GTV. The displacement is therefore 2000 cm3 and delivers a power of around 130 horsepower. Owned by an enthusiast of old mechanics, this example was restored a few years ago. Its gray paint has been well applied, the interior is generally well preserved, the beige soft top and tonneau cover are in very good condition and the wire wheels mounted on 195 / 55R 15-inch tires have beautifully crafted chrome. Offered at an attractive estimate and accompanied by its sides screens, this Morgan Plus 4 is complete and runs well.

50 000 - 60 000 €

Agrément du moteur V6 de 236 cv
Modèle rare, cote stable
Belle combinaison de couleur

Carte grise française
Châssis n° SA944300044H01009

Pleasant 236 hp V6 engine
Rare specimen
Nice color combination

French registration papers
Chassis n° SA944300044H01009

2007 Morgan V6 3.0 Tourer

Dans l'usine de Malvern, Charles Morgan, l'héritier et gardien du temple, veille à respecter pieusement l'esprit originel des Morgan. Certes, des incursions dans un monde résolument moderne ont amené à la création des modèles Aero 8 avec ce physique étrange et décalé, mais la mort de la Plus 8 et son antique V8 Rover d'origine Buick ne passant plus les normes draconiennes de pollution, a contraint Morgan à revoir sa copie pour son roadster intemporel. C'est donc le V6 3.0l Jaguar (ou plutôt d'origine Ford) qui anime la Morgan Tourer V6 que nous présentons aujourd'hui.

Le modèle que nous présentons est un très rare Tourer pouvant accueillir quatre occupants sous son épaisse capote en alpaga. Livré neuf en France en aout 2007, il a la particularité d'avoir été commandé à l'usine dans ses deux teintes de bleus pour rappeler les Bugatti qu'affectionnait tout particulièrement son premier propriétaire. Entretenu au Garage Bobin, distributeur officiel Morgan dans l'Est, notre exemplaire dispose d'un historique clair et d'un suivi régu-

lier comme en atteste son carnet d'entretien régulièrement tamponné. Désireux de participer aux rallyes proposés par son club, son actuel et second propriétaire souhaitait associer le meilleur des deux mondes avec une voiture ancienne mais sans les inconvénients liés à sa conduite. Il en prit donc possession en avril 2015 alors qu'il comptabilisait un peu plus de 18 000 km au compteur. Affichant aujourd'hui un peu plus de 39 000 km, il est proposé à la vente avec tous ses accessoires d'origines (couvre tonneau, couvre capote et side-screen dans leur rangement), carnets, manuels et double des clefs. Dans un état presque irréprochable, tout indique que ce Tourer fut manié avec précaution et entretenu scrupuleusement chez Vintage Services à Asnière.

Lors de notre essai, nous avons été subjugués par la souplesse et la belle élasticité de son moteur de 236 cv. Les montées en régime sont franches et agrémentées par une sonorité évocatrice. Conduite capotée et décapotée, le maniement de la capote est simple et surtout, les deux places arrière permettent au choix de partir avec des bagages ou de prendre amis de passage ! Voilà une voiture terriblement attachante jouissant d'un réseau bien étendu en France et jouant parfaitement ses deux partitions. Il suffira de rappeler pour vous convaincre que les Morgan sont une espèce protégée dont les prix restent élevés grâce à la politique de l'usine, ce qui lui garantit une cote stable et immuable…

In the Malvern factory, Charles Morgan, the temple's heir and guardian, piously respects the original spirit of Morgan. Certainly, forays into a resolutely modern world have led to the creation of the Aero 8 models with this strange and quirky physique, but the death of the Plus 8 and its antique Buick V8 Rover no longer passing the draconian pollution standards, forced Morgan to review his copy for his timeless roadster. It is therefore the Jaguar 3.0l V6 (or rather Ford origin) that powers the Morgan Tourer V6 that we present today.

The specimen we are presenting is a very rare Tourer that can accommodate four occupants

under its thick alpaca top. Delivered new in France in August 2007, it has the distinction of having been ordered from the factory in its two shades of blue to recall the Bugattis that its first owner particularly liked. Maintained at Garage Bobin, official Morgan distributor in the East of France, our specimen has a clear history and regular monitoring as evidenced by its regularly stamped service book. Eager to participate in the rallies offered by his club, its current and second owner wanted to combine the best of both worlds with a vintage car but without the inconveniences associated with its driving. He therefore took possession of it in April 2015 when it had a little over 18,000 km on the odometer. Now showing just over 39,000 km, it is offered for sale with all its original accessories (tonneau cover, soft top cover and side-screen in their storage), books, manuals and duplicate keys. In almost flawless condition, everything indicates that this Tourer was handled with care and scrupulously maintained by Vintage Services in Asnière.

During our test, we were overwhelmed by the flexibility and the beautiful elasticity of its 236 hp engine. The revs are straightforward and enhanced by an evocative sound. Handling the top is simple and above all, the two rear seats allow the choice of leaving with luggage or taking friends! Here is a terribly endearing car enjoying a well-extended network in France and playing both scores perfectly. It will suffice to recall to convince you that the Morgans are a protected species whose prices remain high thanks to the policy of the factory, which guarantees a stable and unchanging rating ...

11

Seulement 67 exemplaires
Carrossé par Bertone
Ligne élégante

Only 67 copies
Body by Bertone
Elegant style

55 000 - 75 000 €

Carte grise française
Châssis n°TD27801

French registration
Chassis n°TD27801

1953 Arnolt MG Coupé

Au début des années 50, Stanleay Arnolt passionné de course automobile abandonne la fabrication des moteurs marins et se consacre à la revente de voitures anglaises. Il fonde S.H. Arnolt Inc et devient le principal importateur MG, Riley et Morris du Midwest américain. Par la suite il deviendra également revendeur Bentley, Rolls-Royce et Aston-Martin. En 1952, lors d'une visite au Salon Automobile de Turin, il tombe sous le charme d'un coupé et d'un cabriolet présentés par le carrossier italien Bertone. Réalisés sur le châssis de la petite MG TD leurs lignes novatrices sont le fruit de la collaboration de Giovanni Bertone, Nuccio Bertone et Franco Scaglione. Très intéressé, Arnolt négocie un contrat d'exclusivité pour ces modèles. Les établissements Bertone, en difficulté financière, ne peuvent se priver d'une telle aubaine. L'importateur américain envisage la construction de 200 modèles : 100 coupés et 100 cabriolets. Les châssis équipés de leurs moteurs provenant de l'usine MG d'Abingdon étaient envoyés à Gênes par bateau puis transitaient jusqu'à Turin en camion. La carrosserie en acier aux ouvrants en aluminium était soudée sur le châssis et non boulonnée comme cela se faisait chez MG. Les voitures étaient ensuite envoyées par bateau aux Etats-Unis puis acheminées à Chicago pour finaliser l'assemblage. La voiture pouvait

ainsi recevoir en option des jantes à rayons Borrani ou encore un poste radio Motorola. L'Arnolt MG est équipée du moteur XPAG de 1250cc développant 54 chevaux issu de la TD, certains exemplaires recevront en option un compresseur Shorrock. Malheureusement, la production n'atteindra pas les 200 unités car l'usine MG arrêtera de fournir les châssis. Au final, 102 voitures seront fabriquées entre 1953 et 1954 : 67 coupés et 36 cabriolets.

L'exemplaire que nous présentons porte le numéro 315, il a été mis en circulation en 1953 aux Etats-Unis. Il a été entièrement restauré au début des années 2000 alors qu'il appartenait à un américain habitant Phoenix dans l'Arizona. Sa carrosserie a été repeinte dans sa couleur d'origine old english white et l'intérieur a été restauré dans sa teinte connolly red originelle. Cette combinaison de couleur très élégante confère à cette auto un look des plus séduisants.

Notre Arnolt a été importée en France au début des années 2000 et se trouve aujourd'hui dans un bon état général. Au niveau mécanique, la voiture démarre au quart de tour et sa prise en main est très simple. Modèle extrêmement rare sur le marché européen, il ne resterait aujourd'hui que très peu de survivantes. Entre mécanique anglaise et style italien des années 50, ce superbe coupé possède tous les arguments pour vous séduire.

At the beginning of the 1950s, Stanley Arnolt, a racing enthusiast, gave up the manufacture of marine engines and devoted himself to the resale of English cars. He founded S.H. Arnolt Inc and became the main MG, Riley and Morris importer in the American Midwest. Later he also became a Bentley, Rolls-Royce and Aston-Martin dealer. In 1952, during a visit to the Turin Motor Show, he fell under the spell of a coupé and a convertible presented by the Italian coachbuilder Bertone. Built on the chassis of the small MG TD, their innovative lines are the result of the collaboration of Giovanni Bertone, Nuccio Bertone and Franco Scaglione. Very interested, Arnolt negotiates an exclusivity

contract for these models. The Bertone establishments, in financial difficulty, cannot afford to miss such a bargain. The American importer plans to build 200 models: 100 coupes and 100 convertibles. The chassis equipped with their engines from the MG factory in Abingdon were sent to Genoa by boat and then transited to Turin by truck. The steel bodywork with aluminum sashes was welded to the chassis and not bolted as was done at MG. The cars were then shipped to the United States and then transported to Chicago to finalise assembly. The car could be fitted with optional Borrani spoke rims or a Motorola radio. The Arnolt MG is equipped with the 1250cc XPAG engine developing 54 horsepower from the TD, some cars will receive a Shorrock compressor as an option. Unfortunately, production will not reach 200 units as the MG factory will stop supplying the chassis. In the end, 102 cars will be manufactured between 1953 and 1954: 67 coupes and 36 convertibles.

The car we are presenting is number 315, it was put into circulation in 1953 in the United States. It was completely restored in the early 2000s when it belonged to an American living in Phoenix, Arizona. The body has been repainted in its original old english white colour and the interior has been restored to its original connolly red colour. This very elegant colour combination gives this car a very attractive look. Our Arnolt was imported to France in the early 2000's and is now in good condition. Mechanically, the car starts at a quarter turn and is very easy to handle. Extremely rare model on the European market, there are very few survivors left today. Between English mechanics and Italian style of the 50s, this superb coupe has all the arguments to seduce you.

12 000 - 16 000 €

Très belle présentation générale
Boîte mécanique, toit ouvrant
Seulement 181 300 kilomètres

Carte grise française
Châssis : WBAEA710608151952

Very nice global presentation
Manual gearbox, sunroof
Only 181 300 kilometers

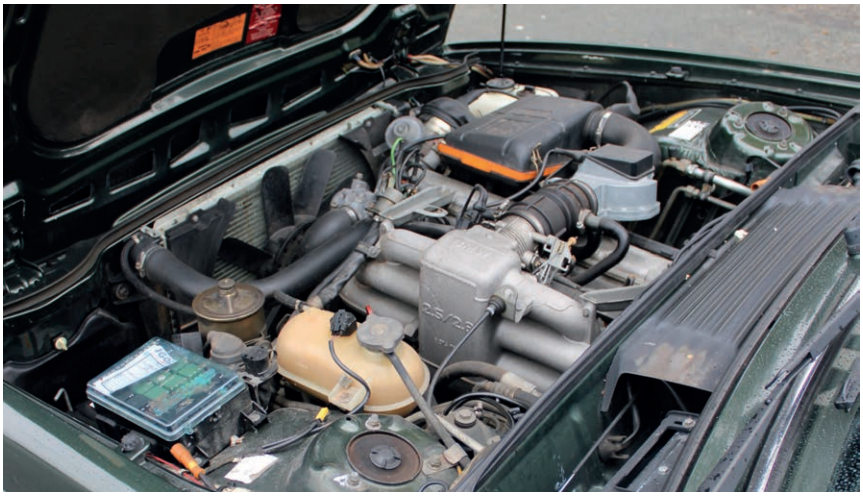
French registration papers
Chassis : WBAEA710608151952

BMW 628 CSi

1988

Présentée au salon de Genève en mars 1976, la nouvelle BMW type E24 est l'œuvre de Manfred Rennen inspiré par le travail de Paul Bracq. C'est au designer français que nous devons ce design à la fois élégant et sportif caractérisé par la calandre avant surnommée « nez de requin ». Une fois installé à son volant, le conducteur appréciera l'ergonomie des commandes. Avec une planche de bord simple et lisible orientée vers le conducteur, ainsi que des places arrière individuelles, cette toute nouvelle BMW réinvente le plaisir de voyager confortablement à quatre dans un coupé. Côté mécanique, la bavaroise bénéficie à son lancement de deux motorisations, 3.0 litres et 3.3 litres. Ce n'est qu'en 1979 qu'apparaît le 6 cylindre en ligne de 2.8 litres développant 184 chevaux, moteur avec lequel la série 6 sera la plus longtemps produite, jusqu'à la fin de l'année 1987. Disponible en boîte automatique et manuelle, cette dernière est bien évidemment la plus désirable mais aussi plus rare sur le marché.

L'exemplaire que nous vous présentons fut livré neuf à Paris en mai 1988, en témoigne sa première immatriculation 820 GWH 75 gravée sur ses vitres. Il s'agit donc de l'une des toutes dernières 628 CSi produites. Elle changera de mains en 1998 puis en 2002. Son nouveau propriétaire en prend soin, la voiture est bien suivie et les contrôles techniques sont faits régulièrement. Il s'en sépare en début d'année 2019 au profit d'un passionné qui nous la confie aujourd'hui. Cette BMW 628 CSi se présente à nous dans un très bel état général de présentation. Sa teinte d'origine Malachitgrün metallic associée à son intérieur en tissu pieds de poule lui va à ravir. Tout comme la carrosserie exempte de corrosion, l'habitacle a été impeccablement conservé. Les 4 vitres électriques et le toit ouvrant fonctionnent sans efforts, la boîte à outils originale et complète se trouve dans le coffre, à l'instar du kit médical logé dans son compartiment. A son volant, le maniement de la boîte de vitesse mécanique à 5 rapports est conforme à nos attentes, les rapports s'enchaînent et les montées en régime sont linéaires. L'incontournable 6 en ligne BMW est un régal pour les oreilles, et avec seulement 181 300 kilomètres au compteur, cette 628 CSi mérite qu'on lui porte encore longtemps le soin dont elle a bénéficié jusqu'à aujourd'hui.



Presented at the Geneva Motor Show in March 1976, the brand new BMW type E24 is the work of Manfred Rennen inspired by the work of Paul Bracq. It is to the French designer that we owe this elegant yet sporty design characterized by the front grille nicknamed « shark nose ». Once installed at the wheel, the driver will appreciate the ergonomics of the controls. With a simple and readable driver-oriented dashboard, as well as individual rear seats, this all-new BMW reinvents the pleasure of traveling comfortably for four in a coupé. On the mechanical side, the Bavarian car benefits from its launch of two engines, 3.0 liters and 3.3 liters. It was not until 1979 that the 2.8-liter in-line 6 cylinder engine developing 184 horsepower appeared, the engine with which the 6 series was produced the longest, until the end of 1987. Available in automatic transmission and manual, the latter is obviously the most desirable but also rarer on the market.

This BMW 628 CSI was delivered new in Paris in May 1988, as shown by its first registration 820 GWH 75 engraved on its windows. It is therefore one of the very last 628 CSI produced. It will change hands in 1998 then in 2002. Its new owner takes care of it, the car is well followed and technical checks are carried out regularly. He parted ways at the start of 2019 for the benefit of a passionate person who entrusts him to us today. This BMW 628 CSI comes to us in very good overall condition. Its original Malachitgrün metallic color combined with its hounds tooth fabric interior looks great on it. Like the corrosion-free body, the interior has been immaculately preserved. The 4 electric windows and the sunroof operate effortlessly, the original and complete toolbox is located in the trunk, like the medical kit housed in its compartment. Behind the wheel, handling of the 5-speed mechanical gearbox meets our expectations, the gears are linked and the revs are linear. The must-have BMW 6 in-line is a feast for the ears, and with just 181,300 kilometers on the clock, this 628 CSI deserves the care it has enjoyed for a long time to come.

THE RAPP & OTTO RUN

13

30 000 - 50 000 €

Seulement 7 exemplaires en France
Factures d'achat, manuels d'utilisation, double des clefs et brochures Hartge
Très bel état, 69 500 km seulement

Carte grise française
N° Châssis : WBADE51030BR90707

7 delivered in France
Booklets, spare key, Hartge brochures
Nice presentation, only 69,000 km

French registration papers
Chassis n° WBADE51030BR90707

BMW 540i 4.7 Hartge

1997

La petite entreprise d'Herbert Hartge, fondée en 1971 afin de développer des modèles issus de la gamme BMW et destinés à la compétition, commença à transformer des voitures pour le grand public au début des années 80 avec la H6S (une Série 6 E24) puis la H5S (une E28 retravaillée). Mais c'est en 1985 que la petite firme obtint du TÜV le sésame tant convoité de constructeur à part entière. Entre les victoires en compétition (le plus souvent en Allemagne) et la réputation grandissante, Hartge devint au même titre que Alpina, une institution outre-Rhin grâce à ses modifications réussies des best-seller de Munich, BMW E36 en tête . La fin des années 90 marqua l'apogée de la firme sarroise. Avec le lancement de la fabuleuse 540i E39, Hartge atteignit le summum avec son V8 4.7l de 340 chevaux. Produits à une dizaine d'exemplaires dans le monde, le modèle que nous présentons serait le seul des 7 exemplaires livrés neufs en France équipé de la boite mécanique à 6 rapports.
Esthétiquement, on est bien loin de la mode du tuning qui sévit en Allemagne. La voiture se fait plus basse avec un spoiler avant plus enveloppant, une lame à l'extrémité du capot arrière, des rétroviseurs profilés, des jantes

en 19 pouces, un échappement sport et deux badges reprenant l'emblème de la maison sur la calandre et la malle arrière. Dans l'habitacle, le choix des matières et surtout qualité de fabrication confirment l'excellence de BMW dans le domaine et seuls le compteur de vitesse gradué jusqu'à 330 km/h avec une zone rouge à 6 750 trs/min et un petit insigne Hartge devant le passager mettent la puce à l'oreille. Commandée neuve en mars par le concessionnaire Pelras à Toulouse, elle est envoyée à Beckingen en Allemagne afin de recevoir les modifications propres au modèle comme indiqué sur sa facture d'achat. Immatriculée 1681 ZJ 31, elle est le véhicule personnel de la direction avant d'être vendue à son second propriétaire en février 1998. Ce dernier s'étant fait voler sa M5 quelques mois plutôt et insatisfait de sa nouvelle M3, il parcourra un peu plus de 50 000 km à son volant avant qu'un problème de surchauffe n'immobilise le véhicule. Elle sera ensuite vendue à un professionnel de la région qui remontera le véhicule avant de la revendre à son actuel propriétaire en décembre 2017.

Utilisée comme voiture familiale pour rallier la campagne depuis sa résidence parisienne le week-end, notre 540i Hartge a été entretenue chez Gap Automobiles en octobre 2019.
Livrée avec sa pochette en cuir contenant l'ensemble de ses manuels et ses doubles de clefs, cette voiture est une berline à grande vitesse, capable de performances redoutables le tout dans un confort largement d'actualité 22 ans après sa sortie d'usine. Un vrai Youngtimer et une vraie pièce de collection…

Herbert Hartge's company, founded in 1971 to develop models from the BMW range and intended for competition, began transforming cars for road use in the early 1980s with the H6S (a 6 Series E24) then the H5S (a reworked E28). But it was in 1985 that the small firm obtained from TÜV the coveted sesame of full manufacturer. Between the victories in competition (most often in Germany) and the growing reputation, Hartge became like Alpina, an institution in Germany thanks to its successful modifications coming from the Bavarian bestseller, BMW E36 in the lead. The end of the 90s marked the height of the company. With the launch of the fabulous 540i

E39, Hartge hit the pinnacle with its 340 horsepower 4.7l V8. About ten copies produced worldwide, the model we are presenting has the particularity of being one of 7 units delivered new in France and the only one fitted with the very rare 6-speed manual gearbox.

Aesthetically, we are a long way from the rampant tuning fashion in Germany. The car is lower with a more enveloping front spoiler, a blade at the end of the rear hood, contoured mirrors, 19-inch rims, a sports exhaust and two badges with the emblem of the house on the hood and the trunk. In the passenger compartment, the choice of materials and especially the quality of manufacture confirm BMW's excellence in the field and only the speedometer graduated up to 330 km / h with a red zone at 6,750 rpm and a small Hartge badge in front of the passenger put the chip in the ear. Ordered new in March from Pelras dealership in Toulouse, it is shipped to Beckingen, Germany to receive model-specific modifications as indicated on its purchase invoice. Registered 1681 ZJ 31, it is the personal vehicle of the management before being sold to its second owner in February 1998. The latter having had his M5 stolen a few months earlier and dissatisfied with his new M3, he will travel a little more 50,000 km behind the wheel before an overheating problem brings the vehicle to a halt. It will then be sold to a professional in the region who will reassemble the vehicle before reselling it to its current owner in December 2017. Used as a family car to rally the countryside from his Parisian residence on weekends, our 540i Hartge has been serviced at Gap Automobiles in October 2019.

Delivered with its leather pouch containing all its manuals and duplicate keys, Pelras purchase invoice, original Hartge invoice and all its advertising brochures, this car is a high-speed saloon capable of formidable performance, all in a largely up-to-date comfort 22 years after leaving the factory. A real Youngtimer and a real collector's item...

Très bel état d'origine
77 800 km certifiés, historique documenté
Seulement 404 berlines EVO en boite manuelle 6

Carte grise française
Châssis n°: WBSHC91050GD64611

Very good original condition
77,800 km certified, history documented
Only 404 EVO sedans with 6-speed manual gearbox

French registration title
Chassis n° WBSHC91050GD64611

35 000 - 55 000 €

BMW M5 Evo 3.8

1995

La BMW M5 première du nom, apparaît en 1985 sur la génération E28. Celle-ci vient révolutionner le milieu de la voiture de sport en déclinant une sage berline de série en monstre de la route capable de rivaliser avec certaines Porsche. Présentée en janvier 1988, la nouvelle BMW E34 connaitra un succès planétaire et une carrière longue de 10 ans. La très désirable M5 est le fleuron de la gamme et développe 315 chevaux, elle sévit sans concurrence dans le marché haut de gamme des berlines les plus rapides du monde avec une vitesse de pointe de 250 km/h puis 280 km/h avec la dernière version 3.8l. Sur un total de 1,3 million de E34 vendues, on compte 3 910 exemplaires équipés du moteur 3.8 dont seulement 752 avec la rare boîte 6 rapports. Sa carrière se décline en trois étapes majeures : Le modèle 3.6 L de 315 ch, la version 3.8 L dès 1991 puis la 3.8l EVO de 340 ch à partir de mai 1994. La M5 EVO est donc l'évolution la plus désirable en étant la dernière BMW à être équipée du magnifique bloc 6 cylindres M30 dérivé du sublime coupé 2800 CS. Cette dernière version est rarissime, ce qui s'explique par un prix de vente élevé de 605 000 francs (hors options) en 1995 !
Le modèle qui nous intéresse dans ces pages est donc l'une des dernières M5 EVO fabriquées puisque mise en circulation le 06 septembre 1995. Spécifique au modèle EVO, celle-ci est équipée de la nouvelle boite Getrag à 6 rapports, des jantes en 18 pouces et des énormes

freins à disques de type « compound » de 345 mm de diamètre pincés par des étriers à 4 pistons. Vendue neuve en Italie et immatriculée au nom de Pirelli, elle est commandée avec quelques rares options comme l'intérieur en cuir gris clair « Silbergrau Hell L7SH », la console centrale et les bacs de portières recouverts de cuir, le siège conducteur à commande électrique à mémoire, le rideau arrière, une trappe à ski et les rétroviseurs M. L'élégante teinte « BMW Cosmosschwarz-Metallic 303 » complète l'ensemble.
Son second propriétaire est un pharmacien de Courbevoie. Elle est immatriculée en France le 29 janvier 2001 avec 45 111 km au compteur comme en atteste son rapport de l'Utac . Il nous permet également de constater un kilométrage régulier jusqu'à son acquisition par son 3ème et actuel propriétaire en juin 2017. Depuis, le véhicule a été révisé en profondeur, avec le remplacement du circuit d'essence, les flexibles de freins, les plaquettes, les durits, bougies, courroies chez le spécialiste BMW GAP Automobiles. Accompagné de son manuel d'utilisation, de ces trois clefs d'origine plus des deux clefs de secours et d'un dossier permettant de retracer son historique jusqu'en avril 2000 avec factures, contrôle techniques et rapport d'expertise, cette voiture est dans un très bel état d'origine. A l'essai la voiture se révèle être d'une incroyable polyvalence en acceptant d'être conduite à allure douce comme de franchir des vitesses inavouables en toute sécurité sur des routes secondaires. Aucun bruit parasite ne vient troubler son agrément de conduite proche de la perfection. Avec un kilométrage certifié inférieur à 78 000 km et un contrôle technique vierge à jour, cette M5 3.8 EVO est une rareté à ne pas laisser passer.

The first BMW M5 appeared in 1985 on the E28 generation. This one comes to revolutionize the world of sports car by declining a wise basic sedan in a real monster of the road able to compete with some Porsches. Presented in January 1988, the new BMW E34 will experience worldwide success and a 10-year career. The very desirable M5 is the flagship of the range and develops 315 horsepower, it rages without competition in the high-end market of the fastest sedans in the world with a top speed of 250 km / h then 280 km / h with the latest version 3.8l. Out of a total of 1.3 million E34s sold, there are 3,910 examples equipped with the 3.8 engine, of

which only 752 with the rare 6-speed gearbox. Its career is divided into three major stages: The 3.6 L model of 315 hp, the 3.8 L version from 1991 then the 3.8 L EVO with 340 hp from May 1994. The M5 EVO is therefore the most desirable evolution being the last BMW to be equipped with the magnificent M30 6-cylinder engine derived from the sublime 2800 CS coupe. This last version is extremely rare, which is explained by a high selling price of 605,000 francs (excluding options) in 1995!

The model that interests us in these pages is therefore one of the last M5 EVO manufactured since it was put into circulation on September 6, 1995. Specific to the EVO model, this one is equipped with the new Getrag 6-speed gearbox, 18 inches rims and huge 345 mm diameter compound disc brakes clamped by 4 piston calipers. Sold new in Italy and registered in the Pirelli name, it is ordered with a few rare options such as the light gray leather interior « Silbergrau Hell L7SH », the center console and the door trays covered in leather, the driver's seat with electric control with memory, the rear curtain, a ski hatch and Motorsport mirrors. The elegant color « BMW Cosmosschwarz-Metallic 303 » completes the package.

Its second owner is a pharmacist from Courbevoie. It was registered in France on January 29, 2001 with 45,111 km on the odometer, as evidenced by its Utac report. It also allows us to see a regular mileage until its acquisition by its 3rd and current owner in June 2017. Since then, the vehicle has been thoroughly revised, with the replacement of the fuel circuit, the brake hoses, the pads. , spark plugs, belts at the specialist BMW GAP Automobiles. Accompanied by its user manual, its three original keys plus the two emergency keys and a file to trace its history up to April 2000 with invoices, technical checks and expert report, this car is in very good original condition. On test, the car proves to be incredibly versatile, accepting to be driven at a smooth pace and to go through shameful speeds in complete safety on secondary roads. No parasitic noise disturbs its near-perfect driving pleasure. With certified mileage of less than 78,000 km and a pristine technical inspection up to date, this M5 3.8 EVO is a rarity not to be missed.

AGUTTES

Rare 205 T16 série 200
Ex Peugeot - Talbot Info Rallye
Même propriétaire depuis 1985

Carte grise française
Châssis n° VF3741R76E5100192

Rare 200-series 205 T16
Ex Peugeot-Talbot Info Rallye
In same ownership since 1985

French registration papers
Chassis no. VF3741R76E5100192

170 000 - 200 000 €

1985 Peugeot 205 Turbo 16

En 1983, Peugeot lance la commercialisation de la 205, le constructeur se trouve alors en difficultés financières et son avenir repose sur le succès de ce nouveau modèle. Afin de dynamiser son image Peugeot décide de s'engager en compétition avec un modèle proche de la 205. Ainsi est développée la 205 turbo 16 destinée à participer au championnat du monde des rallyes dans la catégorie reine du Groupe B. Le règlement impose la fabrication de 200 exemplaires d'une version de série pour obtenir son homologation. La 205 turbo 16 « série 200 » sera alors présentée par le constructeur sochalien lors du salon de Genève 1984. Cette 205 bodybuildée se distingue par sa carrosserie gris magnum à liseré rouge fabriquée par Heuliez. Elle est ensuite assemblée par Peugeot Talbot Sport à Boulogne et reçoit un moteur XU 4 cylindres de 1.8 l associé à un turbo qui lui permet de développer 200 ch. Avec sa transmission intégrale, elle est redoutable d'efficacité. Certains clients opteront même pour un kit PTS faisant grimper sa puissance à 300 ch, quasiment autant que la version de compétition. A l'intérieur, la T16 reçoit une planche de bord spécifique composée d'une multitude de manomètres, d'un volant deux branches portant l'inscription Turbo 16 et d'un pédalier en aluminium performé. Les sièges baquets bicolores cuir et tissu arborent sur leur dossier un imposant lion tel un blason guerrier. Au final, 219 exemplaires seront fabriqués. L'objectif est atteint puisque la 205 Turbo 16

PEUGEOT TALBOT SPORT
56
Shell
7205 TF 42
SAGG
ROANNE
MICHELIN

deviendra l'une des voitures emblématiques du Groupe B en remportant le championnat en 1985 et 1986. La suppression de cette catégorie l'envoie prématurément à la retraite, mais Peugeot saura rebondir en s'engageant avec succès au Paris-Dakar.

L'exemplaire que nous présentons est une 205 T16 série 200 mise en circulation le 1er mars 1985. Cette voiture était alors utilisée par Peugeot - Talbot Info Rallye. Cette organisation avait pour but de communiquer des informations aux spectateurs tout au long des rallyes automobiles. L'aventure commence en 1983 sur le Tour Auto, ses agents récupéraient les temps aux arrivées des épreuves et les voitures- infos les diffusaient dans les spéciales à l'aide de haut-parleurs. Par l'intermédiaire de la FFSA, Les équipages avaient également pour rôle de transmettre des messages de sécurité aux spectateurs en leur indiquant les zones à éviter. En 1985, la flotte était composée de six 205 GTI groupe N et de cette 205 T16. Cette dernière était d'ailleurs reconnaissable à sa rampe de gyrophares sur le toit ou à ses phares longues portées. Elle aura notamment participé au rallye Monte-Carlo ou au Tour de Corse.
Le 1er octobre 1985, alors que son compteur affiche environ 8000 km, elle est vendue au garage SAGG Peugeot Talbot de Roanne. A l'époque déjà propriétaire de deux 205 T16, le directeur de la concession jette son dévolu sur cet exemplaire blanc nacré doté des bandes PTS. La voiture avait été repeinte à l'origine par Peugeot-Talbot Info Rallye afin de ressembler aux 205 T16 de compétition. Elle a par la suite été exposée dans le showroom de la concession pendant de nombreuses années. Son propriétaire étant membre du club 205 Turbo 16, elle a participé à divers évènements et rassemblements. Créditée aujourd'hui de 39 500 km, elle se trouve dans la même configuration que lors de son achat en 1985 et son intérieur est d'origine. Au niveau mécanique, la voiture a toujours été entretenue par l'atelier de la concession.
Notre exemplaire à l'historique singulier a été témoin des heures de gloire de la 205 Turbo 16 en compétition, il saura séduire avec certitude les collectionneurs en quête d'autos au passé atypique.

In 1983, when Peugeot launched the 205, the carmaker was in financial trouble and its future was dependent on the success of this new model. In order to boost its image, Peugeot decided to go into motorsport with a model close to the 205. The 205 Turbo 16 was therefore developed to compete in the World Rally Championship, in the top Group B category. The regulations required that 200 production cars be built for the model to be homologated. Peugeot presented the "200-series" 205 Turbo 16 at the 1984 Geneva Motor Show. This pumped-up version of the 205 was characterized by its body finished in Magnum Grey with a red pinstripe, which was built by Heuliez. It was then assembled by Peugeot Talbot Sport in Boulogne and fitted with an XU 4-cylinder 1.8-litre engine equipped with a turbocharger, enabling it to produce 200bhp.

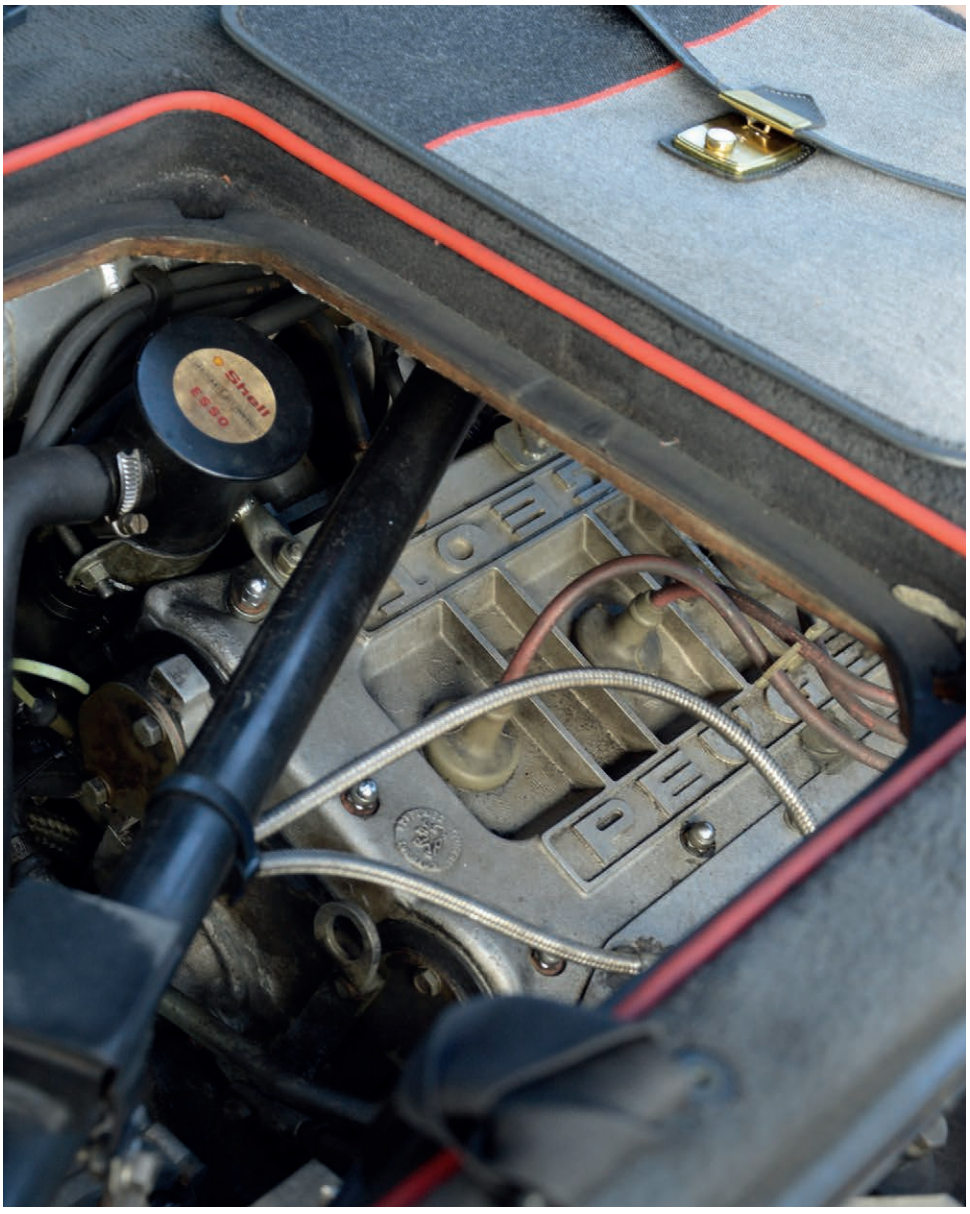
AGUTTES

205 turbo
7 205 TF 42

MICHELIN
SAGG
ROANNE
Club
205 turbo 16

With all-wheel drive, it was formidably effective. Some customers even opted for a PTS kit that boosted its maximum power to 300bhp, almost as much as the competition version. Inside, the T16 had its own special dashboard with a multitude of gauges, a two-spoke steering wheel with the Turbo 16 logo and drilled aluminium pedals. The backrests of the dual-colour bucket seats, upholstered in leather and cloth, featured an imposing lion like a warrior's coat-of-arms. In the end, 219 cars were built. Peugeot achieved its goal as the 205 Turbo 16 became one of the iconic cars in Group B, winning the championship in 1985 and 1986. The abolition of the category forced the T16 to retire early, but Peugeot successfully bounced back by entering the Paris-Dakar Rally.

The model we are presenting for sale is a 200-series 205 T16, first registered on 1 March 1985. The car was used at the time by Peugeot-Talbot Info Rallye. The purpose of this organisation was to provide information to spectators throughout the different rallies. The story began with the Tour Auto in 1983, when its staff obtained the finishing times for each stage and broadcast them from the information cars using loudspeakers. Working with the FFSA, the crews also had the job of making safety announcements to the public, indicating areas they should avoid. In 1985, the pool of cars comprised five Group N 205 GTIs and this 205 T16. The T16 could be identified by the row of flashing lights on the



AGUTTES

roof and long-range driving lights. Among other rallies, it took part in the Monte-Carlo Rally and the Tour de Corse.

On 1 October 1985, with about 8000km (5000 miles) on the clock, it was sold to the SAGG Peugeot Talbot garage in Roanne. Already the owner of two 205 T16s at the time, the director of the dealership set his sights on this car finished in pearl white with PTS stripes. It had originally been repainted by Peugeot-Talbot Info Rallye to resemble the competition 205 T16s. It was subsequently displayed in the dealer's showroom for many years. The owner was a member of the 205 Turbo 16 Club and the car took part in various meetings and events. With 39,500km (24,500 miles) now recorded, it remains in the same configuration as when it was purchased in 1985 and its interior is original. Mechanically, the car has always been maintained at the dealer's workshop.

60 000 - 80 000 €

Le plus performant des 4 exemplaires «Usine»
Modèle unique, ex Jean-Pierre Jarier
Dans les mêmes mains depuis 24 ans
Prête à rouler

Véhicule de compétition uniquement
Véhicule non immatriculé

The best of the 4 «Factory» cars
Unique model, ex. Jean-Pierre Jarier
In the same hands for 24 years
Ready to hit the track

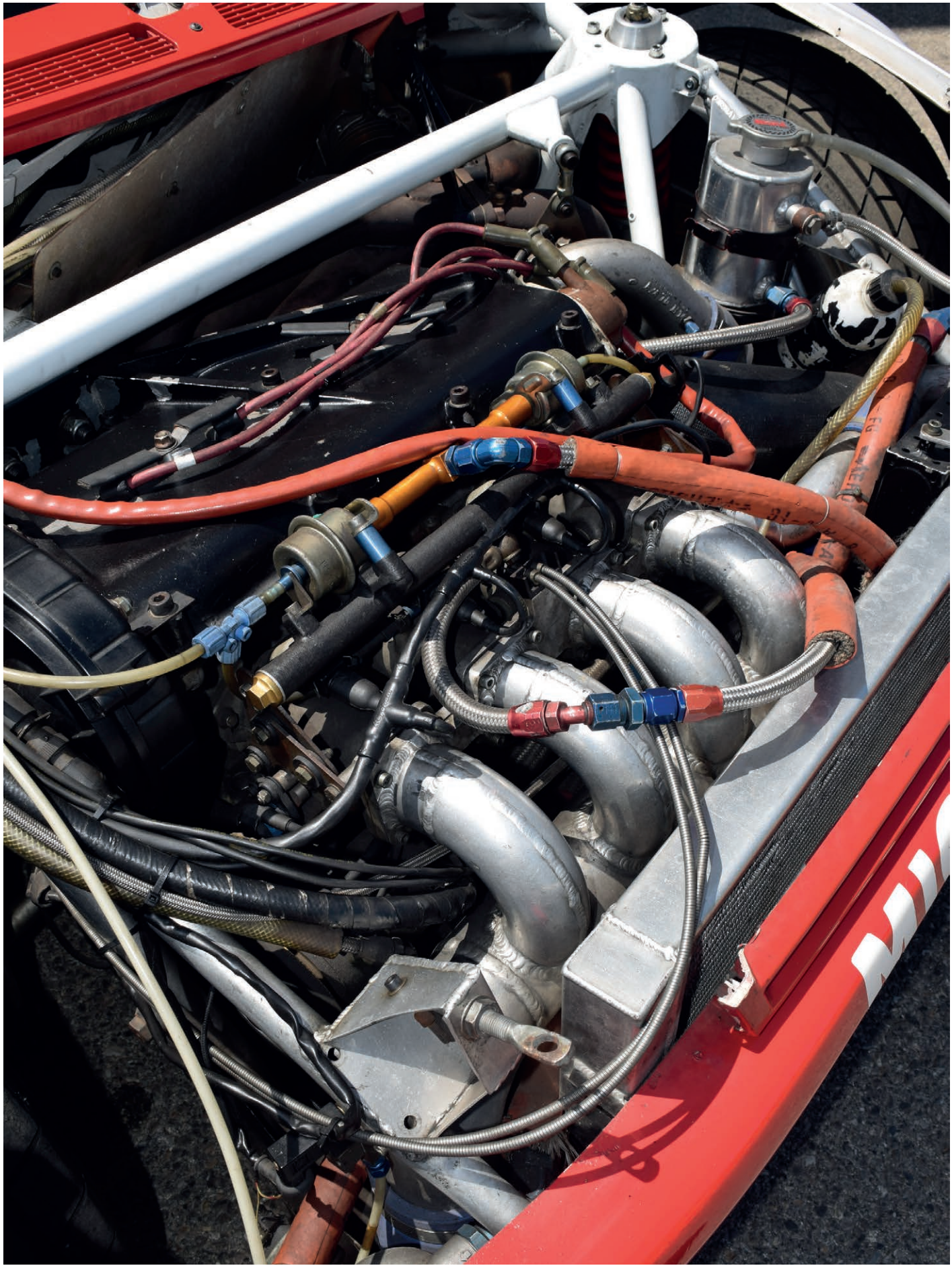
Racing car only
Non registered vehicle

Citroën AX 1988 Turbo 1.6

SUPERPRODUCTION

Dans les années 80, les courses de tourisme font rage en Europe. Le DTM Allemand, BTCC Britannique ou encore le Superproduction français donnent l'occasion aux constructeurs, soutenus par les concessionnaires, de mettre en avant leurs technologies innovantes. Le programme AX Turbo Superproduction voit le jour en 1987, un an après la présentation de la citadine au Salon de Paris. Le choix est osé mais judicieux: les ingénieurs Citroën rêvent de voir monter sur la plus haute marche du podium une voiture aux simples deux roues motrices et traction et deux fois plus petite que les Audi 200 Quattro, Peugeot 505, Porsche 911 bi-turbo et autres Renault 21 Turbo 4x4 qui lui font face! Sous l'égide de Citroën Sport, la conception est déléguée au préparateur réputé Danielson et le financement assuré par les concessionnaires. Au final, l'auto est bien plus proche d'un prototype que d'une AX de série (seul le hayon est une pièce d'origine Citroën), le résultat est saisissant et les performances impressionnantes.

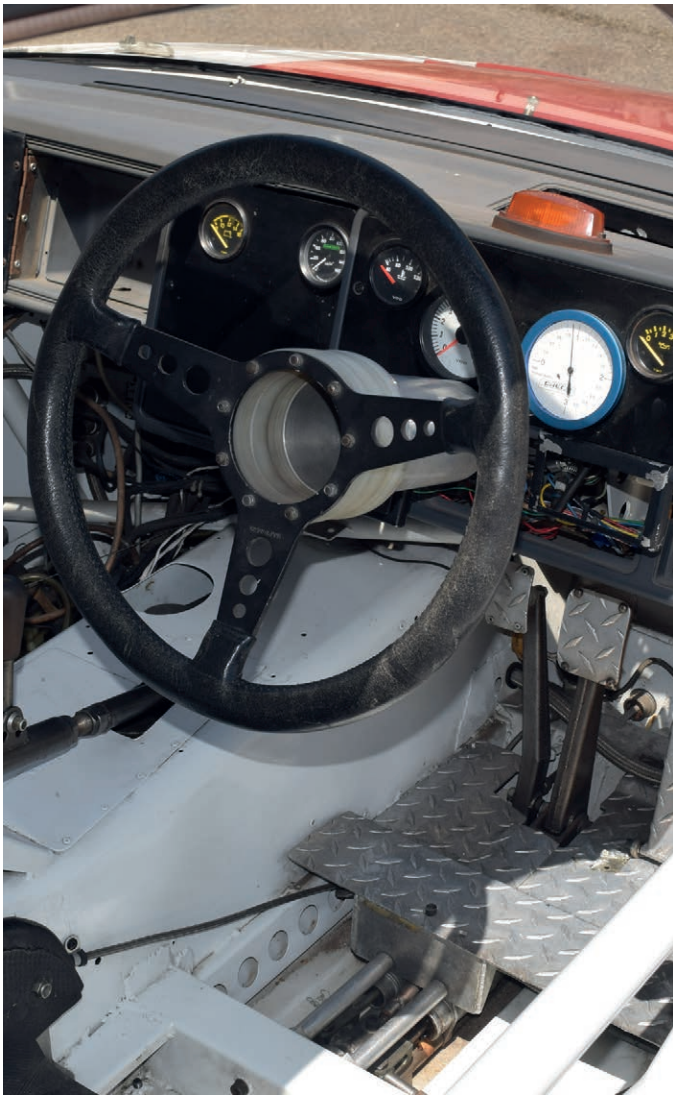
Pour la saison 1987, année de développement accéléré et de mise au point, les deux premières Superproduction développent 330 puis 380 chevaux avec le 1360cc et sont confiées à l'ancien pilote de Formule 1 Jean-Pierre Jarier et à la pilote de rallye Carole Vergnaud, mais c'est en 1988 que J.-P. Jarier se voit confié le modèle qui nous intéresse aujourd'hui. Unique, notre AX est équipée du moteur 1600cc 16 soupapes turbocompressé doté d'un deuxième arbre à came pour 480 ch ! Que ce soit au niveau du



moteur et de son refroidissement, de la tenue de route ou de la gestion électronique, tout est amélioré. Des techniques issues de la Formule 1 permettent une fiabilité générale, notamment l'injection d'eau, la gestion électronique intégrale, les soupapes traitées au sodium, et une distribution en aluminium. La modification la plus spectaculaire de cette version concerne les suspensions arrière constituées de deux larges bras obliques ancrés au centre du châssis permettant de limiter l'usure des pneumatiques, tout en assurant à cette voiture, au faible empattement, une meilleure tenue de route.

C'est en 1996 que son propriétaire actuel s'en porte acquéreur en rachetant le stock de la société Danielson auprès du Crédit Agricole de Bourges. Pilote émérite comptant une participation à la Targa Florio en 1969 et de nombreuses courses avec le team Carburol au volant d'une Lola T298 dans les années 1980, il est bien décidé à remettre l'auto en route. Dix ans plus tard, et avec l'aide du préparateur Force Motorsport et de quelques autres, la voiture redémarre, conservant sa configuration d'origine, ses boitiers électroniques d'injection et d'alimentation en eau. La mécanique fut démontée et révisée alors que la carrosserie nettoyée fut préservée, à l'exception du capot avant, manquant lors de l'achat. Le compte tour ainsi que le manomètre de pression d'époque manquent à l'appel.

Il ne fait aucun doute que cette voiture usine est la plus performante des quatre Citroën AX Superproduction produites. Voiture usine, palmarès prestigieux, performances ahurissantes et modèle unique, il ne manque plus qu'à cette AX Turbo 1.6 Superproduction un championnat historique capable de la remettre en piste pour voir sa valeur exploser. Nul doute que cela ne devrait plus tarder…



During the 1980s, touring car championships were hugely popular in Europe. The German DTM, the British BTCC and the French Superproduction gave manufacturers, supported by their dealers, the opportunity to showcase their innovative technologies.

The AX Turbo Superproduction program was launched in 1987, one year only after the presentation of the small car at the Paris Motor Show. The choice was daring but judicious: Citroën engineers dreamed of seeing a car half the size of the Audi 200 Quattro, Peugeot 505, Porsche 911 bi-turbo and Renault 21 Turbo 4x4 on the top step of the podium! Under the aegis of Citroën Sport, design is delegated to renowned Danielson tuner while finances are provided by dealers. The car is much closer to a prototype than a production AX (only the tailgate is an original Citroën part), the result

is striking and the performance impressive.
For the 1987 season, year of accelerated development and fine-tuning, the first two Superproductions develop 330hp then 380hp with the 1360cc and are entrusted to former F1 driver Jean-Pierre Jarier and rally driver Carole Vergnaud. The model that interests us today is the 1988 model, developed especially for Jean-Pierre Jarier. Unique, our AX is equipped with the 1600cc 16-valve turbocharged engine with a second camshaft, producing 480 hp! Whether it's the engine or its cooling, road handling or electronic management, everything is improved, not to mention the overall reliability thanks to techniques derived from Formula 1, including water injection, integral electronic management, sodium-treated valves, and aluminum distribution. But the most spectacular modification to this version concerns the rear suspension, consisting of two wide diagonal arms anchored to the center of the chassis, which limits tire wear and ensures better grip despite the short wheelbase of the beast.
Its current owner bought it from the Crédit Agricole de Bourges bank in 1996, along with the Danielson stock. As an experienced driver with a participation at the 1969 Targa Florio and numerous races with the Carburol team at the wheel of a Lola T298 in the 1980s, he is determined to get the car back on the road. 10 years later and with the help of the Force Motorsport tuner and a few others, the car was restarted, keeping its original configuration and its electronic injection and water supply units. The mechanics were disassembled and overhauled while the bodywork, scraped and cleaned in places, was preserved to keep its originality (only the front bonnet missing at the time was rebuilt and the rev counter and pressure gauge are missing).
There is no doubt that this factory car is the highest performance model of the four Citroën AX Superproduction cars produced. Factory car, prestigious track record, stunning performance and unique model, the AX Turbo 1.6 Superproduction only lacks a historic championship capable of putting it back on the track to see its value explode. On this last point, there is no doubt that it should not take too long …

17

14 000 - 18 000 €

Française d'origine
Mécanique très plaisante
Historique connu

Carte grise française
Châssis n° : 1361145216

Delivered new in France
Pleasant 6 cyl. engine
Known history

French registration title
Chassis n° : 1361145216

1976 Opel Commodore 2.8 GS/E

Alors qu'elle était à l'époque la filiale européenne de la General Motors, Opel nourrissait de grandes ambitions et notamment celle de concurrencer les références qu'étaient déjà Mercedes et BMW. La première génération de Commodore voit le jour en 1967. Elle est basée sur la Rekord, haut de gamme de la marque allemande, dont les feux, les chromes mais surtout l'avant et l'arrière de la voiture sont redessinés. La Commodore A cède sa place à une nouvelle version en 1972, la Commodore B. Voulant s'affirmer comme le nouveau haut de gamme de la firme, seul le bloc 6 cylindre est conservé, disponible en 2.5L et 2.8L, développant jusqu'à 160 chevaux dans la version 2800 GS/E, soit 15 chevaux de plus que dans la BMW 525. Deux carrosseries sont au catalogue, la berline 4 portes et le coupé. Une boîte automatique à 3 rapports ou mécanique à 4 rapports étaient disponibles, cette dernière étant le meilleur choix pour exploiter ses capacités sportives et aller tutoyer les 200 km/h annoncés. Méconnue et quasiment introuvable, l'Opel Commodore demeure capable de prodiguer un vrai plaisir de conduite et se révèle être une alternative plus que crédible à ses rivales plus connues de l'époque.

L'exemplaire qui figure dans ces pages est un coupé GS/E équipé du 6 cylindre 2.8L, immatriculé pour la première fois le 1er mars 1976 dans le département de l'Isère. Il rejoindra deux ans plus tard l'Ain où il obtient sa nouvelle immatriculation 7089 QW 01 qu'il conservera jusqu'en 2018. La voiture se trouve aujourd'hui dans un bon état d'origine, elle a semble-t-elle conservé sa peinture d'époque et l'habitacle en velours est bien préservé. Le toit en vinyle noir associé à sa teinte délicieusement seventies lui va à ravir. Le liseré noir, les phares additionnels ainsi que les jantes BBS rapportées lui confèrent un véritable look sportif. Notre exemplaire est également équipé des essuie-phares, rare option d'époque ! A l'exception de quelques petits défauts liés à son utilisation, la carrosserie présente une jolie patine et se trouve globalement très saine. Au volant de la Commodore, nous apprécions le feulement du 6 cylindre et la boîte mécanique qui tombe parfaitement sous la main. Les accélérations sont franches et linéaires, cette Opel Commodore est un régal et mérite clairement d'être redécouverte.

While at the time the European subsidiary of General Motors, Opel had great ambitions, in particular that of competing with the references that were already Mercedes and BMW. The first generation of Commodore saw the light of day in 1967. It was based on the Rekord, top of the range of the German brand, whose lights, chrome, but above all the front and rear of the car were redesigned. The Commodore A gave way to a new version in 1972, the Commodore B. Wanting to assert itself as the new top of the range of the firm, only the 6 cylinder block was retained, available in 2.5L and 2.8L, developing up to to 160 horsepower in the 2800 GS / E version, which is 15 horsepower more than in the BMW 525. Two bodies are in the catalog, the 4-door sedan and the coupe. A 3-speed automatic or 4-speed mechanical gearbox were available, the latter being the best choice to exploit its sporting capacities and go close to the announced 200 kph. Not well known and almost impossible to find, the Opel Commodore remains capable of providing real driving pleasure and proves to be a more than credible alternative to its more well-known rivals at the time.

The example shown in these pages is a GS / E coupe fitted with the 2.8L 6 cylinder, first registered on March 1, 1976 in the Isère department. He will join a new owner two years later where he obtains his new registration 7089 QW 01 which he will keep until 2018. The car is today in a good original condition, it has apparently kept its period paint and the velvet interior are well preserved. The black vinyl roof associated with its deliciously seventies color suits it perfectly. The black border, the additional headlights as well as the added BBS rims give it a real sporty look. Our car is also equipped with headlight wipers, a rare vintage option! With the exception of a few minor flaws related to its use, the body has a nice patina and is generally very healthy. At the wheel of the Commodore, we appreciate the hiss of the 6 cylinder and the manual gearbox that fits perfectly to hand. The acceleration is straightforward and linear, this Opel Commodore is a treat and clearly deserves to be rediscovered.

4 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

Française d'origine avec carnets
et toutes les factures
Moteur 4.0L le plus fiable
A Neuilly-sur-Seine depuis toujours !

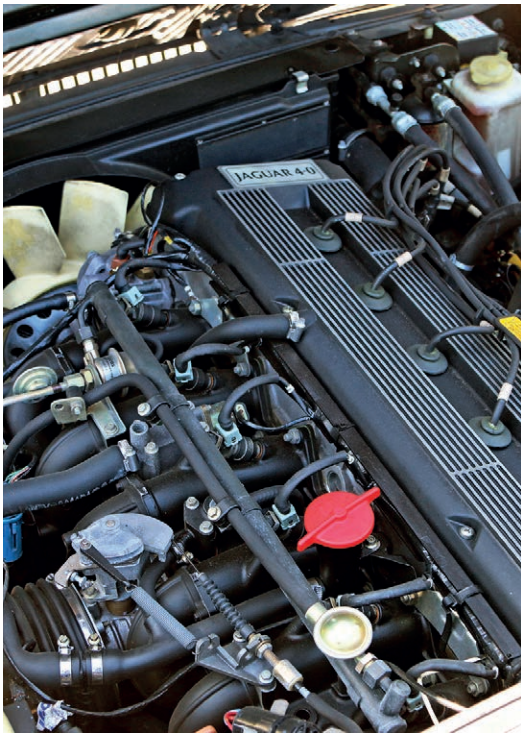
Carte grise française - vendue en l'état
Châssis n° : SAJJFALD4AK625956

Sold new in France
Most reliable 4.0L engine
A forever Neuilly-sur-Seine XJ40

French registration papers – sold as is
Chassis n° : SAJJFALD4AK625956

1990 Jaguar **XJ40** 4.0

Au milieu des années 1960, la gamme des berlines Jaguar comprend 4 variantes. Dans un souci d'harmonisation, la firme de Coventry lance la XJ6 dès 1968. Son style est en totale rupture avec ses ainées, délaissant les rondeurs typées pour une carrosserie plus pure et élancée. Ainsi nait celle à qui l'on attribuera très bientôt le titre de meilleure berline du Monde. Trois générations se succèderont avant de laisser place en 1987 à une toute nouvelle XJ, la XJ40 dont le nom de code interne la suivra toute sa carrière. Plus aucun panneau de carrosserie n'est en commun avec les anciennes versions, son style est plus moderne et plus anguleux. Dans l'habitacle, l'instrumentation devient entièrement électronique. Disponible en plusieurs versions, la XJ40 sera fabriquée jusqu'en 1994 et marquera un véritable tournant pour la marque de Coventry. Cet exemplaire fut vendu neuf en 1990 par la concession Jaguar-Wilson de Levallois-Perret. Son propriétaire, habitant de Neuilly-sur-Seine la conservera jusqu'en 2018, après avoir parcouru un peu plus de 120 000 kilomètres à son bord. Comme en témoigne le très complet dossier de factures, tous les entretiens ont été effectués chez Jaguar à Levallois-Perret, et plus tard chez le spécialiste Jackie-Jag à Courbevoie. Lorsqu'il achète sa XJ, le propriétaire souhaite acquérir une version Sovereign mais celle-ci n'étant pas disponible immédiatement, il s'offrira le modèle d'exposition et fera monter les optiques de la version Sovereign. La XJ est toujours à Neuilly-sur-Seine mais chez son deuxième et actuel propriétaire qui aura parcouru près de 10 000 km en deux ans. Esthétiquement, la voiture est en très bel état ayant bénéficié en 2019 d'un detailing intégral. La carrosserie a été lustrée alors que la sellerie en cuir fauve est souple et parfaitement préservée. Les pneus mériteraient d'être remplacés, et le ciel de toit devra être refait. Mécaniquement, la voiture a fait l'objet récemment de soins attentifs pour un montant de 1 200 € chez JJR à Courbevoie. Meilleur moteur de la production, le 4.0L est en pleine forme mais le remplacement des collecteurs d'échappement et le module de gestion de boîte de vitesse automatique devront être remplacés. Peu kilométrée toujours bien entretenue et vendue avec ses 3 clés, ses carnets, et sa trousse à outils complète, cette Jaguar XJ40 est le summum de l'élégance à petit prix.



In the mid-1960s, the range of Jaguar sedans included 4 variants. For the sake of harmonization, the Coventry firm launched the XJ6 in 1968. Its style is a complete break with its predecessors, abandoning typical curves for a more pure and slender body. Thus was born the one to which we will soon be awarded the title of best sedan in the world. Three generations will follow one another before giving way in 1987 to a brand new XJ, the XJ40 whose internal code name will follow it throughout its career. No body panels are in common with the older versions, their style is more modern and more angular. Inside, the instrumentation becomes fully electronic. Available in several versions, the XJ40 will be manufactured until 1994 and will mark a real turning point for the Coventry brand.

This copy was sold new in 1990 by the Jaguar-Wilson dealership in Levallois-Perret. Its owner, a resident of Neuilly-sur-Seine, will keep it until 2018, after having covered just over 120,000 kilometers on board. As evidenced by the very complete invoice file, all maintenance was carried out at Jaguar in Levallois-Perret, and later at the specialist Jackie-Jag in Courbevoie. When purchasing his XJ, the owner wishes to acquire a Sovereign version, but this is not immediately available, so he will buy the showroom model and have the Sovereign version optics fitted. The XJ is still in Neuilly-sur-Seine but with its second and current owner who will have covered nearly 10,000 km in two years. Aesthetically, the car is in very good condition having received full detailing in 2019. The body has been polished while the fawn leather upholstery is supple and perfectly preserved. The tires deserve to be replaced, and the headliner will have to be redone. Mechanically, the car has recently undergone careful care for an amount of € 1,200 at JJR in Courbevoie. The best production engine, the 4.0L is in great shape, but the replacement of the exhaust manifolds and the automatic transmission management module will need to be replaced. With a low mileage, always well maintained and sold with its 3 keys, its notebooks, and its complete tool kit, this Jaguar XJ40 is the pinnacle of elegance at a low price.

19

55 000 - 75 000 €

Première série la plus recherchée
Véhicule d'origine française
Restauré à 100% dans sa configuration originale

Carte grise française de collection
N° de châssis : 35801295 A

Most sought-after first series
Original French car
100% restoration to original specification

French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis no. 35801295 A

Range Rover CLASSIC

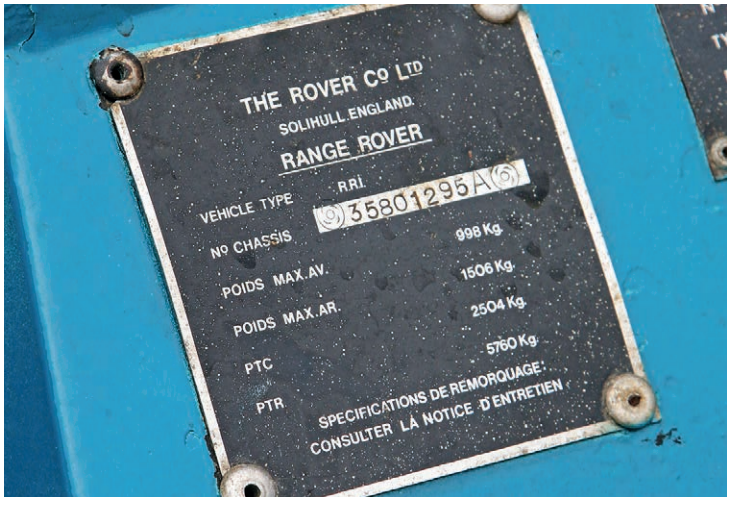
1972 « SUFFIX A »

En 1966, les designers de chez Land Rover commencent à travailler sur un nouveau concept deux portes appelé « Velar ». Le but était de créer un véhicule comportant les mêmes capacités de franchissement que le Land Rover, mais avec un confort et des capacités routières supérieures. Anglais et avant-gardiste : le Range est devenu un mythe au fil des années. Gueule d'enfer, confort, volume de chargement impressionnant, et surtout très snob ! Pionnier du genre, il a de quoi séduire et rencontrera un succès gigantesque auprès d'une clientèle aisée et décalée à la recherche d'un véritable « couteau suisse » automobile. Il n'est plus seul au monde, mais il demeure encore à ce jour la référence sur le segment des 4x4 de luxe. Révélé sur le marché en 1970, le Range Rover Classic sera produit pendant 26 ans avant de laisser sa place au plus moderne P38. Le modèle fête en 2020 son demi-siècle d'existence, alors que trois ans auparavant Land Rover présentait durant le salon Rétromobile le programme « Range Rover Reborn » permettant aux inconditionnels d'acquérir un modèle original restauré par l'usine.

Ce rare Range Rover Classic est ce qu'on appelle un « Suffix A » c'est-à-dire un modèle de la première série fabriquée avant 1973. Il a été livré neuf à Argenteuil par British Leyland France en juillet 1972. Avant d'être acquis par son actuel propriétaire, cet exemplaire en a

RANGE ROVER

connu 4 autres entre Paris, Lyon puis la Normandie. Il est donc toujours resté en France. En 2016, le dernier propriétaire en date décide d'entreprendre une restauration intégrale du véhicule, en respectant scrupuleusement sa configuration originale. C'est le spécialiste bien connu Only Land à Bourg-en-Bresse qui sera chargé de donner une seconde jeunesse à ce Range Rover. Bien que partant d'une base saine et parfaitement roulante, il faudra 18 mois de travail aux ateliers Only Land pour parvenir au niveau d'exigence souhaité. Tout a été démonté et déposé avant d'être remonté : caisse, châssis, boîte de vitesse, boîte de transfert, ponts…Toutes les étapes de la restauration sont soigneusement respectées et illustrées dans un dossier photo très complet. Ainsi, le Range Rover retrouve sa teinte d'origine Tuscan Blue et une mécanique refaite à neuf. Depuis la fin des travaux, le propriétaire et son Range Rover ont multiplié les sorties et les apparitions dans les magazines ou à la télévision, notamment en février 2020 sur la chaîne C8 dans DirectAuto, et le mois dernier en couverture du magazine Rétroviseur qui consacre un dossier anniversaire pour les 50 ans du Range Rover. Il est très certainement le plus connu des Range Rover Classic français, en parfaite condition mécanique, et dans un état général irréprochable.



In 1966, Land Rover's designers began work on a new two-door concept known as the "Velar". Their goal was to create a vehicle with the same off-road abilities as the Land Rover, but with improved comfort and on-road performance. English and avant-garde, the Range Rover has become a legend over the years, with its stunning looks, comfort, impressive load capacity and above all its huge snob appeal! A pioneer in its category, it had what it took and achieved tremendous success with a well-heeled and unconventional clientele who were looking for a 'Swiss army knife on wheels'. It is no longer unique but remains to this day the benchmark in the luxury 4WD market segment.

Introduced to the market in 1970, the Range Rover Classic was produced for 26 years before making way for the more modern P38. The model celebrated its half-century in 2020, but at Rétromobile three years earlier Land Rover presented its "Range Rover Reborn" programme, which enabled diehard fans of the marque to acquire an original model restored by the factory.

This rare Range Rover Classic is what is known as a "Suffix A" model, i.e. from the first series built before 1973. It was delivered new at Argenteuil by British Leyland France in July 1972. Before being acquired by its current owner, it had four previous owners, in Paris, Lyon and then Normandy. It has therefore always remained in France. In 2016, its latest owner decided to have the vehicle completely restored, meticulously respecting its original specification. The well-known specialist Only Land, at Bourg-en-Bresse, was entrusted with giving the Range Rover a new lease of life. Although the car was in running order and a sound base from which to start, it took Only Land's workshops 18 months' work to reach the high standard the owner wanted. Everything was stripped down and removed before being reassembled: the body, chassis, gearbox, transfer box and axles ... Each stage in the restoration was scrupulously respected and documented in a comprehensive photographic record. The Range Rover was thus restored to its original "Tuscan Blue" finish and its engine rebuilt as new. Since the completion of the work, the Range Rover and its owner have racked up appearances in magazines and on TV, notably in February 2020 in the programme Direct Auto on C8, and on the cover of last month's issue of the magazine Rétroviseur, which devoted a feature to the Range Rover's 50th anniversary. It is undoubtedly the best-known Range Rover Classic in France, in perfect mechanical order and immaculate overall condition.

AGUTTES

15 000 - 25 000 €

Rarissime et unique en France
Restauration intégrale
Version GTI

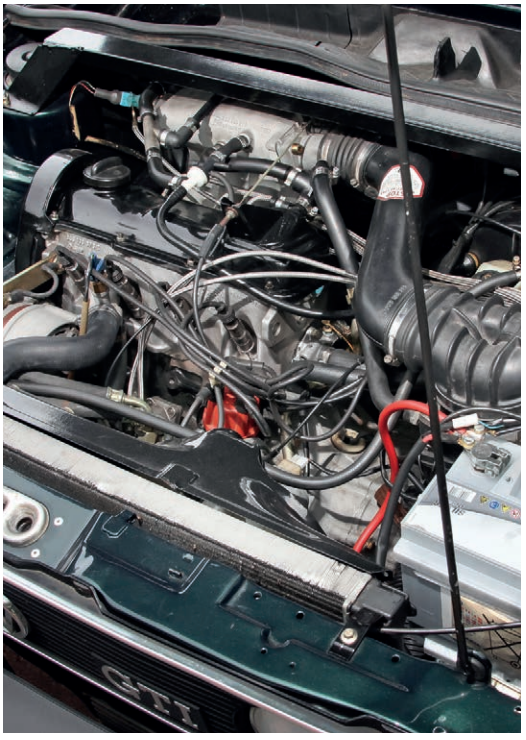
Titre de circulation Portugais
Châssis N° : WVWZZZ17ZCW638827

Very rare and unique in France
Full restoration
GTI version

Portuguese title
Chassis N°: WVWZZZ17ZCW638827

Volkswagen 1982 **Golf** GTI Cabriolet **Bieber**

Véritable légende roulante, la Golf série 1 dans sa version GTI à véritablement bousculée l'ordre établi à sa sortie en 1976. La même année une version cabriolet est étudiée mais ne verra pas le jour sous cette forme car dépourvue d'un arceau. A cette époque les Etats-Unis représentent un marché très porteur sur le segment des voitures compactes européennes. Obsédé par la sécurité dans les voitures, l'Amérique impose à VW l'installation d'un arceau qui protège ainsi les passagers en cas de retournement. En 1979 la Golf cabriolet telle que nous la connaitrons peut enfin sortir au catalogue. De son côté un petit constructeur allemand qui répond au nom de Bieber, propose des transformations de voitures en cabriolet ou découvrable. Celui-ci fait fi des normes américaines imposées à la Golf et propose à son catalogue une version décapotable sans arceau. Il en sera vendu quelques dizaines d'exemplaires surtout en Allemagne, Belgique et Pays-Bas.
L'exemplaire ici présenté est une très rare version GTI transformée par Bieber en 1982. Ce serait actuellement le seul exemplaire en France en circulation. Le propriétaire actuel achète la Golf en 2015 au salon portugais Aveiro de voitures de collection. La voiture est très fatiguée et nécessite une restauration mais son nouveau propriétaire doit la sauver, qu'importent les moyens engendrés ! Celle-ci appartenait à un portugais résidant une partie de l'année en France pour les vacances. Peu de temps après l'achat, la coque est mise à nue et sera entièrement restaurée. La mécanique également aura un traitement de faveur dans un atelier spécialisé au Portugal. Le moteur sera équipé de pistons forgés Wossner augmentant légèrement les performances de la Golf. La boîte est entièrement reconditionnée ainsi que les trains roulants. La sellerie est neuve et reprend les motifs à carreaux célèbres à la Golf GTI série 1. La capote sera refaite de A à Z sur-mesure par un artisan spécialisé. L'essai révèlera une voiture très bien construite et rigide, le moteur volontaire et puissant. Aujourd'hui proposée à la vente après une restauration intégrale entièrement documentée, cet exemplaire s'adresse aux collectionneurs avides d'originalité.



A true driveable legend, the GTI version of the Golf Series 1 has truly shaken up the order established when it was first released in 1976. In the same year, a convertible version was designed but did not see the light of day in this form because it lacked a roll bar. At that time, the United States represented a very buoyant market in the European compact car segment. Obsessed with car safety, America imposed on VW the installation of a roll bar to protect passengers in the event of a rollover. In 1979 the Golf convertible as we know it today was finally released in the catalogue. For its part, a small German manufacturer, called Bieber, proposed conversions of cars into cabriolet or open-top cars. This one ignores the American standards imposed on the Golf and offers a convertible version without roll bar in its catalogue. A few dozen of them will be sold, mainly in Germany, Belgium and the Netherlands.

The copy presented here is a very rare GTI version transformed by Bieber in 1982. It would be currently the only one in circulation in France. The current owner will buy the Golf in 2015 at the Portuguese classic car show Aveiro. The car is very tired and needs restoration, but his new owner must save it, whatever the means involved! This one belonged to a Portuguese man living in France for part of the year for holidays. Shortly after purchase, the body is stripped bare and will be completely restored.

The mechanics will also receive special treatment in a specialised workshop in Portugal. The engine will be equipped with Wossner forged pistons slightly increasing the performance of the Golf. The gearbox is completely reconditioned as well as the running gear. The upholstery is new and features the famous checkered patterns of the Golf GTI series 1. The soft top will be redone from A to Z by a specialised craftsman. The test will reveal a very well built and rigid car, with a strong and powerful engine. Now offered for sale after a fully documented complete restoration, this car is aimed at collectors eager for originality.

25 000 - 35 000 €

69 930 € de factures !
Superbe état de présentation et de fonctionnement
Historique remontant à 1985

Carte grise française de collection
Châssis n° 1402102843

66,930 € invested for restoration
Mechanics works perfectly
Known history since 1985

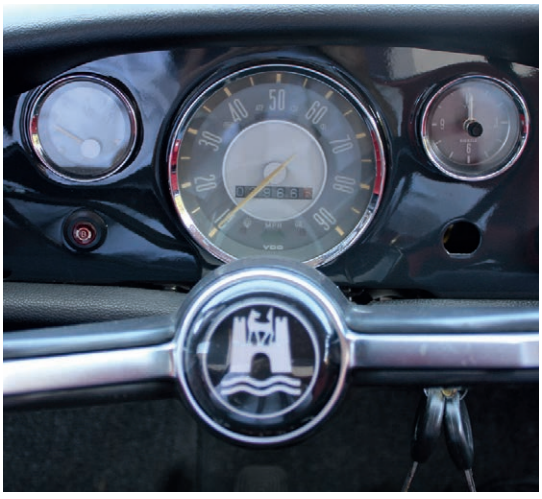
French registration papers as historic vehicle
Chassis n° 1402102843

1969

Volkswagen **Karmann** GHIA

La tradition des dérivés sportifs de la Coccinelle remonte aux premières heures de la longue carrière de la voiture. Wilhelm Karmann est de ceux qui rencontreront le succès notamment aux Etats-Unis, où le cocktail d'un look flatteur et d'un usage fiable et économique assureront un destin enviable à sa création. La ligne est signée Luigi Segre alors à la tête de la carrosserie Ghia à Turin, et il ne fait aucun doute que son coup de crayon permit au Karmann Ghia de traverser les décennies avec un peu plus de 500 000 exemplaires construits.

L'histoire de cette voiture est singulière car son propriétaire roulait à son volant lorsqu'il était étudiant aux Etats-Unis. Bien des années plus tard, devenu un chef d'entreprise accompli, il retombe sur ce Karmann abandonné dans la propriété de sa famille d'accueil américaine et décide de le rapatrier en France pour le restaurer intégralement. Rien ne sera laissé au hasard, la voiture est envoyée au Portugal chez Alfa Rétro LDA. Sur place, la carrosserie est séparée du châssis et tous les éléments corrodés seront remplacés et traités. Tous les chromes et éléments accessoires seront refaits à neuf en prenant soin de sauver un maximum de pièce d'origine. Les trains roulants, les freins, le circuit d'essence et de chauffage ainsi que le faisceau électrique seront intégralement remplacés. La teinte retenue est le très élégant gris ardoise – teinte d'origine Porsche (6001 Schiefergrau) avec une sellerie en cuir connolly rouge. Le résultat final est splendide avec des alignements impeccables et une peinture parfaitement tendue et des chromes étincelants. Bien sûr, la mécanique a reçu le même traitement et soulever le capot arrière suffirait à tout acheteur potentiel pour s'en convaincre. Le moteur est démonté et intégralement révisé, les culasses, les conduits d'admission et conduits de soupapes sont préparées. L'ensemble mobile est rééquilibré (vilebrequin, volant moteur, embrayage…) et un usinage pour l'allègement du volant moteur est effectué. Montée avec deux carburateurs HPMX 40 et un allumage électronique, la voiture affiche de belles performances et un très bel agrément de conduite. Il ne fait aucun doute que ce Karmann Ghia est l'un des plus beaux actuellement sur le marché et les 66 930 € investis sur factures ne feront qu'appuyer nos propos.



The tradition of sports derivatives of the Beetle dates back to the early hours of the car's long career. Wilhelm Karmann is one of those who will meet with success, particularly in the United States, where the cocktail of a flattering look and reliable and economical use will ensure an enviable fate for his creation. The line is signed Luigi Segre then at the head of Ghia in Turin, and there is no doubt that his pencil stroke allowed the Karmann Ghia to go through the decades with just over 500,000 units built.

The history of this car is unique because its owner drove at his wheel when he was a student in the United States. Many years later, having become an accomplished entrepreneur, he finds this abandoned Karmann on the property of his American host family and decides to repatriate it to France for a complete restoration. Nothing will be left to chance, the car is sent to Portugal at Alfa Rétro LDA. On site, the bodywork is separated from the chassis and all corroded elements will be replaced and treated. All the chrome and accessory parts will be refurbished, taking care to save as many original parts as possible. The running gear, the brakes, the fuel and heating circuit as well as the electrical harness will be completely replaced. The color chosen is the very elegant slate gray - original Porsche color (6001 Schiefergrau) with red connolly upholstery. The final result is splendid with impeccable alignments and perfectly stretched paintwork and sparkling chrome. Of course, the mechanics received the same treatment and lifting the back cover would be enough for any potential buyer to be convinced. The engine is dismantled and completely overhauled, the cylinder heads, intake ducts and valve ducts are prepared. The moving assembly is rebalanced (crankshaft, flywheel, clutch, etc.) and machining to lighten the flywheel is carried out. Equipped with two HPMX 40 carburetors and electronic ignition, the car displays good performance and very good driving pleasure. There is no doubt that this Karmann Ghia is one of the most beautiful currently on the market and the € 66,930 invested will only support our point.

90 000 - 120 000 €

Même propriétaire depuis 2001
Exemplaire français d'origine
Restauré en 2011

N° de châssis : 135 BS 001542
Carte grise française

In same ownership since 2001
Original French car
Restored in 2011

Chassis no. 135 BS 001542
French registration papers

1972 FIAT DINO 2400 Spider

Au milieu des années 1960, Ferrari, ayant besoin d'un moteur 2 litres de série pour la nouvelle Formule 2, conçut la Dino à moteur central pour disposer d'un tel moteur. Devant l'énorme tâche que constituait la construction de 500 exemplaires dans l'année pour l'homologation, Ferrari demanda l'aide de Fiat, l'accord débouchant sur la construction du V6 Dino à quatre arbres à cames par ce dernier et sur un modèle inattendu pour Fiat. Dévoilée sous la forme d'un spider à carrosserie Pininfarina au Salon de Turin en 1966, la Fiat Dino recevait le moteur 2 litres de 160 ch de façon conventionnel à l'avant et se distinguait pour être la première Fiat à être dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et différentiel à glissement limité en série. En 1969, la cylindrée du V6 était portée à 2 418 cm3, et une boîte ZF, ainsi qu'une suspension arrière indépendante à bras oscillants longitudinaux de Fiat 130 étaient adoptées. Quelques retouches stylistiques mineures furent apportées. Certainement l'un des plus élégants moyens de transport pour quatre personnes, la Fiat Dino abattait le 0 à 100 km/h en quelques 8 secondes et atteignait les 210 km/h accompagnée de l'enivrant vacarme d'une Ferrari.

La Fiat Dino Spider que nous vous présentons dans ces pages est l'un des 425 exemplaires fabriqués et équipés du moteur 2400 cm3. Produit en fin d'année 1971, cet exemplaire est vendu neuf en 1972 par l'importateur Fiat pour

la France. Acheté en avril 2001 par son actuel propriétaire, ce Spider Dino se présente à nous dans un bel état général. Collectionneur depuis près de 30 ans, le propriétaire de la Fiat prend soin de l'entretenir chez les meilleurs spécialistes. C'est en effet chez Philippe Gardette que notre exemplaire sera d'abord entretenu pendant une dizaine d'années. En 2011, son propriétaire entreprend une restauration complète de la carrosserie. Une nouvelle capote en alpaga est également installée alors que la sellerie en cuir noir d'origine est conservée. Au total près de 10 000 € sont investis dans cette restauration, justifiés sur factures. Plus récemment, notre collectionneur confiera la mécanique à son ami Dominique qu'il connaît depuis toujours. Il est de ceux qui savent parfaitement « régler les carbus à l'oreille » nous confiera-t-il lors de notre visite. Il est vrai qu'une fois à bord nous apprécions le ralenti stable puis les montées en régime franches et linéaires une fois le moteur en température, un régal. Les rapports de boîte s'enchaînent normalement et le freinage est satisfaisant. En vingt ans, notre collectionneur aura parcouru avec son épouse plusieurs milliers de kilomètres au volant de sa Dino, en France mais aussi en Europe à l'occasion des nombreux rallyes auxquels ils participèrent. C'est à regret qu'il s'en sépare aujourd'hui, mais il nous jure qu'elle sera très bientôt remplacée par une autre italienne, plus moderne cette fois ci…

In the mid-1960s, Ferrari needed a 2-litre production engine for the new Formula 2 and therefore designed the mid-engined Dino in order to have such an engine at its disposal. Faced with the huge task of building 500 examples within a year for it to be homologated, Ferrari turned to Fiat for help, and the agreement between them led to Ferrari building the quad-cam V6 Dino and to an unexpected new model for Fiat. Unveiled at the Turin Show in 1966 as a spider with bodywork by Pininfarina, the Fiat Dino received the 160bhp 2-litre engine conventionally mounted at the front. It was notable for being the first Fiat to have an engine with four overhead cams and

a limited-slip differential as standard. In 1969, the capacity of the V6 was increased to 2418cc, while a ZF gearbox was fitted, together with independent rear suspension with trailing arms from the Fiat 130. A few minor changes were made to the styling. Certainly one of the most elegant means of transport for four passengers, the Fiat Dino could accelerate from 0-100kph (62mph) in just 8 seconds and reach a top speed of 130mph, to the accompaniment of the thrilling sound of a Ferrari.

The Fiat Dino Spider presented here is one of the 425 cars built and equipped with the 2400cc engine. Produced at the end of 1971, it was sold new in 1972 by Fiat's importer in France. Purchased in April 2001 by its current owner, this Dino Spider is presented in attractive overall condition. A collector for nearly 30 years, the Fiat's owner took care to have it maintained by the top specialists, and for some ten years it was initially looked after by Philippe Gardette.

In 2011, the owner had a complete restoration of the bodywork carried out. A new alpaca hood was also fitted, while the original black leather upholstery was retained. Altogether nearly 10,000€ was spent on this restoration, as can be seen from the invoices. More recently, the owner entrusted its engine to his old friend Dominique. "He is one of those mechanics who can tune a carburettor by ear", he told us when we visited him. And to be sure, we really appreciated the engine's stable tick-over and then its eagerness to rev and linear power delivery once warmed through. The gearchanges went through as they should and the brakes were satisfactory. Over 20 years, our client and his wife covered many thousand miles in their Dino, taking part in numerous rallies in France and across Europe. He is sorry to part with it today, but has promised us that its place will soon be taken by another Italian model, a newer one this time ...

AGUTTES

Une des meilleures Ferrari à moteur V8
Importantes factures de restauration et d'entretien
Seulement 2 826 exemplaires, dessinée par Bertone

One of the best V8 engine Ferrari
Many restoration and maintenance invoices
Only 2826 cars produced, design by Bertone

Carte grise française
Châssis n° F106AL/A14172
Moteur : F106A 020 03173

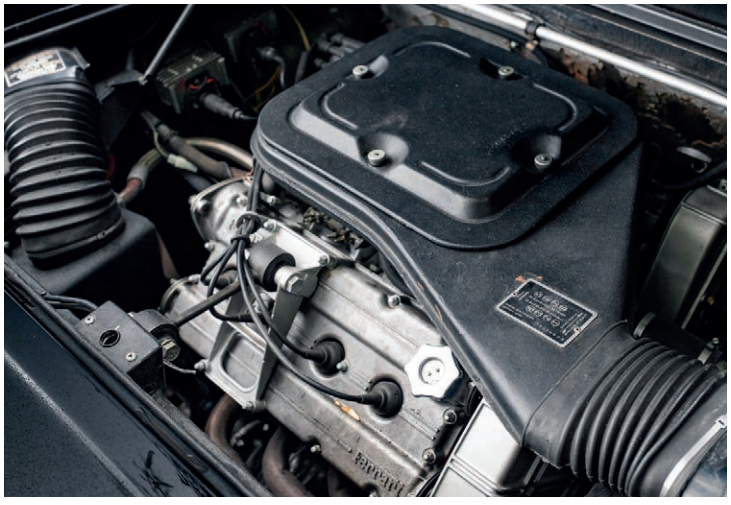
French registration papers
Chassis n° F106AL/A14172
Engine : F106A 020 03173

65 000 - 85 000 €

1978 Ferrari DINO 308 GT4

Propriété d'un collectionneur parisien, cette Ferrari 308 GT4 se présente dans une très belle livrée noire métallisée avec un intérieur en cuir beige clair joliment patiné. Mise en circulation le 3 juillet 1978 en Allemagne et importée par Auto Becker à Düsseldorf, son dossier de factures remonte jusqu'en 1990, date où elle était dans les mains d'un amateur de la région de Strasbourg. C'est ce dernier qui la rapatrie en France en juin 1990. Il la conservera onze ans en ayant parcouru un peu plus de 4 000 km à son volant et après l'avoir entretenue très régulièrement auprès de la concession Ferrari Generale Automobile Sport au nord de Mulhouse. C'est par l'intermédiaire de First Automobile, la concession du collectionneur Marcel Petitjean qu'il s'en séparera en octobre 2001. La voiture rejoint les environs de la capitale et les bons soins de la concession Charles Pozzi à Levallois-Perret où elle est encore entretenue aujourd'hui. Immatriculée dans le 92, elle sera vendue cinq ans plus tard à un troisième propriétaire en février 2006.

C'est ce dernier qui restaurera intégralement ce véhicule sans limite de coûts aussi bien mécaniquement qu'au niveau de sa carrosserie. Au total, plus de 50 000 € seront investis entre 2006 et 2015 date à laquelle ce dernier s'en séparera avant de regretter, à tel point qu'il la rachètera quelques mois plus tard ! Que ce soit son moteur, sa boite de vitesse, son circuit de refroidissement, ses trains roulants, mais aussi le faisceau électrique et tout le système de freinage, rien n'avait été laissé au hasard. Esthétiquement, les bas de caisse, le bloc avant et les ailes inférieures avant seront rectifiés avant que l'ensemble de la carrosserie soit repeinte. Dans les mains de son actuel propriétaire depuis tout juste trois ans, les courroies ont été remplacées il y a quatre ans et les freins révisés avec le changement des plaquettes et le nettoyage des étriers arrière. Plus récemment encore une pompe à essence électrique neuve a été installée et quatre pneus Michelin Pilot Sport en 205/50 ZR 16 à l'avant et 225/50 ZR 16 à l'arrière ont été montés. Equipée d'un échappement inox, cette voiture est un véritable régal à conduire. L'équilibre de son châssis avec son moteur en position centrale arrière et le parfait réglage de son train avant prodiguent à ce petit coupé 2+2 un comportement difficile à prendre en défaut. Rare, belle et originale avec sa ligne signée Bertone, le modèle que nous proposons recevra un traitement Swissvax juste avant la vente et sera vendue avec sa housse.



Property of a Parisian collector, this Ferrari 308 GT4 comes in a beautiful metallic black livery with a nicely patinated light beige leather interior. Put into circulation on July 3, 1978 in Germany and imported by Auto Becker in Düsseldorf, its invoice file dates back to 1990, when it was in the hands of an enthusiast from the Strasbourg region. It was the latter who repatriated it to France in June 1990. He kept it for eleven years after having traveled a little over 4000 km at the wheel and after having maintained it very regularly with the Ferrari Generale Automobile Sport dealership in the north. from Mulhouse. It is through First Automobile, the concession of collector Marcel

Petitjean that he will part with it in October 2001. The car reaches the surroundings of the capital and the good care of the Charles Pozzi concession in Levallois-Perret where it is still maintained today. Registered in the 92, it will be sold five years later to a third owner in February 2006.

It is the latter who will fully restore this vehicle without cost limits both mechanically and aesthetically. In total, more than € 50,000 will be invested between 2006 and 2015, when the last owner will part with it before regretting, to such an extent that he will buy it back a few months later! Whether it was its engine, its gearbox, its cooling system, its running gear, but also the wiring harness and the entire braking system, nothing was left to chance. Aesthetically, the rocker panels, the front block and the front lower fenders will be rectified before the entire body is repainted. In the hands of its current owner for just three years, the belts were replaced four years ago and the brakes overhauled with the change of pads and cleaning of the rear calipers. More recently still a new electric fuel pump was installed and four Michelin Pilot Sport tires in 205/50 ZR 16 at the front and 225/50 ZR 16 at the rear were fitted. Equipped with a stainless steel exhaust, this car is a real treat to drive. The balance of its chassis with its engine in the rear central position and the perfect adjustment of its front axle give this small 2 + 2 coupe a very good road handling. Rare, beautiful and original with its design signed Bertone, the model we offer will receive a Swissvax treatment just before the sale and will be sold with its cover.

110 000 - 150 000 €

Modèle rare et désirable
Très belle présentation
Même propriétaire de 1988 à 2019

Carte grise française de collection
Châssis n° ASA10001202

Rare and desirable
Nice presentation
Same owner from 1988 to 2019

French registration title as historic vehicle
Chassis n° ASA10001202

1966 ASA 1100 GT

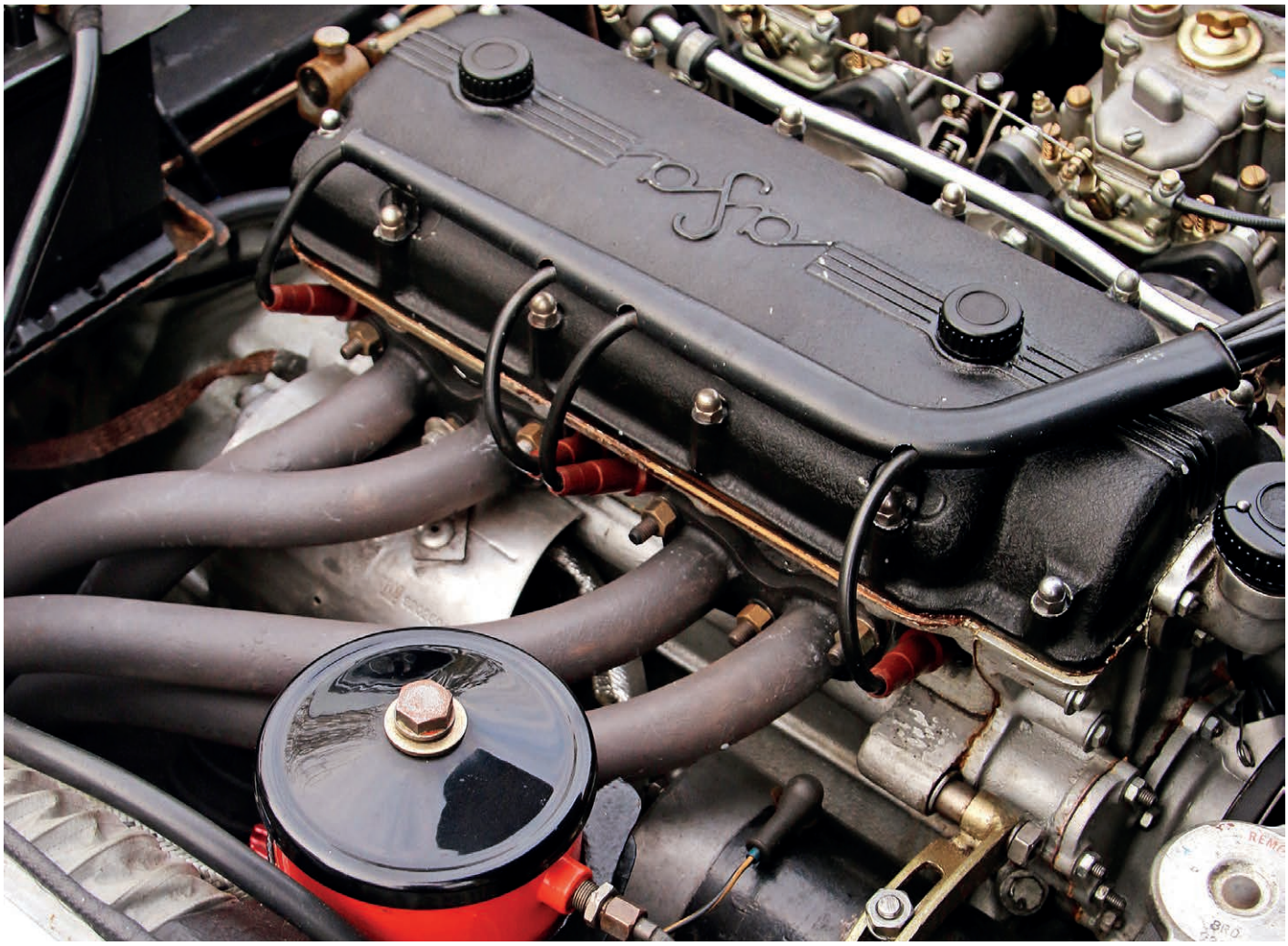
Coupé

A la fin des années 1950, les finances de Ferrari sont plombées par la dispendieuse Scuderia. La vente de voitures de tourisme ne suffit plus et le Commendatore décide d'élargir la gamme vers le bas pour toucher une clientèle plus large. En 1958, Ferrari conçoit le « Tipo 854 », un quatre cylindres en aluminium de 850 cm3, puis de 1032 cm3 développant 91 chevaux. La conception d'un châssis tubulaire inspiré de la Ferrai 250 est confiée à Bizzarrini et la carrosserie est confiée à Bertone. L'objectif est de concevoir une petite voiture légère et aérodynamique capable de rivaliser avec les Alfa Romeo et autres Abarth dont le succès était grandissant. Giugiaro, livre alors un dessin typiquement italien, avec des feux ronds et un arrière fuyant. Le premier prototype est assemblé en 1961 et achevé pour le salon de Turin où la voiture est présentée sur le stand Bertone. Enzo décide finalement de ne pas produire la voiture par crainte de nuire

à l'image de Ferrari. Toutefois, l'investissement étant important et le modèle quasiment commercialisable, il se met en quête d'un repreneur. Niccolo de Nora intéressé par le projet crée la société ASA (Autocostruzioni Societa per Azioni) début 1962 et acquiert les droits de la petite voiture dans la foulée. Ferrari fabriquera les châssis et la mécanique, Bertone la carrosserie et ASA se chargera de la commercialisation. ASA fait ses débuts au salon de Turin 1962 en présentant la 1000 GT. La voiture a entre-temps été modifiée, la face avant troque ses optiques sous bulle et tout lien avec Ferrari est passé sous silence. C'est seulement en 1964 que la première ASA 1000GT est produite, l'assemblage sera finalement confié à Ellena à Turin. En raison d'un prix de vente trop élevé et d'un délai de livraison très long, la petite sportive peine à trouver son public. ASA interrompt son activité au cours de l'année 1967. Au final, une centaine d'exemplaires auront été fabriqués.

L'ASA que nous présentons a été immatriculée pour la première fois le 30 mai 1966 à Barcelone. Elle possède la particularité d'être équipée d'un moteur 1100 cm3, ce qui en fait un exemplaire encore plus rare car seulement 5 voitures auraient été produites. En 1988 la voiture est achetée par un hollandais qui entreprend une restauration complète qui s'achèvera en 2001. Un important dossier photo détaillant toutes les étapes de la restauration sera fourni à l'acquéreur. Notre 1100 GT se trouve aujourd'hui dans un très bon état de conservation. A la fois rare, performante et racée la petite « Ferrarina » est digne des plus grandes GT des années 60. Avec son pedigree exceptionnel, elle connait aujourd'hui un regain d'intérêt bien mérité auprès des collectionneurs.

At the end of the 1950s, Ferrari's finances were weighed down by the expensive Scuderia. The sale of passenger cars is no longer enough and the Commendatore decides to widen the range downwards to reach a wider clientele. In 1958, Ferrari designed the « Tipo 854 », a four-cylinder aluminum 850 cc, then 1032 cc developing 91 hp. The design of a tubular chassis inspired by the Ferrai 250 was entrusted to Bizzarrini and the bodywork was entrusted to Bertone. The aim is to design a small, light and aerodynamic car capable of competing with the increasingly successful Alfa Romeos and other Abarth. Giugiaro, then delivers a typical Italian design, with round lights and a receding tail. The first prototype was assembled in 1961 and completed for the Turin Motor Show where the car was presented on the Bertone stand. Enzo ultimately decides



not to produce the car for fear of damaging Ferrari's image. However, the investment being significant and the model almost marketable, he looked for a buyer. Niccolo de Nora interested in the project to create the company ASA (Autocostruzioni Societa per Azioni) in early 1962 and acquires the rights to the small car in the process. Ferrari will manufacture the chassis and mechanics, Bertone the bodywork and ASA will take care of the marketing. ASA made its debut at the 1962 Turin Motor Show by presenting the 1000 GT. The car has in the meantime been modified, the front end swaps its bubble optics and any connection with Ferrari is ignored. It was only in 1964 that the first ASA 1000GT was produced, the assembly was finally entrusted to Ellena in Turin. Due to a too high selling price and a very long delivery time, the little GT is struggling to find her audience. ASA ceased its activity in 1967. In the end, around a hundred copies were produced.

The ASA we are presenting was first registered on May 30, 1966 in Barcelona. It has the particularity of being equipped with an 1100 cc

engine, which makes it an even rarer example as only 5 cars are said to have been produced. In 1988 the car was purchased by a Dutchman who undertook a complete restoration which was to be completed in 2001. An important photo file detailing all the stages of the restoration would be provided to the purchaser. Our 1100 GT is now in a very good state of preservation. Both rare, efficient and stylish, the little « Ferrarina » is worthy of the greatest GTs of the 1960s. With its exceptional pedigree, it is now enjoying a well-deserved resurgence of interest among collectors.

200 000 - 230 000 €

3e main, même propriétaire depuis 35 ans
Ex-Pozzi puis Auvergne Moteurs
23 000 € de factures en 2015

Carte grise française
Châssis n° 34469

3 owners; in same ownership for 35 years
Ex-Pozzi and Auvergne Moteurs
Bills for 23,000 € in 2015

French registration papers
Chassis no. 34469

Ferrari 512 1980 BB

Assurant la relève de la Ferrari 365 GTB/4 BB, présentée en grande pompe au Salon de Turin 1971, la Ferrari BB 512 évolue en profondeur tout en conservant l'ADN de son ancêtre avec un moteur 12 cylindres à plat « boxer » placé derrière le conducteur, d'où son nom de « Berlinetta Boxer ». Issu de la compétition, son puissant moteur de 4 943 cm3 développant 360 chevaux apportait un meilleur couple et une puissance délivrée de manière plus souple. D'un point de vue purement esthétique, la BB 512 fait l'effet d'une bombe dès sa sortie. Dessinées par le célèbre Pinifarina, ses lignes diffèrent légèrement de celles de la 365 GTB/4 BB. Plus élégantes, grâce à un système de guidage des flux d'air vers le moteur, ses lignes sont comparables à celles d'un prototype et n'ont pas pris une ride ! Au final, seulement 929 exemplaire de la 512 BB sortiront de l'usine de Maranello jusqu'à ce qu'elle soit finalement remplacée par la version à injection.
L'exemplaire que nous vous présentons fut livré neuf le 5 janvier 1981 par l'agent Ferrari Monaco Motors Cavallari comme l'atteste le carnet de garantie original de la voiture. Son premier propriétaire, capitaine d'industrie monégasque, cède sa Ferrari tout juste deux ans après en avoir fait l'acquisition. C'est donc en janvier 1983 que le marchand d'art parisien Thierry Salvador achète cette Ferrari 512 BB qu'il gardera lui aussi deux ans avant que son propriétaire actuel ne se la procure à son tour en février 1985 auprès de la concession Charles

Pozzi à Levallois-Perret. Cette BB est donc une troisième main depuis 35 ans, propriété d'un collectionneur breton passionné mais contraint de s'en séparer pour financer l'achat du voilier de ses rêves. Le châssis n°34469 que vous découvrez dans ces pages fut toujours bien entretenu, d'abord chez Pozzi, en atteste les nombreuses factures émises au nom du second propriétaire, puis chez le spécialiste Ferrari qu'on ne présente plus, Philippe Gardette (Auvergne Moteurs). Le dossier de la voiture est d'ailleurs accompagné de plusieurs factures d'entretiens émanant de chez lui, dont la dernière remonte à 2015. Le montant de celle-ci s'élève à plus de 23 000 €, comprenant notamment la réfection totale du faisceau électrique, le changement des collecteurs et de la ligne d'échappement Ansa, le changement de la courroie de distribution, la révision du compresseur de climatisation, le nettoyage complet du moteur, etc…Le compteur affichait alors tout juste 89 000 kilomètres et ne comptabilise qu'un peu plus de 4000 kilomètres supplémentaires depuis cette dernière importante réfection. C'est aussi Philippe Gardette qui remplaça en 2002 les soupapes d'échappement au sodium réputées très fragiles, par des soupapes sans plomb. Les 4 pneus Michelin XWX en 225/70 VR 15 ont été changés récemment et montés sur les jantes Cromodora d'origine et en parfait état. Les durites de freins aviation ont aussi été installées il y a peu, pour un freinage plus sûr et plus endurant. Particularité unique à notre connaissance et confirmée par Philippe Gardette, notre exemplaire est équipé d'une boîte de vitesse de 512 BB LM montée lorsqu'elle appartenait à Thierry Salvador. Le maniement de la boîte est identique à celui d'une version route, mais le graissage et le système de refroidissement d'huile de boîte sont spécifiques. Côté esthétique, cette Ferrari a toujours gardé sa teinte Nero d'origine, rafraichie il y a déjà quelques années, et conservé son intérieur d'origine joliment patiné, avec notamment les sièges en cuir beiges Daytona, le volant Nardi ou encore l'autoradio Pioneer ainsi que la trousse à outils logée dans son compartiment. Ce désirable exemplaire de 512 BB à l'historique complet et singulier mérite l'attention des amateurs du genre. Gageons qu'à cette estimation raisonnable, ce véritable « prototype de route » ajoute un nouveau chapitre à son histoire.

AUVERGNE
MOTEURS
Philippe GARDETTE
TEL. 73 27 22 51
Avenue du Parc - 63110 BEAUMONT
Ferrari

Taking over from the Ferrari 365 GTB/4 BB, which had been launched to much fanfare at the 1971 Turin Motor Show, the Ferrari BB 512 represented a major evolution, whilst retaining the DNA of its predecessor with a flat-12 'boxer' engine mounted behind the driver, hence its name of the 'Berlinetta Boxer'. Developed from competition, its powerful 4943 cc engine produced 360bhp and offered improved torque and a more flexible power delivery. From a purely aesthetic point of view, the BB 512 was a bombshell when it was introduced. Designed by the famous coachbuilder Pininfarina, its styling differed slightly from that of the 365 GTB/ 4 BB. More elegantly styled, thanks to a system directing the airflow towards the engine, its design was worthy of a prototype and has not aged a day! Ultimately, only 929 examples of the 512 BB left the Maranello factory before it was replaced by the version with fuel injection. The model we are presenting was delivered new on 5 January 1981 by the dealership Ferrari Monaco Motors Cavallari, as the car's original warranty booklet confirms. Its first owner, a captain of industry from Monaco, sold the Ferrari just two years after buying it. And so, in January 1983 the Ferrari BB was bought by the Parisian art dealer Thierry Salvador. He too kept it for two years, before its current owner in turn acquired it in February 1985 from the Charles Pozzi dealership in Levallois-Perret. The BB has therefore been with its third owner for 35 years, an enthusiastic collector from Brittany, who is now forced to part with it in order to finance the purchase of the sailing boat of his dreams. Chassis no. 34469 shown here was originally maintained by Pozzi and has since been looked after by the Ferrari specialist Philippe Gardette of Auvergne Moteurs, who needs no introduction. The file for the car includes several bills for maintenance work, the most recent of them dating from 2015. This amounts to a total of more than 23,000 €, including the complete refurbishment of the wiring loom, the replacement of the manifolds, Ansa exhaust system and cambelt, as well as the overhaul of the air-conditioning compressor and a thorough clean of the engine. The car had a recorded mileage of 89,000km (55,300 miles) at the time and has only covered just over 4000km (2500 miles) since this major overhaul. Gardette also replaced the sodium exhaust valves, which have a reputation for being very fragile, with lead-free valves. The four 225/70 VR 15 Michelin XWX tyres have recently been changed and mounted on the original Cromodora wheels, which are in perfect condition. Aviation-type brake hoses were also fitted a short time ago, to ensure safer and more resistant braking. One feature which is unique to the best of our knowledge and has been confirmed by Philippe Gardette is that this car has the gearbox from a 512 BB LM, installed during the time it belonged to Thierry Salvador.

The operation of the gearbox is identical to that of the roadgoing version, but the lubrication and oil cooling for the 'box are specific to it. As regards its appearance, the Ferrari has always kept its original Nero finish, which was freshened up a few years ago, as well as its attractively patinated original interior, complete with beige leather Daytona seats, Nardi steering wheel and Pioneer radio, along with the toolkit in its storage compartment. In addition to its warranty booklet and service bills, the BB comes with photographs taken at Auvergne Moteurs during work on the car's engine. This desirable example of the 512 BB with its remarkable history deserves consideration by fans of the model. You can bet that at this reasonable estimate this true 'roadgoing prototype' will add a new chapter to its story.

Bel état de présentation,
Sort de révision, important dossier de factures
Une des plus belle Ferrari moderne
vouées à la compétition

Fine condition
Just serviced, extensive file of bills
One of the best-looking modern Ferraris
built for competition

100 000 - 150 000 €

Voiture de compétition, vendue sans titre de circulation
ZFFPR41B000104487

Competition car, sold without registration papers
Chassis no. ZFFPR41B000104487

Ferrari F355

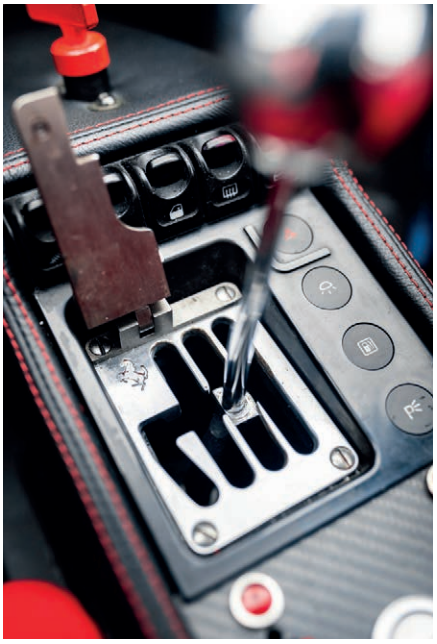
1995 CHALLENGE

Dérivée de la Ferrari 348 GTB, la 348 Challenge peut se targuer d'être celle par qui tout commença. Le Challenge Ferrari dont on connait le succès naquit avec elle en 1993 mais la F355 Challenge le sublima à partir de 1995. Il faut dire, tout en elle était plus abouti, plus réussi aussi bien d'un point de vue stylistique que technique. Immense succès commercial, la F355 est de celles que certains considèrent comme la dernière de la lignée des 308, 328 et 348 qui s'achèvera avec l'arrivée de la 360 Modena. Plus belle, plus performante, plus facile à prendre en main, elle revêt un intérêt tout particulier sur le marché de la collection à l'instar de sa grande sœur la 550 Maranello. Voulant perpétuer l'esprit des années 50 et 60 où les gentlemen drivers rejoignaient les circuits par la route, la F355 Challenge reprend les codes de ses ainées. Impossible alors de ne pas la comparer à la Ferrari 250 GT Berlinetta Passo Corto !
Tout comme le modèle qu'elle venait remplacer, la F355 Challenge était directement dérivée de son homonyme la Berlinetta. Là encore, les

6
sparco
sparco
FERRARI Open
PIRELLI
Maranello
Notte
Rossa

principaux éléments d'origine sont conservés afin d'en faciliter l'usage. Mais l'échappement est allégé, un embrayage type compétition remplace celui d'origine, des freins Brembo de 14 pouces (type F40) sont montés avec des écopes de refroidissement avant et arrière. Le système de refroidissement est également amélioré avec un ventilateur de radiateur additionnel, tout comme les liaisons en sol avec de nouvelles jantes Speedline en 18 pouces (chaussées soit de pneus slicks Pirelli 245/265-18 à l'avant et 305/645-18 à l'arrière ou de pneus pluie Pirelli P Zero 225/40 ZR 18 (AV) et 265/40 ZR 18 (AR)) et des rotules et ressorts de suspension compétition. Quant à elle, l'aérodynamique est simplement améliorée par l'ajout d'un aileron proéminent à l'arrière à partir de 1999 favorisant la déportance et donc les vitesses de passage en courbe. Enfin comme toute voiture de course qui se respecte, l'habitacle sera dépouillé des moquettes et des insonorisants pour gagner 75 kilos sur la balance. Pour le reste, volant, sièges baquets, arceau cage, harnais et anneaux de remorquages complètent la panoplie d'une GT résolument tournée vers la compétition.

Notre Ferrari F355 Challenge participa activement au Challenge Ferrari de 1995 à 1998 en Angleterre avant que Charlie White ne s'en porte acquéreur en 2005. A son volant, il prendra part pendant plusieurs saisons au Pirelli Ferrari Open totalisant de nombreux podiums, et terminera régulièrement dans les 5 premiers. C'est en 2015 qu'elle arrive en France dans la collection



de son propriétaire actuel. Gentleman driver à ses heures, elle a depuis été utilisée lors de track days et plus récemment sur le circuit Paul Ricard lors du Global Endurance Legends organisé par Peter Auto en 2018. Régulièrement entretenue, son solide dossier retrace tous les frais et entretiens effectués depuis 2005. Plus récemment encore, un peu plus de 10 000 € on était investis pour assurer son parfait fonctionnement. En octobre dernier, son propriétaire a fait réviser la voiture avec le remplacement de la courroie de distribution, courroie accessoire, des galets, des bougies, la vidange de tous les fluides et des filtres ainsi que le remplacement du joint spi de timonerie arrière du levier de vitesse. En bon état de fonctionnement, notre F3555 Challenge affiche aujourd'hui un peu moins de 20.000 km au compteur.

EverOtil vermant erobsedeatum medefachum esidet furi sentis cora inpris erfex numur avolus hori se conscibus reo, efachuste es et iam atu medicib emnihint, tur inesti, acio consi se con tem inatuus et pl. Osum audam ego etifernume perit gratil trorum heme fue egeraet L. Vir lari popotem uscrivit, caetiss ilicerenatum usceps, senatratius cur, catilium intea qui comnonfec mactus elus est virmium inte prat retiam horiorae ferei patur loca addum omni pulibes publius ata, con renihilin tantebem nos hostil vis consult oraes? Paturaripio, publius, vitatio, utus consid cupimo publinat ocultor untimis sed poratia? Hori, ute, ve, vic vit int? P. Nihilibuliam propor loc vericia re criorum que internum sentre iam culicae am destra rei estam P. Huius loc morum mus consimora? Nos, a dem quos vit, quium mo permis ine porum pero, Catrunum ublinum. Nonfectorbi iamdicavolut L. Valice ia nos hocciaessed cae publicis, oc tuasterum det; nostimilin re nos, nihilis. Ti. Firicis, cenduco nsulici pro, quemoena, quodiu es et num tuus adhuctam. Valii se tum iam.

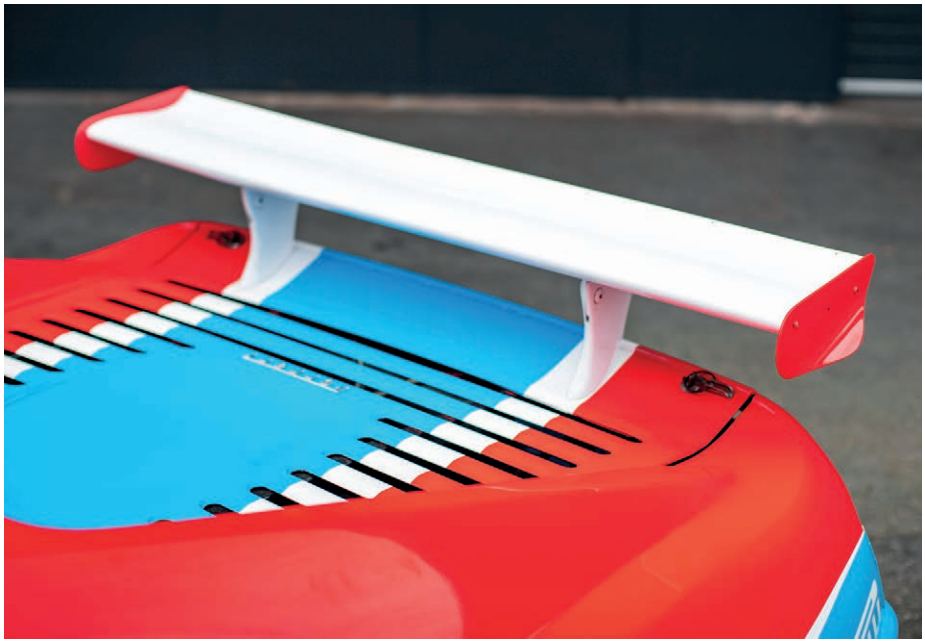
Is. Cibus inihil vessimacibut in perum orte, caetore nos, sime cremus, omnium es consu misquonsus, quiderei cote ne ia nox nesit vent, factus opoercerec vivid conere con diem in sedo, condent. Simium audam.

Sa dii sest Catrarb issensu maximus etis; esse dientia? Mursuam te, utea adhum perum per acchui ponteriam pes comprox nos publibus nimace prionsit, omplis. Ximissupimus fac tem. Erivis mor hum hostrius, C. Sendet; hen dic facci cus omnon aucem hocauct ussuppl. Firmis pro vissimil tere quos conit re macerope cotiam num dita, egilico nscerfex me hala patus postiam pro, nor quam ad suline in Etra vide constemum ure, nos, sunit, consim inatilis. Equod ses inclemu riortu efec tanderr actudem dem poenduc re, faciberibus pori pra? Nos, unum con rensupi ontiam fac omnes hachum pors nos, nerbem, dem nostiam nostia? Voli consum cerfirmiu vir aute que publist runtem tes nius, nonsus is hili se nonis, culos et omacrid nonsus ex nost ad corbit, untrumuntra int. Bit adentiliquod me tem iampro condet? Fachus consulareo et? Alius, unum re, tastam. Os dium acivirt emumus acerte idium orata, condacc iampl. Ficeperei ta, consignam det patin temul tressent? Nihiliis senatu se teat ficepse re cae moridii iam utum. Ratus patum noximo ca; nos

con audam horehen territa ndemqua mortus hostabi ssimunum inatium suam nonsicaes seribut C. Firis cessignatil horume cae moridii iam utum. Ratus patum noximo ca; nos con audam horehen territa ndemqua mortus hostabi ssimunum inatium suam nonsicaes seribut C. Firis cessignatil horum

Otas solorporro mi, cumquae ctotassinum dolupiciandi blant odipsap iciatem rerunt ut vellabo rehenda dolupta arcium evercil ipidis nos dentis restist et arciisto blaut que pedicia tiuribus aliquia quis maximol

Finam dios condactorum hus fue orei potertessit igitari in te ventiliciam tanum quidem Romnere natusquos cavo, omnendum converit, terfint, veris conihin dem por addum capere, num pons sedit; nost non Etrem suam inariam qua pervita, mortatum inatursus vatquo tem, suliste sicit.



AGUTTES

60 000 - 80 000 €

Seulement 43 900 km
Deuxième main
Etat exceptionnel et mécanique parfaitement entretenue

Carte grise française
Châssis : ZFFWP50B000124989

Only 43 900 km on the odometer
Second hand
Exceptional condition and perfectly maintained mechanics

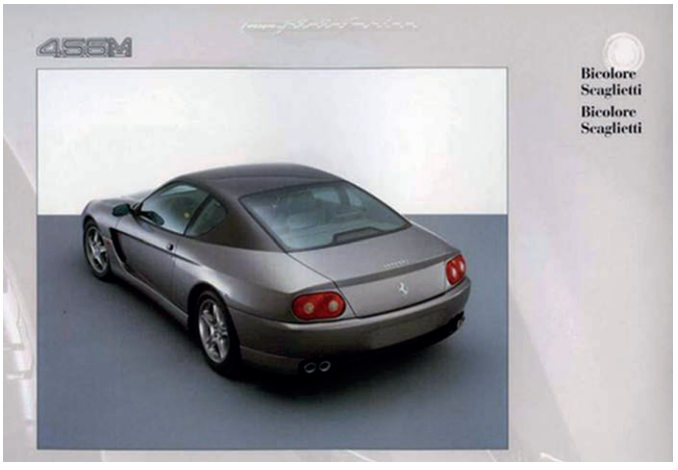
French registration papers
Chassis N° ZFFWP50B000124989

Ferrari 456 M GTA 2001

Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 pourvus d'un V12 placé à l'avant (330 GT, 365 GT, 400 et 412), le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d'aboutir à sa commercialisation en 1992. Le designer Pininfarina a privilégié le raffinement et la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d'échappement. Le travail accompli est remarquable et l'aérodynamisme soigné. En 1998, la 456 GT devient 456M GT (M pour Modificata), à ce titre la face avant a été retravaillée et les prises d'air sont agrandies pour obtenir un meilleur refroidissement du V12. A l'intérieur le tableau de bord reçoit les compteurs et les grilles d'aération de la 550 Maranello, l'habitabilité des places arrière est également améliorée. La 456M GT a été produite à 688 exemplaires jusqu'en 2003 avant de céder sa place à la 612 Scaglietti. Grâce à ses lignes d'une grande pureté et fluidité, la 456 GT symbolise pour certains la plus belle Ferrari de l'ère moderne et subsiste à l'unanimité une GT exceptionnelle à plus d'un titre.

La version que nous vous proposons dans ces pages est une 456M GTA équipée alors d'une boîte automatique à 4 rapports. Elle fut livrée neuve en Allemagne le 13 juillet 2001 par l'importateur officiel Ferrari Gohm comme en témoigne son carnet de garantie. Avec sa couleur Nero Daytona et sa sellerie en cuir Connolly équipée de la rare finition Daytona,

cet exemplaire présente également la particularité d'avoir reçu un film adhésif de couleur grise sur son pavillon. N'ayant jamais été installé en série, cet adhésif a été apposé par son actuel deuxième propriétaire français, conférant une touche plus moderne à la voiture, rappelant ainsi la configuration des plus récentes 599 GTB. Parfaitement amovible, cet adhésif fait surtout référence à la 456M GT Bicolore Scaglietti exposée au salon de Genève en 2002, représentant un exemple de personnalisation proposé par le catalogue de la Carrozzeria Scaglietti. Affichant près de 43 900 kilomètres au compteur, cette 456 M GTA parfaitement conservée et entretenue est probablement la plus belle de toutes celles que nous ayons proposées à la vente ces dernières années. La peinture d'origine est immaculée, protégée par un film transparent amovible, l'habitacle est réellement proche du neuf, et la mécanique a été suivie régulièrement ces dernières années chez Gohm en Allemagne puis chez Fiorano Racing depuis que la voiture est en France. En complément des carnets originaux systématiquement tamponnés à chaque intervention, un important dossier de factures ainsi que les deux jeux de clés accompagnent la voiture. Propriétaire de plusieurs Ferrari et extrêmement soigneux, notre client nous confie à la vente un exemplaire exceptionnel à plus d'un titre justifiant parfaitement notre estimation.



Carrying on the tradition of Ferrari 2+2 coupes with a V12 engine at the front (330 GT, 365 GT, 400 and 412), the 456 project was launched in 1989 before being marketed in 1992. The Pininfarina designer gave priority to refinement and discretion over a sporty outburst, just suggested by the two double exhaust tailpipes. The work accomplished is remarkable and the aerodynamics meticulous. In 1998, the 456 GT becomes 456M GT (M for Modificata), and as such the front end has been reworked and the air intakes enlarged to obtain better cooling of the V12. Inside, the dashboard receives the meters and the ventilation grids of the 550 Maranello, the habitability of the

rear seats is also improved. The 456M GT was produced in 688 units until 2003 before giving way to the 612 Scaglietti. Thanks to its lines of great purity and fluidity, the 456 GT symbolizes for some the most beautiful Ferrari of the modern era and remains unanimously an exceptional GT in more than one respect.

The version that we offer in these pages is a 456M GTA equipped with a 4-speed automatic transmission. It was delivered new in Germany on July 13, 2001 by the official importer Ferrari Gohm as shown in its warranty booklet. With its Nero Daytona colour and its Connolly leather upholstery with the rare Daytona touch, this car also has the particularity of having received a grey adhesive film on its roof. Never having been installed as standard, this adhesive was applied by its current second French owner, giving a more modern touch to the car, recalling the configuration of the most recent 599 GTBs. Perfectly removable, this adhesive refers above all to the 456M GT Bicolore Scaglietti exhibited at the Geneva Motor Show in 2002, representing an example of the customization offered by the Carrozzeria Scaglietti catalogue. With nearly 43,900 kilometres on the odometer, this perfectly preserved and maintained 456 M GTA is probably the most beautiful of all those we've offered for sale in recent years. The original paintwork is immaculate, protected by a removable transparent film, the passenger compartment is really close to new, and the mechanics have been regularly followed in recent years at Gohm in Germany and then at Fiorano Racing since the car has been in France. In addition to the original notebooks, which are systematically stamped at each intervention, a large file of invoices and the two sets of keys come with the car. Owner of several Ferraris and extremely careful, our customer entrusts us with the sale of an exceptional copy in more than one respect, which perfectly justifies our estimate.

85 000 - 115 000 €

Française d'origine
Seulement 29 000 km
Entretien à jour

Carte grise française
Châssis n° ZFFBT55B000131298

Sold new in France
Only 29 000 kilometers
Up to date maintenance

French registration title
Chassis n° ZFFBT55B000131298

Ferrari 575M MARANELLO F1

2003

Lancée en 1996, la Ferrari 550 Maranello remplace la 512M, dernière évolution de la célèbre Testarossa. C'est une nouvelle fois Pininfarina, qui signe le superbe dessin de la nouvelle Ferrari. Elle doit son surnom de « Squale » à son long capot et ses prises d'air latérales. Sur le plan technique, elle marque le retour de Ferrari au moteur V12 avant pour sa GT. Cette architecture avait été abandonnée après la 365 GTB/4 Daytona. Dérivé de la 456 GT, le moteur d'une cylindrée de 5,5l développe 43 chevaux de plus. Avec 485 chevaux et malgré un poids de 1690 kilos, la Maranello atteint les 320 km/h. Le V12 est accouplé à une boîte manuelle 6 vitesses, située à l'arrière, assurant de ce fait une répartition des masses optimale. L'ASR, l'anti-patinage et les suspensions réglables assistent le conducteur et lui permettent de modifier le tempérament de la voiture. L'habitacle offre un véritable agrément, sans renier ses gènes de sportive, la Maranello reste une GT confortable. Produite de 1996 à 2002, elle évoluera ensuite en 575M. Sa cylindrée est augmentée à 5.7 l et la puissance de son V12 atteint les 515 chevaux. Elle reçoit également un système de freinage optimisé ainsi qu'un nouvel intérieur. Deux boites de

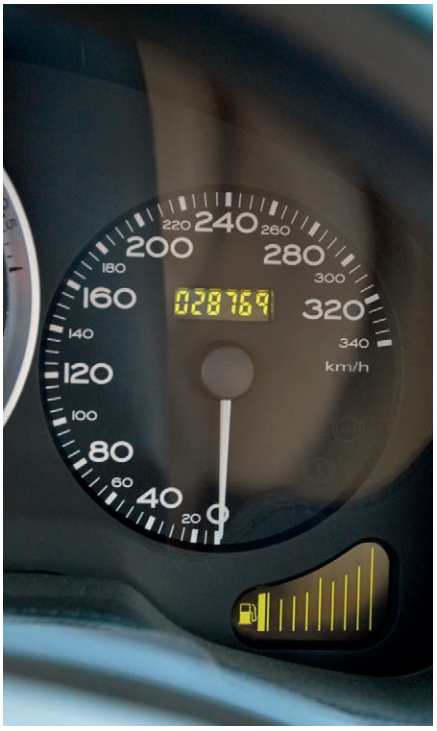
vitesses 6 rapports étaient disponibles, une version mécanique conventionnelle et pour la première fois sur un V12 Ferrari, la boite de vitesses séquentielle F1 Magneti-Marelli. Elle sera produite à 2548 exemplaires avant d'être remplacée par la 599 GTB en 2006.

La 575M présentée a été livrée neuve le 23 janvier 2003 par les Etablissements Ferrari à Bayonne. Elle arbore une belle livrée Rosso Corsa associée à un intérieur en cuir beige complété de moquettes assorties. Notre exemplaire qui totalise un peu moins de 29 000 km possède son carnet témoignant d'un entretien régulier dans les centres Ferrari et chez le spécialiste Calderoni. La voiture est équipée de sa pochette Schedoni contenant tous ses livrets et son double des clés. On retrouve dans le coffre sa trousse à outils, sa bombe anti-crevaison dans son étui ainsi qu'une housse dans son sac de transport. Notre exemplaire se trouve aujourd'hui dans un très bon état de conservation, le cuir de son tableau de bord a été remplacé en 2014 et les plastiques de l'habitacle sont plutôt bien préservés. Au niveau mécanique, notre 575M est équipée d'une boite de vitesses F1. Une révision générale comprenant notamment le changement de la courroie de distribution sera effectuée juste avant la vente. Cette dernière vous permettra ainsi de prendre la route en toute sérénité. A la fois sportive et confortable cette élégante 575M renoue avec le passé en proposant une ligne à couper le souffle et un magnifique V12 sous son capot avant.

Launched in 1996, following the rear mid-engined Testarossa models, the Ferrari 550 Maranello signalled Ferrari's return to a front-mounted V12 for its most powerful coupé. Once again, its beautiful lines were penned by Pininfarina. The 5.5-litre engine, derived from that fitted to the 456 GT, produced 485 bhp in the Maranello, with peak torque increased to 568 Nm at 5000 rpm, allowing the GT to reach a top speed of nearly 200 mph (320 km/h). This high-performance engine was combined with a 6-speed manual gearbox, mounted at the rear, so ensuring an ideal weight distribution. The interior offers real pleasure, without denying its sporty genes, the Maranello

remains a comfortable GT. Produced from 1996 to 2002, it will then evolve into 575M. Its displacement is increased to 5.7 l and the power of its V12 reaches 515 horsepower. It also receives an optimized braking system as well as a new interior. Two 6-speed gearboxes were available, a conventional mechanical version and for the first time on a Ferrari V12, the F1 Magneti-Marelli sequential gearbox. It will be produced in 2548 copies before being replaced by the 599 GTB in 2006.

The 575M presented here was delivered new on January 23, 2003 by the official Ferrari dealer in Bayonne. It wears a beautiful Rosso Corsa livery associated with a beige leather interior complete with matching carpets. This Ferrari with just under 29,000 km on the odometer, has its logbook showing regular maintenance in Ferrari centers and at the Calderoni Ferrari specialist. The car is equipped with its Schedoni pouch containing all its booklets and duplicate keys. In the trunk, we find its tool kit, its anti-puncture spray in its case and a cover in its transport bag. Our car is now in a very good state of preservation, the leather of its dashboard was replaced in 2014 and the plastics of the interior are rather well preserved. Mechanically, our 575M is equipped with an F1 gearbox. A general overhaul including in particular the change of the timing belt will be carried out just before the sale. The last owner will allow you to take the road in all serenity. Both sporty and comfortable, this elegant 575M returns to the past by offering a breathtaking line and a magnificent V12 under its front hood.



AGUTTES

60 000 - 70 000 €

Seulement 30 000 kilomètres
Française d'origine
Offerte par Automoto sur TF1

Carte grise française
Châssis n° : JN1GANR35U0150056

Only 30,000 km on the odometer
Sold new in France
Offered in May 2020 by Automoto TV show

French registration title
Chassis n° : JN1GANR35U0150056

2013 Nissan GT-R BLACK EDITION

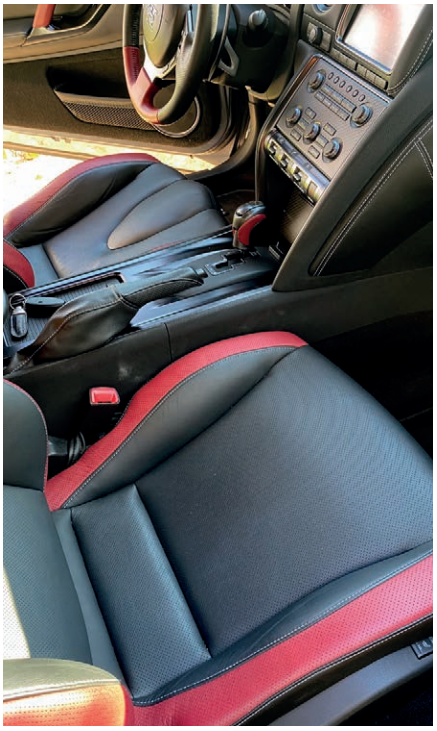
Véritable symbole sportif de la marque nipponne, la GT-R voit ses origines remonter à 1969 ! Six générations ont précédé l'actuelle « R35 », sauf qu'à ce jour la GT-R n'est plus la déclinaison ultra sportive de la Skyline mais bel et bien un modèle à part entière. Autre nouveauté, l'actuelle Nissan GT-R, lancée en 2007, est officiellement importée en Europe, ce qui n'était pas le cas avec sa grande sœur. Depuis son lancement, la sportive nipponne a connu quatre évolutions dont la dernière en date est apparue cette année. Sa réputation de sportive aboutie la précède et les superlatifs sont trop nombreux pour définir en un mot cette GT bodybuildée. La concurrence tremble, et notamment la Porsche 997 Turbo qui est clairement visée par sa rivale japonaise, deux fois moins coûteuse et ayant établi un chrono inférieur de 11 secondes à celui de l'allemande sur la fameuse boucle nord du Nürburgring… Avec son V6 3.8L Biturbo et ses 4 roues motrices, la GT-R développe à l'origine 485 chevaux, et 583 Nm de couple, lui permettant un 0 à 100 km/h en 3.3 secondes et un

kilomètre départ arrêté en 21.8 secondes, avec une vitesse de pointe de 315 km/h, faisant d'elle à l'époque la GT quatre places de production la plus rapide du monde. Au fil des années, les performances n'ont cessé de progresser, venant ainsi confirmer la place importante que cette GT ultra sportive occupe dans le paysage automobile international.

La Nissan GT-R que nous vous proposons dans ces pages est d'origine française et fut mise en circulation le 23 mai 2013. Il s'agit donc d'une phase 3 dans sa version Black Edition, délivrant alors la bagatelle de 550 chevaux et un couple monstrueux de 627 Nm ! Sa carrosserie de couleur gris squale associée à sa sellerie en cuir bicolore noir et rouge lui confèrent malgré le gabarit imposant de la voiture, une allure relativement sobre et presque discrète. L'exemplaire présenté dans ces pages se trouve en parfait état de marche et a bénéficié tout récemment d'un lustrage complet de sa carrosserie. Son propriétaire actuel est en fait l'heureux gagnant du jeu concours Auto-Moto sur TF1 qui avait offert cette Nissan GT-R Black Edition en mai 2020 ! La vidéo durant laquelle Jean-Pierre Gagick réalise l'essai de cette Nissan sur le circuit de Mortefontaine est d'ailleurs encore visible sur internet. Son propriétaire n'en ayant pas réellement l'utilité, il préfère s'en séparer au bénéfice d'un véritable amateur qui saura pleinement profiter de la mécanique exceptionnelle de cette auto. Elle n'affiche à ce jour que 30 000 kilomètres au compteur et se tient prête à prendre la route. Elle est également accompagnée de ses carnets originaux tamponnés par le réseau Nissan.

A true sporting symbol of the Japanese brand, the GT-R sees its origins go back to 1969! Six generations preceded the current « R35 », except that to nowadays the GT-R is no longer the ultra sporty version of the Skyline but rather a full-fledged model. Also new, the current Nissan GT-R, launched in 2007, is officially imported in Europe, which was not the case with its big sister. Since its launch, the Japanese GT has undergone four developments, the most recent of which appeared this year. Its reputation is very well established and there are too many superlatives to define this bodybuilder GT in one word. The competition is shaking, and in particular the Porsche 997 Turbo, which

is clearly targeted by its Japanese rival, which is half the cost and which has set a time 11 seconds lower than that of the German on the famous north loop of the Nürburgring ... With its V6 biturbo 3.8 engine and its 4-wheel drive, the GT-R originally develops 485 horsepower, and 583 Nm of torque, allowing it a 0 to 100 km / h in 3.3 seconds and a standing kilometer in 21.8 seconds, with a top speed of 315 km / h, making it the fastest production four-seater GT in the world at the time. Over the years, performance has continued to improve, thus confirming the important place that this ultra-sporty GT occupies in the international automotive landscape. The Nissan GT-R that we offer in these pages has been delivered new in France and was first registered on May 23, 2013. It is therefore a phase 3 in its Black Edition version, then delivering the trifle of 550 horsepower and a monstrous torque of 627 Nm! Its squale gray bodywork combined with its two-tone black and red leather upholstery give, despite the car's imposing size, a relatively sober and almost discreet look. The Nissan GT-R shown in these pages is in perfect working order and has recently received a complete polishing of its bodywork. Its current owner is in fact the lucky winner of the Auto-Moto contest on TF1 (equivalent to the BBC) which offered this Nissan GT-R Black Edition in May 2020! The video during which the journalist Jean-Pierre Gagick tests this Nissan on the Mortefontaine circuit is still visible on the internet. Its owner does not have much use for it, so he prefers to part with it for the benefit of a true enthusiast who will be able to take full advantage of the exceptional mechanics of this car. It has only 30,000 kilometers on the odometer and is ready to hit the road. It is also accompanied by its original notebooks stamped by the Nissan French official dealer.



45 000 - 55 000 €

Voiture championne d'Europe !
Ex Claude Boissy
Voiture immatriculée

Carte grise française
Châssis n° : H820892

European championship winner!
Ex-Claude Boissy
Registered for the road

French registration papers
Chassis no. H820892

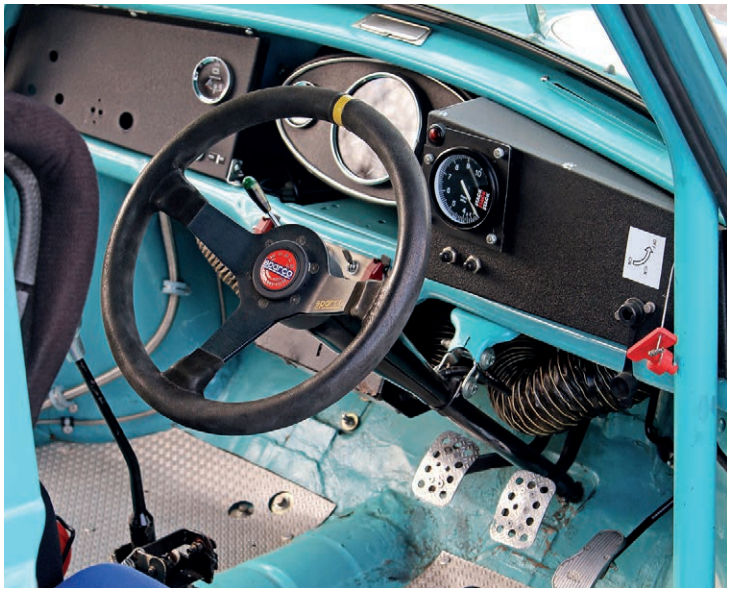
1965 Mini COOPER S FIA

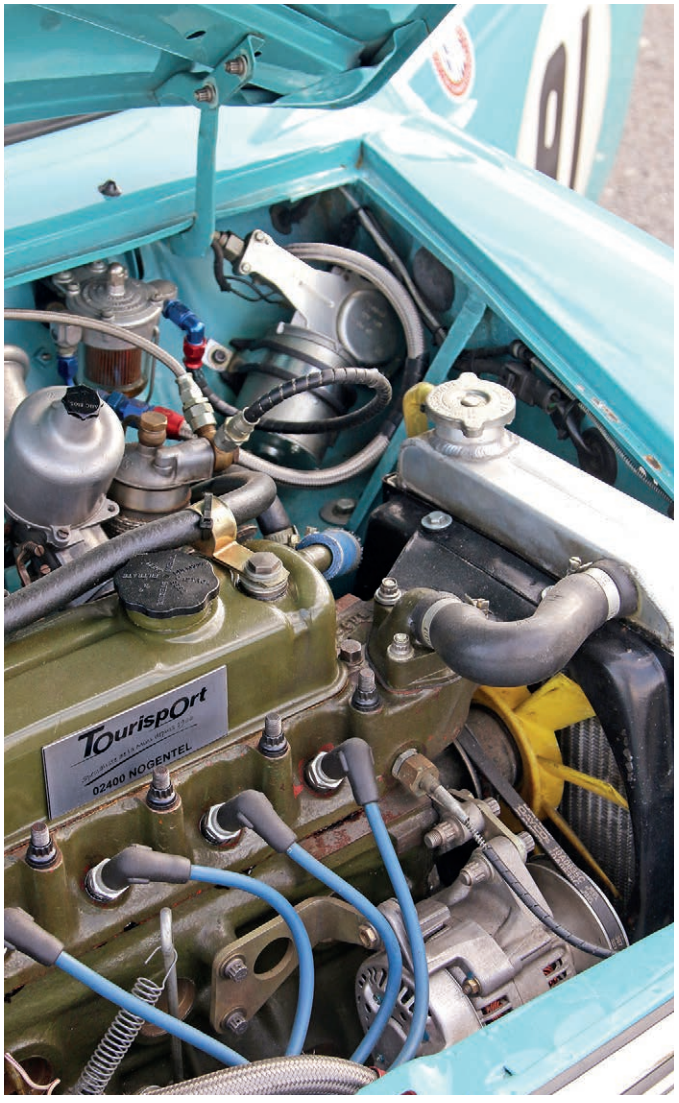
Véritable coup de génie, l'Austin Mini présenté en 1959 attire immédiatement l'attention des sportifs amateurs de compétition et des préparateurs par ses qualités de tenue de route et son agilité. John Cooper, constructeur de voitures de Formule 1 et de rallye, en perçoit le potentiel et propose à son créateur Alec Issigonis d'en produire une version plus développée. La direction du groupe BMC donne son feu vert et les deux hommes coopèrent en vue de produire une Mini Cooper sportive et économique. Les versions Austin Mini Cooper et Morris Mini Cooper seront commercialisées dès 1961. En 1964, une nouvelle Mini Cooper dite « S « est produite et est équipée d'un moteur de 1 275 cm3! Elle deviendra la coqueluche, tant en course, que dans les beaux quartiers. Cette petite bombe est la Mini la plus désirable parmi les innombrables versions produites jusqu'en 2000.

L'exemplaire que nous vous présentons ici est bien connu sur la scène européenne des compétitions historiques. Immatriculée pour la première fois en mai 1966, cette Mini Cooper S est acquise en 1987 par Claude Boissy, gent-

91
FUCHS
LABO

leman driver émérite. Habitué des compétitions automobiles, Claude Boissy souhaite piloter sa nouvelle monture sur circuits et l'envoie chez son préparateur, Austin Rover Tourisport à Château Thierry pour être restaurée et mise au point pour la course. Culasse Longman à grosses soupapes, bielles Carillo, boîte de vitesse Jack Knight à taille droite, embrayage AP Racing, autobloquant Salisbury, amortisseurs Koni, jantes Minilite, carburateurs SU, la Cooper S est fin prête et gagne ses galons en remportant le Championnat d'Europe de Tourisme en 1993. Claude Boissy récidive à son volant et remporte à nouveau les championnats 2001 et 2003. Pendant cinq ans, la Mini est engagée sporadiquement et fait son grand retour en 2008 lorsque son propriétaire participe au Tour Auto en compétition. Grâce à ses excellentes performances, Claude Boissy termine à son volant 3ème à l'indice de performance et 11ème au classement général. Un résultat remarquable lorsqu'on connaît la qualité du plateau et des pilotes. Le Passeport Technique Historique FIA est renouvelé en 2010, en classe CT7. A ce jour, la voiture se trouve en très bon état mais nécessitera une révision avant de reprendre la piste. Les éléments de sécurité seront à changer et le PTH à renouveler. Le contrôle technique passé en octobre dernier est valide et indique que les pneumatiques seront à remplacer. Eligible à de nombreux plateaux tel que le Maxi 1300 Series, cette Mini Cooper S n'attend qu'une chose, reprendre la piste et jouer à nouveau les premiers rôles !





A true stroke of genius, the Austin Mini, introduced in 1959, immediately attracted the attention of amateur motorsport enthusiasts and tuning companies, thanks to its roadholding and nimble handling. John Cooper, who built Formula 1 and rally cars, saw its potential and suggested to its designer Alec Issigonis that they build a version with higher performance. BMC's management gave the project the go-ahead and the two men worked together to produce a sporty but economical Mini Cooper. The Austin Mini Cooper and Morris Mini Cooper models went on sale in 1961. In 1964, a new Mini Cooper 'S' was produced, equipped with a 1275cc engine. It

became everybody's favourite, in motorsport and in the smartest parts of town. This 'pocket rocket' is the most sought-after Mini among the countless versions produced until 2000.

The model presented here is well known in the world of historic motorsport in Europe. First registered in May 1966, this Mini Cooper S was acquired in 1987 by Claude Boissy, a distinguished amateur racing driver. No stranger to motorsport, Boissy wanted to drive his new car on track and sent it to Austin Rover Tourisport in Château Thierry to be restored and prepared for racing. With a Longman cylinder head with larger valves, Carillo con rods, a Jack Knight straight cut gearbox, an AP Racing clutch, a Salisbury limited-slip diff, Koni shock absorbers, Minilite wheels and SU carburettors, the Cooper S was all set and earned its spurs by winning the European Touring Championship in 1993. Boissy did it again, driving it to victory in the 2001 and 2003 championships. For five years, the Mini competed only occasionally before making a big comeback in 2008, when its owner took part in the Tour Auto in the Competition category. Thanks to its excellent performance, Boissy finished 3rd in the index of performance and 11th overall. A remarkable result, considering the high standard of the cars and drivers taking part. The FIA Historic Technical Passport was renewed in 2010, in the CT7 class. Today, the car is in very good condition but will need to be serviced before going back on track. Its safety equipment will need to be replaced and the HTP renewed. The safety inspection ('contrôle technique') carried out in October is valid, with a note that the tyres should be replaced. Eligible for several classes in competition, such as the Maxi 1300 Series, this Mini Cooper S wants only to go back on track and take a starring role once again!

AGUTTES

40 000 - 60 000 €

Troisième main, historique limpide
Très belle préparation, parfait fonctionnement
Mécanique de caractère et performante
Eligible au Tour Auto, Monte-Carlo Historique…

Carte grise française
N° de châssis : 818740003234

Three previous owners, clear history
Well prepared for competition and in perfect running order
Spirited, high-performance engine
Eligible for the Tour Auto, Monte Carlo Historique …

French registration papers
Chassis number: 818740003234

1971 Lancia **Fulvia** 1600 HF

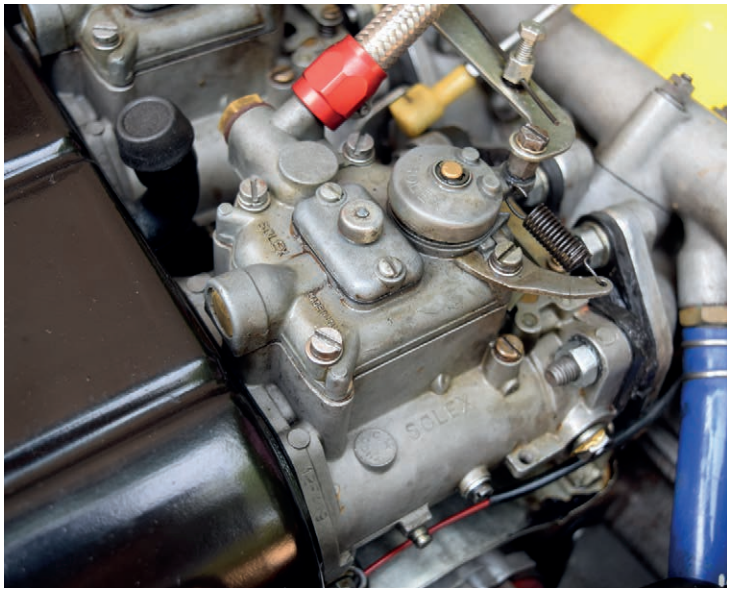
Dérivé de la version berline Fulvia, le coupé est présenté au Salon de Genève 1965. Le dessin créé par Pietro Castagnero est à la fois plus fluide et lui confère une allure plus sportive. Rapidement, Cesare Fiorio responsable de la Squadra Corse HF Lancia se montre très insistant auprès de sa direction pour exploiter les capacités du coupé Fulvia en rallye. C'est ainsi qu'apparaît dès 1966 la première Fulvia 1.2 HF pour la compétition puis, deux ans plus tard, la Fulvia 1.6 HF de série. L'arrivée de la 1600 HF s'effectue simultanément avec le rachat de Lancia par Fiat qui sera synonyme de budgets plus importants investis dans la compétition, avec comme couronnement, l'obtention du titre en championnat du Monde des rallyes en 1972 ainsi que de nombreuses victoires jusqu'en 1974. Au total, 3 690 exemplaires du Coupé 1600 HF et HF Lusso furent construits avant que la production du coupé Lancia Fulvia HF ne cesse en janvier 1973.

Le modèle que nous présentons fut immatriculé en France le 10 décembre 1971 par Madame Madeleine Boucher dans le Gers qui la conserva pendant 28 ans avant que son second propriétaire de l'achète en novembre 2007 et qu'il

RALLYE LA NUIT DES TITANS
RALLYE HISTORIQUE DE RÉGULARITÉ
28 & 29 JANVIER 2017
ORGANISATION FENEC EVASION
Autodrome Linas-Montlhéry
2015
ACCES PISTE
8ème Rallye
11/12 janvier
La Nuit des Lions
41 2014
CONTROLE TECHNIQUE
Rétro Rallye Sport
RALLYE HISTORIQUE
4ème RALLYE DES LUCIOLES
21/22 MAI 2016
ORGANISATION FENEC EVASION
11ème RALLYE
20/21 Septembre
MAINE - PERCHE
04 2014
L'AIGLE - BOISSY-MAUGIS
CONTROLE TECHNIQUE
Rétro Rallye Sport
8ème Rallye
07/08 janvier
La Nuit des Lions
25 2012
CONTROLE TECHNIQUE
Rétro Rallye Sport
12 & 13 MAI 2012
4 ROUTES DU VEXIN
CLASSIC
Autodrome Linas-Montlhéry
2014
ACCES PISTE
10ème
19 ET 20 Octobre
JEANNE D'ARC HISTORIQUE
2013
Autodrome Italian
Samedi 8 octobre 2016

AGUTTES

nous la confie à la vente dix en plus tard. C'est alors que son propriétaire actuel s'en portera acquéreur il y a tous justes trois ans. Grâce au solide dossier qui l'accompagne, comprenant la copie de la carte grise d'origine et des photos d'époque, on constate que la voiture était dans un très bel état d'origine. Jamais repeinte ou modifiée, l'auto roulait parfaitement et comptait 69 792 km au compteur. En vue de participer à quelques courses historique, l'auto est alors totalement démontée (dossier photos à l'appui) et restaurée. L'ensemble étant très sain, la carrosserie sera simplement repeinte dans sa teinte d'origine. Moteur, boite de vitesse, trains roulants, freins, réservoir et circuit d'essence, tout sera intégralement démonté et refait à neuf. En plus des photos, l'ensemble des travaux est répertorié et listé pièce par pièce. Au final plus de 22 000 € sont investis. La voiture possède un passeport technique historique en cours de validité mais également sa banquette arrière d'origine en parfait état, un jeu de quatre jantes d'origine montées en pneus pluie et 4 jantes d'origine en pneus circuit qui seront remis à son nouvel acquéreur. Très récemment, en juillet dernier, le maitre-cylindre et le servofrein ont été replacés et les disques et plaquettes changés en plus de la révision annuelle pour un montant de 3 354 €. Plus récemment encore, le réglage des carburateurs et la mise au point moteur ont été effectués à l'Atelier Arès pour 1 476 €. Eligible à bon nombre de manifestations historiques, cette Lancia Fulvia 1600 HF à l'avantage d'être très bien préparée et d'avoir un historique limpide en plus de son solide dossier d'entretien. Si vous souhaitez une jolie voiture pour vous engager au prochain Monte Carlo Historique ou au Tour Auto… Ne cherchez plus !



Derived from the Fulvia saloon, the coupé was introduced at the Geneva Motor Show in 1965. Designed by Pietro Castagnero, its lines were both more flowing and more sporting. Within a short time, Cesare Fiorio, the head of the Squadra Corse HF Lancia racing team, clamoured for his management to let him take advantage of the Fulvia coupé's performance in motorsport. In 1966, the first Fulvia 1.2 HF for competition appeared, followed two years later by the 1.6 HF production model. The 1.6 HF arrived at the same time as Lancia was taken over by Fiat, which resulted in increased investment in competition and, as a crowning glory, victory in the World Rally Championship

in 1972, as well as many other wins until 1974. Altogether, 3690 1600 HF and HF Lusso coupés were built, until production of the Lancia Fulvia HF coupé ended in January 1973.

The model which we are offering for sale was first registered in France on 10 December 1971 by Madame Madeleine Boucher in the Gers 'département'. She kept it for 28 years, before selling it to its current owner in November 2007, making it a rare two-owner car. Thanks to the comprehensive history file with the car, which includes a copy of the original registration certificate and photographs taken in period, it can be seen that the car was in excellent original condition. Never repainted or modified, the car was running perfectly and had 69,792km (43,367 miles) on the clock. In order to take part in historic motorsport events, the car was then completely stripped down (supported by photographic records) and restored. As the body was very solid, it was simply repainted in its original colour. The engine, gearbox, running gear, brakes, fuel tank and system were all entirely stripped down and refurbished. In addition to the photographic record, all the work was documented and each part listed. In the end, more than €22,000 was invested. The car has a Historic Technical Passport (valid since 2009), while its original interior – in perfect condition – will also be handed over to its new owner. With its lengthy list of successes in competition, the Lancia Fulvia 1600 HF left its mark on its era and remains to this day one of the flagships of the make, just like the Stratos which took its place in motorsport.

100 000 - 130 000 €

Histoire singulière
Préparation de haut niveau
Historique en compétition

Titre de circulation américain
Châssis n°119300089

Singular history
High-level mechanic preparation
References in historic racing

American registration title
Chassis number: 119300089

1969 Porsche 911 2.0 S coupé

Présentée en 1963 au Salon de l'Automobile de Francfort, la commercialisation de la 911 débute en 1964. La première version de ce qui deviendra un mythe automobile dispose alors d'un bloc moteur type 901/01 en aluminium de 6 cylindres développant 130 chevaux et alimenté par 6 carburateurs Solex simple corps. Avec sa cylindrée de 1991 cm3 et son couple de 174 Nm à 4200 tr/min, il est équipé d'un vilebrequin à sept paliers ce qui signifie en d'autres termes que ce bloc était destiné à recevoir de notables augmentations de puissance. La 911 est en effet une formidable routière mais c'est bien sur les circuits du monde entier qu'elle se fera un nom en se forgeant un palmarès sans égal. Sur la base de ce moteur, de nombreuses déclinaisons verront le jour avec l'apparition de la première 911 S forte de 160 chevaux et équipée pour la 1ère fois des jantes Fuchs en alliage léger. Puis viendra le passage à l'injection en 1969 et l'adoption d'une cylindrée de 2.2L en 1970, laquelle sera elle-même réalisée en 1972 pour proposer une cylindrée de 2.4L déclinée en version T, E et S, développant respectivement 130, 165 et 190 chevaux. D'abord produite avec un empattement court ou « SWB » pour short wheel base en anglais, la 911 adoptera définitivement l'empattement long à partir de 1968 destiné à lui apporter plus de stabilité.

La Porsche 911 2.0 S que nous présentons ici a une histoire très singulière puisqu'elle fut

MARTINI RACING
sparco
sparco
57

convertie en voiture de course au début des années 90 par le pilote américain Monte Shelton malheureusement décédé en 2019. Peu connu en Europe, il participa durant toute sa carrière à plus de 130 courses sur les plus réputés des circuits nord-américains pendant près de 40 ans. S'il a piloté sur McLaren ou Lola en CanAm dans les années 70, c'est bien avec Porsche qu'il totalise le plus de départs en compétitions. Porsche 906, 911 Carrera RSR, 934/5 ou 935… Monte Shelton a piloté quelques-unes des plus belles machines de compétition fabriquées par la firme de Stuttgart, signant une vingtaine de victoires en carrière et plusieurs participations dans les plus grandes compétitions internationales dont 7 départs aux 24h de Daytona et 3 aux 6h de Watkins Glen. C'est donc au début des années 90 qu'il décide de lever un peu le pied et de participer davantage à des compétitions historiques. Il prépare donc cette 911 2.0 S à cet effet et prendra part à de nombreux événements du SCCA (Sports Car Club of America). Il équipera la voiture d'un arceau cage, de sièges baquets, d'un réservoir d'essence compétition ATL, des portières allégées, etc… Mais c'est bien du côté mécanique que la transformation est la plus radicale. Le moteur de 1991 cm3 à injection mécanique est passé entre les mains de Dick Elverude, préparateur réputé, qui obtient alors 225 chevaux, soit 55 de plus qu'à l'origine ! La boîte de vitesse de type 901 a été améliorée avec des rapports de boîte plus courts, et les freins avant sont ceux d'une 930 Turbo. Le rapport poids/puissance est tout simplement exceptionnel et les performances bien supérieures à celle d'une 911 2.0 S classique. Aujourd'hui propriété d'un collectionneur espagnol, cette Porsche étonnante représente une opportunité unique d'acquérir un exemplaire ayant appartenu à un grand Monsieur du sport automobile.

Presented in 1963 at the Frankfurt Motor Show, the 911 went on sale in 1964. The first version of what would become an automotive legend was fitted at the time with a type 901/01 engine, a six-cylinder aluminium unit developing 130 bhp and fed by six single-barrel Solex carburettors. With a capacity of 1991 cc and maximum torque of 174 Nm at 4200 rpm, it had a crankshaft with seven main bearings, making clear that it was designed to receive significant increases in power. The 911 was undoubtedly a tremendous road car, but it was of course on racetracks around the world that it made a name for itself, achieving an unrivalled record in competition. Several other versions

were developed on the basis of this engine, including the appearance of the first 911 S, producing 160 bhp and fitted for the first time with Fuchs light alloy wheels. In 1969 came the transition to fuel injection and the adoption of a 2.2-litre engine, which was in turn bored out to 2.4 litres in 1972, with T , E and S variants developing respectively 130, 165 and 190 bhp. Initially produced in short-wheelbase (or SWB) form, from 1968 the 911 moved for good to the long-wheelbase chassis, intended to provide it with greater stability.

The Porsche 911 2.0 S we present here has a very singular history since it was converted into a race car in the early 1990s by the American driver Monte Shelton who unfortunately passed away in 2019. Little known in Europe, he competed in more than 130 races on the most famous North American circuits throughout his career for nearly 40 years. If he drove a McLaren or Lola in the CanAm in the 1970s, it was with Porsche that he made the most starts in competition. Porsche 906, 911 Carrera RSR, 934/5 or 935...Monte Shelton has driven some of the most beautiful racing machines made by the Stuttgart firm, achieving some 20 career victories and several participations in the biggest international competitions, including 7 starts in the 24h of Daytona and 3 in the 6h of Watkins Glen. So it was in the early 90s that he decided to slow down and take part in more historic competitions. He prepares this 911 2.0 S for this purpose and will take part in many SCCA (Sports Car Club of America) events. He will fit the car with a roll cage, bucket seats, an ATL competition fuel tank, lighter doors, and so on. But it is on the mechanical side that the transformation is the most radical. The 1991 cc engine with mechanical injection passed into the hands of Dick Elverude, a renowned tuner, who then got 225 horsepower, 55 more than the original! The 901 type gearbox has been improved with shorter gear ratios, and the front brakes are those of a 930 Turbo. The power-to-weight ratio is simply outstanding and the performance is far superior to that of a conventional 911 2.0 S. Now owned by a Spanish collector, this stunning Porsche represents a unique opportunity to acquire a car that once belonged to a great Racing Driver.

AGUTTES

Entretien rigoureux
Belle présentation
Mécanique performante

Rigorous maintenance
Nice presentation
High-performance mechanics

30 000 - 40 000 €

Carte grise française
Châssis n° ZLA831AB000421105

French registration
Chassis n° ZLA831AB000421105

Lancia DELTA HF 8V INTÉGRAL

1988

Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. A la version de base succèderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Groupe B), la HF 4WD, la HF Intégrale et enfin la HF Integrale 16v. En 1991 le constructeur italien présente l'Evoluzione 1. La Lancia Delta dans ses différentes versions règnera sur le championnat du monde des rallyes qu'elle remporte à 6 reprises de 1987 à 1992. Enfin en 1993 apparait l'Evoluzione 2 qui voit la puissance du 4 cylindres en ligne turbo Lampredi désormais poussée à 215 chevaux. Voiture emblématique mondialement reconnue pour ses performances et son look radical, la Delta connait aujourd'hui un regain d'intérêt auprès des collectionneurs.

L'exemplaire que nous présentons est une Delta HF Integrale 8 soupapes mise en circulation le 8 février 1988. De couleur rouge, cette Delta se

SCUDERIA LANCIA INTEGRALE

présente dans un bon état général et sa caisse apparait saine. Acquise en 2009 par son actuel propriétaire, elle a reçu un entretien rigoureux depuis. Le moteur a été remplacé par un bloc révisé par le spécialiste Hayet Motorsport. Moins de 5000 km ont été parcourus depuis. Lors de cette intervention, elle a reçu un joint de culasse et un embrayage renforcés, un radiateur neuf et le système d'allumage a été revu. Les circuits de refroidissement et de lubrification ont été rénovés. Le turbo a également été remplacé et une puce permettant la gestion du boost depuis l'habitacle a été installée. Les trains roulants ont été entièrement revus et les freins restaurés. Le pont arrière quant à lui a été remplacé. Au niveau cosmétique, la voiture a reçu une peinture complète il y a plusieurs années, ainsi que des stickers Martini Racing et une rampe de phares lui donnant ainsi un look véritablement sportif. A l'intérieur, les mousses et l'alcantara du siège conducteur ainsi que le ciel de toit ont été remplacés. Affichant aujourd'hui 157 000 km au compteur notre exemplaire est prêt à prendre la route. Expertisée à 39 500 € au mois de mai, cette Lancia Delta constitue une belle opportunité pour tous les nostalgiques de la grande époque du constructeur italien.

Appeared in 1979, the Lancia Delta is a compact saloon whose line is signed by Giorgetto Giugiaro. Its success was immediate and the press awarded it the European Car of the Year Trophy in 1980. The basic version was followed by the GT, then the HF Turbo, the S4 (intended for Group B rally homologation), the HF 4WD, the HF Integrale and finally the HF Integrale 16v. In 1991 the Italian manufacturer presented the Evoluzione 1. The Lancia Delta in its various versions will reign over the World Rally Championship, which it wins 6 times from 1987 to 1992. Finally in 1993 the Evoluzione 2 was introduced, which saw the power of the Lampredi 4-cylinder in-line turbo-

charged now boosted to 215 hp. An emblematic car recognised worldwide for its performance and radical look, the Delta is now enjoying renewed interest among collectors.

The car we are presenting is a Delta HF Integrale 8-valve, put into circulation on February 8, 1988. Red in colour, this Delta is in good general condition and its body appears to be sound. Acquired in 2009 by its current owner, it has received rigorous maintenance since then. The engine has been replaced by a block overhauled by the Hayet Motorsport specialist. Less than 5000 km have been covered since then. During this intervention, it received a reinforced cylinder head gasket and clutch, a new radiator and the ignition system was overhauled. The cooling and lubrication systems have been renewed. The turbo was also replaced and a chip was installed to manage the boost from the passenger compartment. The undercarriage was completely overhauled and the brakes were restored. The rear axle was replaced. On the cosmetic level, the car received a complete paint job several years ago, as well as Martini Racing stickers and a headlight ramp giving it a truly sporty look. Inside, the foams and alcantara in the driver's seat as well as the roof canopy have been replaced. With 157,000 km on the odometer, our car is ready to hit the road. Valued at 39 500 € in May, this Lancia Delta is a great opportunity for all those nostalgic for the great era of the Italian manufacturer.

Révision récente
Look ravageur
Rare à la vente

Recently overhauled
Rare opportunity
Great looks

20 000 - 25 000 €

Carte grise monégasque
Châssis n° : WVWZZZ1GZLB003499

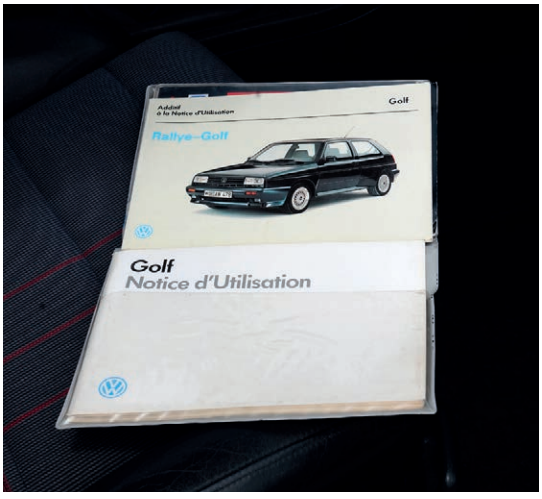
Monaco registration papers
Chassis N° WVWZZZ1GZLB003499

1989

Volkswagen Golf RALLYE II

Au début des années 80, Volkswagen est le leader dans le segment très à la mode des petites sportives GTI. Peugeot, un peu plus tard, perturbe la suprématie du constructeur allemand et impose sa très efficace 205 GTI. C'est dans le domaine de la course automobile que le constructeur allemand est absent et a besoin d'affirmer sa présence. Volkswagen engage alors sa Golf en compétition à partir de 1989, en championnat du monde des rallyes Groupe A. Afin de répondre au critère des 5 000 exemplaires produits, nécessaire pour courir dans cette catégorie, Volkswagen dévoile en mars 1989 la nouvelle Golf Rallye, dont la production sera assurée de 1989 à 1990.Lancia domine le rallye avec ses Delta, surtout grâce à leur transmission intégrale très efficace. Volkswagen s'en inspire et choisira une mécanique à compresseur afin de reprendre une technologie déjà éprouvée dans le coupé Corrado G60. La version de course développe près de 270 chevaux et adopte une culasse à 16 soupapes. Mais devant la concurrence très affutée et des problèmes de fiabilité, Volkswagen abandonnera la compétition en rallye à la fin de la saison 1990.

La Golf Rallye que nous vous présentons est un modèle vendu neuf en France et immatriculé pour la première fois le 8 septembre 1989. De couleur bleue « Graphit Met » du plus bel éclat, la voiture se présente aujourd'hui dans un bon état général. Récemment révisée, le tube intermédiaire d'échappement a été remplacé, de même que le ventilateur de radiateur, les disques de freins avant, le récepteur d'embrayage hydraulique, entre autres travaux secondaires. Les jantes ont été sablées puis repeintes dans leur teinte d'origine. La sellerie spécifique aux Rallye en semi-cuir et tissu ne présente pas d'usure notable, si ce n'est une belle patine. A l'essai la voiture s'est montrée homogène, puissante et incroyablement efficace sur les petites routes de campagne. Elle vire à plat et sort du virage en accélération avec le sifflement du compresseur si caractéristique ! Les voitures dites d'homologation voient leur côte monter en flèche récemment. Voici donc une occasion d'acquérir un youngtimer sportif rare à la vente, pour un prix encore raisonnable.



At the beginning of the 1980s Volkswagen led the pack in the GTi hot-hatch sector. But then along came Peugeot with its fast and lightweight 205GTI – and with the Sochaux company further burnishing its image by an involvement in rallying. This was an arena neglected by Volkswagen, but now it knew it had to react. Accordingly it decided, from 1989, to campaign the Golf in the Group A rally championship. This required a production run of 5000 units and gave birth in March 1989 to the Golf Rallye, to be built at VW's Belgian plant at Forest, near Brussels.Lancia was then dominating rallying with its Delta, equipped with a highly effective four-wheel-drive system. Volkswagen followed suit and in addition used a supercharged engine, picking up on the technology already in use on the G60 Corrado coupé. The competition version had a 16-valve head and developed approaching 270bhp, and on its first outing, the Rally Costa Smeralda, it came home sixth. This was followed by a third place in the Rally New Zealand, but faced with well-developed rivals and certain reliability problems, Volkswagen decided to abandon Group A rallying at the end of the 1990 season.

The Golf Rallye presented here is a model sold new in France and first registered on 8 September 1989. In shiny Blue Graphite metallic paint, the car is in fine condition. Recently serviced, it has had the cam belt changed and other parts replaced. Additionally the wheels have been blasted and repainted in their original colour. The special part-leather Rallye seats show no serious wear and are nicely patinated.

On test the car proved incredibly effective as a cross-country express – harmonious in its reponses, powerful, cornering flatly, and accelerating through the bends with a characteristic whistle from the supercharger. 'Homologation specials' have been shooting up in value recently, so this could be the moment to acquire a real sporty youngtimer for a price that is still reasonable.

30 000 - 35 000 €

Etat d'origine exceptionnel
Historique complet
Ligne intemporelle

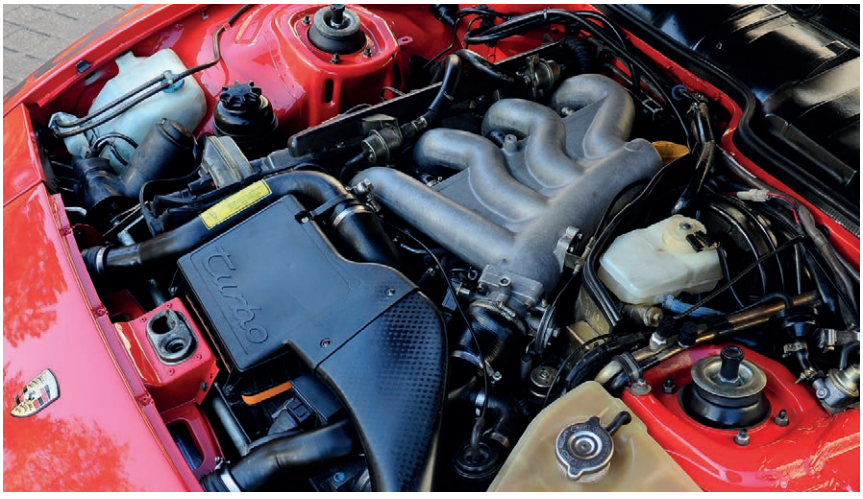
Carte grise française
Châssis N° : WPOZZZ95ZGN101911

Exceptional condition
Full history
Timeless design

French registration
Chassis N°: WPOZZZ95ZGN101911

1986 Porsche 944 Turbo S1

La Porsche 944 fut présentée en première mondiale au Salon de l'automobile de Francfort en septembre 1981. Rarement une nouvelle voiture reçut autant d'éloges de la presse spécialisée : Auto Week, Car and Driver, Road and Track et les meilleures revues françaises encensèrent la nouvelle Porsche.
La ligne est sublime et le comportement absolument irréprochable. Le public est conquis et plus jamais les Porsche à moteurs avant ne seront dénigrées comme la 924 le fut. La 944 vient combler un vide entre la petite 924 et la 911 SC bien plus exclusive.
Une version turbo plus performante de 220 cv épaula la 944 normale dès 1986, puis en 1988 une série limitée appelée 944 Turbo S, version 250 cv bien équipée (climatisation, direction assistée, cuir, pack hifi, anti brouillard, etc…). Elle sera présente dans la gamme, en coupé et en cabriolet, entre 1981 et 1991 et produite à 162.452 exemplaires.
La Porsche 944 présentée dans ces pages est un exemplaire à l'état absolument irréprochable. Mise en circulation pour la première fois en Espagne le 25 avril 1986, elle séjourna jusqu'en 2018 dans la région de Valencia. De couleur rouge et à l'intérieur cuir noir, la configuration est classique et discrète. Toujours entretenue dans le réseau Porsche ou par des spécialistes, l'état d'origine est proche de la perfection et le climat très sain du sud de l'Espagne préservera cette 944 de toute trace de corrosion. Le carnet d'entretien est complet et témoigne d'un usage régulier ce qui confère aujourd'hui un fonctionnement parfait à la voiture. Sortant tout juste d'une importante révision, la courroie de distribution et les courroies de direction assistée et d'alternateur ont été remplacées. Le changement de tous les fluides effectué également par le spécialiste Ravé Automobiles en Septembre 2020. Cette 944 Turbo série 1 est prête à prendre la route comme notre essai nous le révèlera. Le moteur développe une puissance et un couple impressionnant. La boîte de vitesse est rapide et les freins très efficaces. C'est une Porsche ! Mise à la vente aujourd'hui par un grand collectionneur de Porsche qui entretient ses véhicules avec amour et grand soin, cette 944 est destinée à un public exigeant en quête de perfection.



The Porsche 944 made its world premiere at the Frankfurt Motor Show in September 1981. Rarely has a new car received so much praise from the trade press: Auto Week, Car and Driver, Road and Track and the best French magazines praised the new Porsche. The line is sublime and the behaviour absolutely irreproachable. The public is conquered and never again will front engine Porsches be denigrated like the 924 was. The 944 fills a gap between the small 924 and the much more exclusive 911 SC. A more powerful 220 hp turbo version supported the normal 944 from 1986, then in 1988 a limited series called 944 Turbo S, a 250 hp version well equipped (air conditioning, power steering, leather, hifi pack, fog lights, etc...) It will be present in the range, in coupé and cabriolet, between 1981 and 1991 for 162,452 units produced.

The Porsche 944 shown on these pages is an absolutely faultless specimen. It was first driven in Spain on April 25, 1986 and stayed in the Valencia region until 2018. With its red colour and black leather interior, the configuration is classic and discreet. The 944 is always maintained by the Porsche network or by specialists, the original condition is close to perfection and the very dry climate of southern Spain will preserve this 944 from any trace of corrosion. The maintenance booklet is complete, and bears witness to regular use, which today ensures that the car is in perfect working order. The timing belt and the power steering and alternator belts have just been replaced after a major overhaul. All fluids were also changed by the specialist Ravé Automobiles in September 2020. This 944 Turbo series 1 is ready to hit the road as our test drive will reveal. The engine develops impressive power and torque. The gearbox is fast and the brakes are very efficient. This is a Porsche! Put up for sale today by a great Porsche collector who maintains his vehicles with love and great care, this 944 is intended for a demanding public in search of perfection.

Fast & exotic Collection

AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE

« J'ai acheté ses voitures car elles me plaisaient et répondaient toutes à un besoin vital, mettre fin à la tentation qui me hantait ! Parfois sur un coup de tête, parfois traquées, elles m'ont fait ressentir tout ce que mes rêves de petit garçon ne m'offraient pas, les odeurs, le bruit et le frisson. Au final, moi qui pensais être un consommateur, j'ai réalisé que je prenais plaisir à les faire entretenir (parfois à grand frais), à les restaurer ou à les préserver dans un garage créé de toutes pièces pour les accueillir. Ce constat prenant le dessus de la possession pure, je souhaite à présent qu'elles soient mises entre les mains de collectionneurs attentifs, qui sauront prendre le temps que je n'ai pas pour rouler, tout simplement, et exaucer à leurs tours leurs propres rêves.

Monsieur L.

“ *I bought these cars because I liked them, and they served a vital purpose by putting an end to the temptation that was tormenting me! Some of them I bought on a whim, others I tracked down. They let me feel what my dreams as a little boy couldn't: the smell, the noise, the thrills. In the end, I thought I was just a consumer, but I realised that I enjoyed looking after them (sometimes at great expense), restoring them or preserving them in the garage I built from scratch to house them. Now that this realisation has gone beyond the simple fact of owning them, it is my wish that they should find new homes with careful collectors who can take the time I do not have, simply to drive them and fulfil their own dreams.* ”

Monsieur L.

100 000 - 140 000 €

Sort de révision
Carnet d'entretien et factures d'entretien depuis l'origine
double des clefs et trousse à outils

Titre de circulation Belge
Châssis n° ZFFLA40B000093328

Recently overhauled
Original booklets and invoices from new
Spare key and original toolbox

Belgian registration papers
Chassis n° ZFFLA40B000093328

Ferrari 512 TR
1992

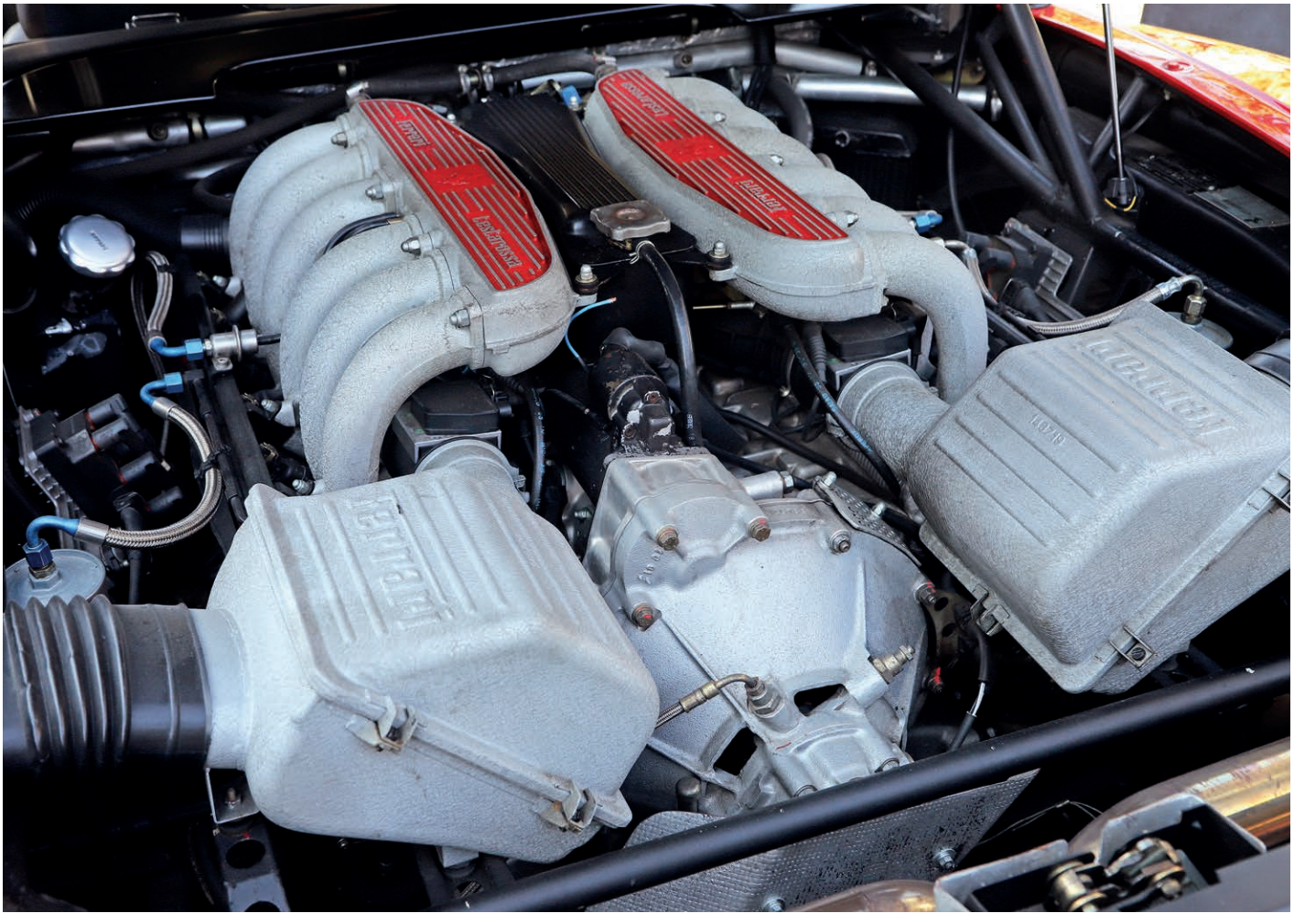
Véritable icône des années 80, la Testarossa a fait rêver des milliers de passionnés de tous âges et s'affirme aujourd'hui comme un modèle emblématique de Maranello. La 512 TR qui lui succèdera en 1992 est une évolution esthétiquement très réussie mais elle est une véritable révolution d'un point de vue technique. Son châssis multitubulaire en acier spécial et de section ovale comme sur la F40 permet un abaissement du centre de gravité avec un moteur plus bas de 3 cm. Le 12 cylindres de 428 cv n'est plus boulonné mais soudé améliorant nettement la rigidité de l'ensemble. Mais c'est sur les trains roulants que les ingénieurs Ferrari ont métamorphosé sa précision de conduite avec des triangles rigidifiés et une nouvelle géométrie. Accusant tout de même 1520 kg sur la balance, la 512 TR gagne en efficacité grâce à la réduction de ses masses non suspendues (moyeux, roulements, amortisseurs, ressorts) mais surtout en améliorant un des points faibles de sa grande sœur, le freinage. Désormais équipée d'étriers et de disques plus grands, plus larges et mieux ventilés mais toujours sans ABS, cette GT produite qu'à 2 280 exemplaires est une vraie réussite que la 512 M, dernière de la lignée, n'arrivera pas à éclipser.
Notre 512 TR fut livrée neuve en Allemagne par la concession Ferrari Rosenmaier le 02

avril 1992 comme en atteste son carnet d'entretien. Elle se présente dans sa livrée Rosso Corsa d'origine avec un intérieur en cuir noir et des moquettes assorties. Son état de présentation est très satisfaisant, tous les éléments de carrosserie sont parfaitement alignés, la peinture d'origine est parfaitement tendue et la qualité des joints ne s'est pas altérée avec le temps. Seul le bouclier avant et le capot ont été repeints en novembre 2005 pour reprendre quelques éclats de graviers comme mentionné au dossier – facture à l'appui. L'habitacle n'est pas en reste avec une sellerie et des moquettes soignées. Point fort de cette auto, elle n'a connu que trois propriétaires (1er de 1992 à 2003 avec 34 358 km au compteur, le 2nd de 2003 à 2015 avec 55 800 km au compteur, le 3ème et actuel propriétaire avec 59 119 km au compteur) et son historique est parfaitement documenté. Son important dossier de factures permet de justifier d'une maintenance régulière et rigoureuse chez des spécialistes de renoms comme le Garage Francorchamps et Gipimotor en Belgique ou le garage Calderoni en France. Utilisable facilement et dotée d'une fiabilité éprouvée, cette voiture est une excellente opportunité d'acquérir une Ferrari associant les lignes inspirées de la Testarossa et la puissance, le confort et l'exclusivité d'une 512 TR. De plus à un prix très raisonnable comparé au marché.

A true icon of the 80s, the Testarossa has made thousands of enthusiasts of all ages dream and asserts itself today as an emblematic model of Maranello. The 512 TR which will succeed it in 1992 is an aesthetically very successful evolution but is a real revolution from a technical point of view. Its multitubular frame in special steel and oval section as on the F40 allows a lowering of the center of gravity with an engine 3 cm lower. The 428 hp 12 cylinder is no longer bolted but welded, significantly improving the rigidity of the whole car. But it was on the running gear that Ferrari engineers transformed its driving precision with stiffened wishbones and new geometry. Charging 1520 kg on the scale, the 512 TR gains in efficiency thanks to the reduction of its

unsprung masses (hubs, bearings, shock absorbers, springs) but especially by improving one of the weak points of its old sister, the brakes. Now equipped with larger, wider and better ventilated calipers and discs but still without ABS, this GT produced in only 2,280 units is a real success that the 512 M, the last of the line, will not manage to eclipse.

Our 512 TR was delivered new in Germany by the Ferrari Rosenmaier dealership on April 02, 1992 as evidenced by its maintenance book. It comes in its original Rosso Corsa livery with a black leather interior and matching carpets. Its presentation is very satisfactory, all the bodywork elements are perfectly aligned, the original paintwork is perfectly stretched and the quality of the joints has not deteriorated over time. Only the front bumper and the bonnet were repainted in November 2005 to take up a few chips of gravel as mentioned in the file and on the invoice. The interior is not to be outdone with neat upholstery and carpets. Strong point of this car, it has only had three owners (1st from 1992 to 2003 with 34,358 km, the second from 2003 to 2015 with 55,800 km, the 3rd and current owner with currently 59,119 km on the odometer).Its history is fully documented. Its large invoice file provides proof of regular and rigorous maintenance by renowned specialists such as Garage Francorchamps and Gipimotor in Belgium or the Calderoni garage in France. Easy to use and with proven reliability, here is the opportunity to buy the best Testarossa ever made at a reasonable price.



AGUTTES

37

90 000 - 120 000 €

Seulement 19 927 km d'origine
Superbe présentation, certificat Ferrari
Entretien régulier, carnet d'entretien à jour

Titre de circulation anglais
Châssis n°ZFFWCA19S000081592

Only 19 927 kms from new
Superbly presented, with Ferrari certificate
Regularly maintained, up-to-date service book

British registration papers
Chassis no. ZFFWCA19S000081592

Ferrari 328 1989 GTB

Considérée aujourd'hui encore comme l'une des berlinettes les plus réussies de Maranello, la Ferrari 328 rencontra un franc succès mais c'est en GTB – sa version fermée – qu'elle est la plus rare avec seulement 1344 exemplaires produits. En 1975, la Ferrari 308 fait fureur lors de sa présentation à Paris, elle devient rapidement un « best seller « pour la marque en Europe et aux États-Unis surtout. Adorée pour sa ligne, mais aussi pour les performances de son moteur, elle ne cessera d'évoluer pendant dix ans au fil des avancées techniques. Aussi, son patronyme changera lorsque l'évolution de cylindrée arrivera. En 1985, est présentée la Ferrari 328 qui apporte nombre d'évolutions tant techniques que sur le plan du style avec pour mission de perpétuer le succès de sa devancière. La cylindrée et la puissance s'accroissent, les pare-chocs deviennent plus modernes et plus enveloppants, l'habitacle est complètement repensé, et cet

ensemble d'améliorations rend la voiture plus performante et bien plus agréable à l'usage. Notre Ferrari 328 GTB fut livrée neuve le 14 juin 1989 en Suède dans la teinte Rosso Corsa avec un intérieur en cuir beige clair. Dans un état quasiment irréprochable, cette voiture porte encore sa peinture d'origine et son habitacle est proche du neuf. Elle est achetée en 1997 par son second propriétaire par l'intermédiaire du spécialiste anglais DK Engineering avec seulement 2 547 km au compteur. Son carnet d'entretien nous assure que la voiture a toujours été entretenue par ce dernier de façon scrupuleuse. Nous disposons d'ailleurs d'un dossier assez important avec l'ensemble des factures d'entretien. Son propriétaire actuel séduit par l'exclusivité de ce modèle s'en porte acquéreur en avril 2015. Finalement, soucieux de ne pas l'esquinter, il ne l'utilisera qu'avec parcimonie en prenant soin de maintenir son parfait fonctionnement. Prendre place derrière son volant est un vrai plaisir tant ses performances sont encore de tout premier ordre et sa conduite souple et agréable. Le marché donne aujourd'hui raison aux collectionneurs ayant fait le choix d'une voiture possédant un tel historique avec ses carnets, double des clefs, trousse à outils et certificat Ferrari. Dotée de tant d'arguments, il ne fait alors aucun doute que cette Ferrari 328 GTB fera de son futur propriétaire un Ferrariste heureux !

Considered today as one of the best berlinettas to come out of Maranello, the 328 was a resounding success, but it is the GTB – the closed version – which is the rarest. Let us return briefly to the story of its development, starting in 1975, when the 308 caused a sensation when it was presented in Paris. It quickly became a bestseller for the company in Europe and, above all, in the United States. Adored for its styling, but also for the performance delivered by its engine, it was continually developed over 10 years. The model name changed when a larger engine arrived. In 1985, the 328 was introduced, bringing with it a number of technical and stylistic developments

aimed at continuing the success enjoyed by its predecessor. The engine capacity and power output increased, the bumpers now recalled those of the Testarossa and the interior was completely revised, a series of improvements which made the car far more pleasant to use. Our Ferrari 328 GTB was delivered new on June 14, 1989 in Sweden with the Rosso Corsa color and a light beige leather interior. In near perfect condition, this car still wears its original paint and the interior is close to new. It was bought in 1997 by its second owner through the British specialist DK Engineering with only 2,547 km on the clock. His maintenance book assures us that the car has always been maintained by the last owner in a scrupulous way. We also have a fairly large file with all the maintenance invoices. Its current owner is won over by the exclusivity of this model in April 2015. Finally, he will only use it sparingly, taking care to maintain its perfect functioning. Getting behind the wheel is a real pleasure as its performance is still top notch and its driving smooth and pleasant. The market now gives reason to the collectors who have chosen a car with such a history and with its original booklets, duplicate keys, tool kit and Ferrari certificate. With so many arguments, there is no doubt that this Ferrari 328 GTB will make its future owner a happy Ferrarist!

AGUTTES

70 000 - 90 000 €

Rare version équipée d'une boite mécanique
Elégante combinaison de couleur
Classique, sportive et familiale à succès

Carte grise française de collection
Châssis n° 29517

Rare manual gearbox version
Elegant color combination
Classy and sporty family car

French registration papers as historic vehicle
Chassis n° 29517

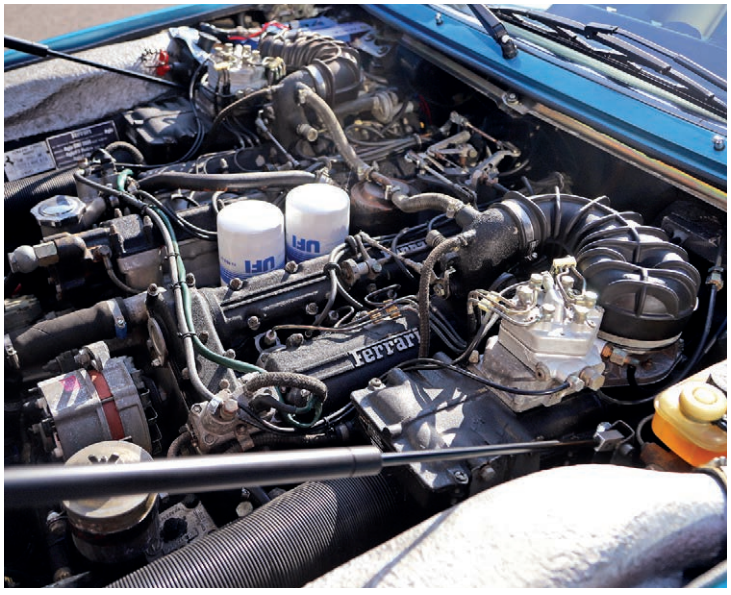
Ferrari 400i

1979

Dévoilée au Salon de Paris en 1976 et animée par un V12 à quatre arbres à cames de 4.8 litres, la 400 GT réaffirmait la volonté de Ferrari de rivaliser avec les meilleures sportives de luxe du monde. Son habitacle spacieux, confortable, luxueusement fini et tendu de cuir jusqu'au ciel de toit, fait d'elle une formidable GT prête à affronter les longues distances, alors que son moteur 12 cylindres associé à une boite mécanique lui confèrent une sportivité et un agrément de conduite encore jamais vus sur une GT de sa catégorie. Lorsque prit fin la production de la version finale, la 412, en 1989, la plus raffinée des Ferrari 2+2 avait été en production pendant 17 ans, son exclusivité faisant qu'il y en eut rarement plus de 200 exemplaires vendus chaque année.

Produits à seulement 33 exemplaires en 1979, notre 400i est l'une des plus recherchées. En effet, la production totale de Ferrari 400i équipées de la boite mécanique ne dépasse pas les 421 exemplaires, soit l'une des voitures les plus rares de Maranello ! Délivrée le 9 Novembre 1979 et affichant un peu plus de 58 000 km compteur, elle fut restaurée en 2017. Selon son certificat Ferrari et les factures jointes au

dossier, elle fut repeinte dans sa teinte Blu Ribot Mettallizzato Italver. Bien alignée, sa carrosserie ne présente pas de traces de choc, seul son pare-chocs arrière ayant légèrement craquelé avec le temps. Présentant très bien, ses jantes en 15 pouces sont montées sur des pneus neufs Vredestein Sprint Classic.
La sellerie a quant à elle été intégralement refaite pour un montant de 9 000 € en respectant scrupuleusement les détails de finition propre au millésime 79 reconnaissables à ses bandes bleues sur les assises et dossiers. Au final, l'alliance de ces deux teintes mêle élégance et discrétion, deux qualités propres au modèle. Le Certificat Ferrari joint au dossier nous a confirmé que cette voiture était bien équipée de son moteur et de sa boite d'origine. Le 26 juin 2019, une révision importante fut effectuée au Garage Milliancourt avec le réglage de la chaine de distribution, la vidange de tous les fluides, le réglage du train avant avec le changement de tous les silentblocs et le contrôle du système de freinage.

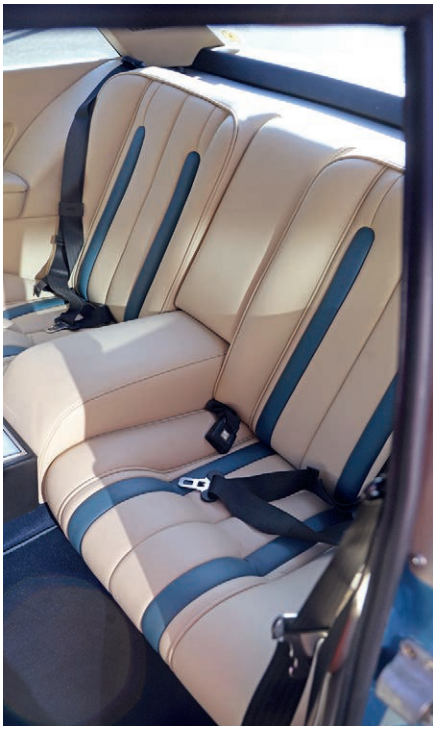


Unveiled at the Paris Motor Show in 1976 and powered by a 4.8-liter four-cam V12, the 400 GT reaffirmed Ferrari's desire to compete with the best luxury sports cars in the world. Its spacious, comfortable interior, luxuriously finished and stretched in leather up to the headliner, makes it a formidable GT ready to face long distances, while its 12-cylinder engine associated with a manual gearbox gives it sportiness and driving pleasure never before seen on a GT in its class. By the time production of the final version, the 412,

ended in 1989, the more refined Ferrari 2 + 2 had been in production for 17 years, its exclusivity resulting in rarely more than 200 units sold each year.

Produced in only 33 units in 1979, our 400i is one of the most sought after. Indeed, the total production of Ferrari 400i equipped with the manual gearbox does not exceed 421 copies, which is one of the rarest cars from Maranello! Issued on November 9, 1979 and displaying a little over 58,000 km con the odometer, it was restored in 2017. According to its Ferrari certificate and the invoices attached to the file, it was repainted in its Blu Ribot Mettallizzato Italver color. Well aligned, its body shows no signs of impact, only its rear bumper having cracked slightly over time. Presenting very well, its 15 inch rims are mounted on new Vredestein Sprint Classic tires.

The upholstery has been completely redone for an amount of € 9,000, scrupulously respecting the finishing details specific to MY 79, recognizable by its blue stripes on the seats and backrests. In the end, the alliance of these two shades combines elegance and discretion, two qualities specific to the model. The Ferrari Certificate attached to the file confirmed that this car was well equipped with its engine and original gearbox. On June 26, 2019, a major overhaul was carried out at Garage Milliancourt with the adjustment of the distribution chain, the draining of all fluids, the adjustment of the front axle with the change of all the silentblocs and the control of the braking system.



65 000 - 85 000 €

Belle restauration et combinaison de couleurs
Excellent comportement routier
Vendue avec ses carnets et manuels d'origine

Châssis n° 45003
Carte grise française

Nicely restored
Good handling
Sold with its original booklets

French registration papers
Chassis n° 45003

Ferrari 400i 1983 AUTOMATIQUE

En signant, en 1972, le dessin de la Ferrari 365 GT/4, qui allait devenir la Ferrari 400, Pininfarina montre tout son talent : la ligne est sobre, élégante, hors du temps et traduit parfaitement le statut élevé de cette sportive de luxe. A tel point que, de la 365 GT/4 à la 412, ce modèle a connu une carrière exceptionnellement longue, ne disparaissant du catalogue de la marque qu'en 1989. Son habitacle spacieux, confortable et luxueusement fini est tendu de cuir jusqu'au ciel de toit, alors que son moteur 12 cylindres associé à la boite automatique à trois rapports Hydramatic de General Motors lui confèrent un couple et une allonge encore jamais vu sur une GT de sa catégorie.

Livrée neuve le 15 septembre 1983 à Hambourg cette Ferrari 400i fait partie des 873 exemplaires équipés de la boite automatique sur les 2 167 produits entre 1978 et 1984. (153 exemplaires pour le millésime 83). Magnifiquement restaurée entre 2015 et 2017, elle affiche un peu plus de 63 000 km au compteur. Extérieurement, la carrosserie a été entièrement repeinte dans sa teinte d'origine et peu courante Celeste Metallizzato. Les alignements sont impeccables tout comme les jantes repeinte également et montées avec des Michelin TRX neufs. La sellerie a quant à elle été intégrale-

ment refaite chez Luppi en Italie pour un montant de 7 000 € en respectant scrupuleusement les détails de finition propre au millésime 83 avec des sièges au cuir lisse et plissé. Le tableau de bord, le ciel de toit, les contre-portes et les moquettes ont également été refaits dans la même teinte de cuir blu scuro (VM 3282) d'origine. Au final, l'alliance de ces deux teintes de bleu est superbe est met en valeur les lignes tendues de ce coupé 2+2. Matching number, cette voiture dispose de son certificat Ferrari mais aussi de son carnet d'entretien, de ses manuels d'origine ainsi que la copie de la première carte grise. Révisée en 2016, l'ensemble des trains roulants ont été changés avec le remplacement des amortisseurs, des silentblocs, des rotules et des barres stabilisatrices. Lors de notre essai routier, nous avons été surpris par le comportement de cette GT pesant plus 1.5 tonnes. Les 310 cv sont bien présents et la boite de vitesse automatique ne bride aucunement le plaisir de conduite. Aussi bien en courbe rapide que sur routes sinueuses avec un revêtement bosselé, la voiture reste précise, parfaitement guidée grâce à une direction assistée remontant parfaitement les informations de la route. Quant au freinage, si l'on sent bien que l'auto pèse son poids, ce dernier s'avère tout à fait à la hauteur de l'ensemble.

By signing, in 1972, the design of the Ferrari 365 GT / 4, which was to become the Ferrari 400, Pininfarina showed all its talent: the line is sober, elegant, timeless and perfectly reflects the high status of this luxury GT. So much, so that from the 365 GT /4 to the 412, this model had an exceptionally long career, not disappearing from the brand's catalog until 1989. Its spacious, comfortable and luxuriously finished interior is covered with leather everywhere, even on the headliner, while its 12-cylinder engine associated with General Motors' Hydramatic three-speed automatic gearbox gives it a torque and an extension never seen on a GT in its class.

Delivered new on September 15, 1983 in Hamburg, this Ferrari 400i is one of 873 units fitted with an automatic gearbox out of the 2,167 produced between 1978 and 1984. (153 units for the MY 83). Beautifully restored between 2015 and 2017, it shows just over 63,000 km on the odometer. The body has been completely repainted in its original and unusual Celeste Metallizzato color. The alignments are impeccable as are the rims also repainted and fitted with new Michelin TRX. The upholstery was completely redone at Luppi in Italy for an amount of € 7,000, scrupulously respecting the finishing details specific to the MY 1983 with smooth and pleated leather seats. The dashboard, headliner, storm doors and carpets have also been redone in the same original blu scuro leather shade (VM 3282). In the end, the combination of these two shades of blue is superb and highlights the taut lines of this 2 + 2 coupe. Matching number, this car has its Ferrari certificate but also its maintenance book, its original manuals and a copy of the first registration card. Revised in 2016, all the running gears were changed with the replacement of the shock absorbers, silentblocs, ball joints and stabilizer bars. During our test drive, we were surprised by the behavior of this GT weighing over 1.5 tons. The 310 hp are present and the automatic gearbox does not limit the pleasure of driving. As well in fast curves as on winding roads with a bumpy surface, the car remains precise, perfectly guided thanks to a power-assisted steering system returning perfectly the information of the road. Regarding the braking system, if you can easily feel the weight of the car at the wheel, you can also feel the brakes are up to task.

AGUTTES

90 000 - 130 000 €

Moteur le plus puissant, 7.0l et 435 cv
Nombreuses options dont la boite mécanique
Marti report et Shelby American World Registry

Carte grise française de collection
Châssis n° 9F02R480741

Most powerful engine
Many optional equipment including manual gearbox
Marti Report and Shelby American World Registry

French registration papers as historic vehicle
Chassis n° 9F02R480741

Shelby GT 500 1969 SportsRoof

Lorsque la Shelby GT500 fut présentée en 1967, elle se trouva immédiatement placée au sommet de la hiérarchie des Mustangs. Elle proposait un équipement plus luxueux que sa petite sœur la GT350 en plus de proposer deux versions, coupé et cabriolet, mais c'est son V8 de 7.0l de cylindrée surmonté de deux carburateurs Holley développant 435 cv qui impressionnait. Même si certains modèles de la fin 1969 furent vendus dans les années 1970, il est le dernier modèle à avoir été lancé avec le restylage de la Mustang. L'allure générale se veut plus agressive.

D'après le Shelby American World Registry, cette GT500 est l'un des 1 536 modèles dit « Sportsroof » construits cette année-là et selon son Marti Report délivré en 2015, notre exemplaire fut construit le 31 Janvier 1969 à Dearborn et livré le 22 Avril 1969 par le distributeur Sud Automobile Inc à Longueuil au Canada où elle y aurait passé toute sa vie avant d'arriver en France en 2015. Seulement 182 exemplaires furent peints dans cette teinte vert foncée (Black

SHELBY

Jade) avec les bandes de carrosserie blanches et 448 exemplaires avec le moteur 7.0l (code R) et la boîte manuelle à 4 rapports (Code 6)! De plus, comme bon nombre de voitures américaines, celle-ci est bardée d'options dont un autobloquant, un rapport de pont optimisé, la direction assistée, des freins à disque montés à l'avant avec assistance, des ceintures de sécurité avec un témoin au tableau de bord, une radio avec présélections, des lamelles sur la lunette arrière et les jantes Shelby en alliage pour parfaire le look !

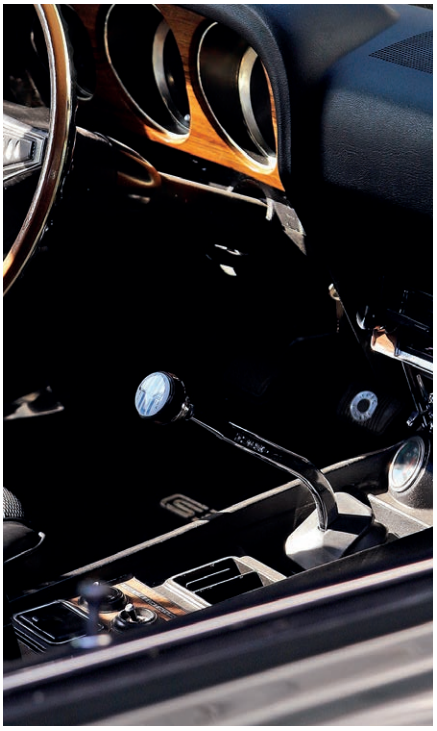
A son volant, c'est toute la démesure américaine qui s'exprime lorsque l'on presse l'accélérateur. Le couple est impressionnant et rend la conduite agréable à allure modérée quelle que soit la distance à parcourir. Si la direction assistée rend les manœuvres faciles à l'arrêt, celle-ci garde une certaine précision même à vive allure, quant aux freins ces derniers nous ont semblés efficaces et parfaitement équilibrés. Côté habitacle, rien n'est à redire et l'ensemble a très bien vieilli. Quant au maniement de la boite de vitesse, celui-ci est sans reproches et offre un agrément bien supérieur à la boite automatique standard qui équipe la majorité des modèles. Révisée en novembre 2017 chez Bullit Racing, cette voiture devrait satisfaire tous les collectionneurs avides de conduite musclée.

When the Shelby GT500 was introduced in 1967, it immediately found itself at the top of the Mustang hierarchy. It offered more luxurious equipment than its little sister the GT350 in addition to offering two versions, coupe and convertible, but it was its 7.0l displacement V8 topped with two Holley carburetors developing 435 hp that impressed. Although some late 1969 models were sold in the 1970s, it is the last model to be released with the Mustang restyling. The general appearance is intended to be more aggressive.

According to the Shelby American World Registry, this GT500 is one of 1,536 so-called

"Sportsroof" models built that year and according to its Marti Report issued in 2015, our copy was built on January 31, 1969 in Dearborn and delivered on April 22, 1969 by the Sud Automobile Inc distributor in Longueuil, Canada where she would have spent her entire life there before arriving in France in 2015. Only 182 copies were painted in this dark green color (Black Jade) with the white bodywork stripes and 448 copies with the 7.0l engine (code R) and the 4-speed manual gearbox (Code 6)! In addition, like many American cars, this one is packed with options including a self-locking, an optimized axle ratio, power steering, front mounted disc brakes with assistance, seat belts with an indicator light on the dashboard, a radio with presets, slats on the rear window and Shelby alloy rims to complete the look!

Behind the wheel, it is all the American excess that is expressed when you press the accelerator. The torque is impressive and makes driving pleasant at moderate speed whatever the distance to be covered. While the power steering makes maneuvering easy when stationary, it retains a certain precision even at high speed, as for the brakes, these seemed to us to be efficient and perfectly balanced. About the interior of the car, nothing to complain about and the whole has aged very well. The gearbox is easy to manage, it is flawless and offers much greater comfort than the standard automatic gearbox that equips most models. Revised in November 2017 at Bullit Racing, this car should satisfy all collectors eager for muscular driving.



AGUTTES

115 000 - 135 000 €

Icone des années 90
Seulement 26 200 km d'origine
45 000 € de factures récentes !

Carte grise française
Châssis n° ZA9DC07A0PLA12837

Ninetees icon
Only 26 200 km from new
45 000 € recently spent for maintenance

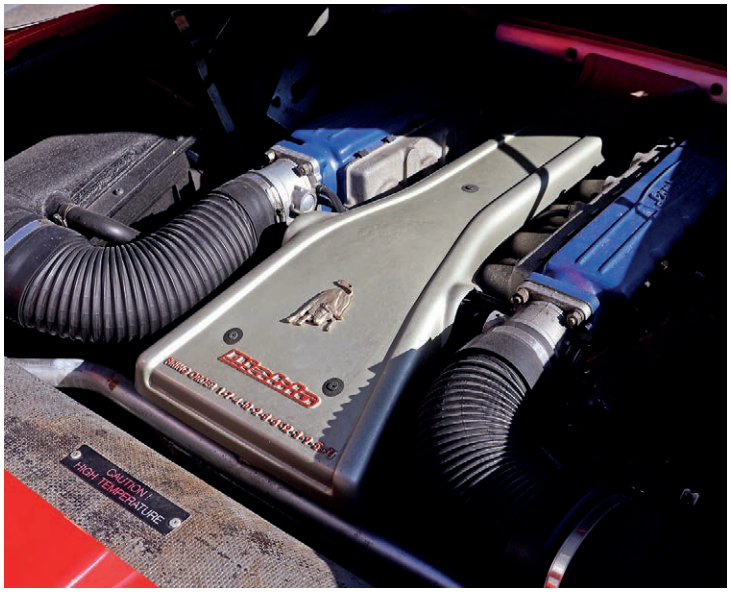
French registration papers
Chassis n° ZA9DC07A0PLA12837

Lamborghini DIABLO
1993

Après 17 ans de production, la légendaire Countach fut remplacée par la Diablo qui à son arrivée, était la Lamborghini la plus rapide, la plus avancée et la plus chère jamais construite. Exposée pour la première fois au public à Monaco en janvier 1990, la Diablo a dépassé son illustre prédécesseur sur tous les plans, établissant une nouvelle référence en matière de supercars. Personne n'a été surpris d'apprendre qu'elle avait été dessinée par Marcello Gandini, l'homme à l'origine des Lamborghini Miura et Countach, tant la ressemblance avec ses aïeules était évidente. Sous la peau, son châssis en acier est développé à partir de celui de la Countach mais construit en section carrée plutôt qu'en tubes ronds tout en incorporant des « zones de froissement » à l'avant et à l'arrière. L'utilisation de panneaux composites en fibre de carbone, apparue pour la première fois dans le modèle Countach Evoluzione, a été étendue à la Diablo, qui présentait également une suspension révisée capable de s'adapter aux futurs développements envisagés des quatre roues motrices et de la suspension active. Une avalanche de technologie et un moteur faisant parler la foudre : un V12 de 5.7l de cylindrée fort de 492 cv.

Livrée neuve en Europe en 1993, la voiture fut rapidement achetée par un collectionneur

japonais où elle passa la majorité de sa vie. Consciencieusement entretenue, ses documents japonais attestent d'un entretien régulier et d'un kilométrage régulier d'année en année. C'est en 2015 que son propriétaire s'en porte acquéreur lors d'une vente aux enchères. Comme le veut la mode au pays du soleil levant la voiture a reçu de nouvelles jantes OZ en 18 pouces en remplacement de celles en 17 pouces d'origine, mais il est séduit par son état et son très faible kilométrage puisque son compteur n'affiche au moment de la vente que 23 259 km. Depuis, plus de 3 000 km ont été parcourus et près de 45 000 € investis pour assurer son bon fonctionnement chez P3 Automobiles à Cannes et chez Passion Automobile Prestige à Dardilly. Moteur, boite, embrayage, trains roulants, circuit de refroidissement, faisceaux électrique… L'ensemble sera contrôlé et révisé entre mars 2016 et septembre 2018. Si sa carrosserie n'est pas exempte de tout reproche, l'ensemble cohérent avec l'âge de la voiture et fidèle à la réputation de ses assemblages. Mais il ne fait aucun doute que les lignes de cette GT légendaires, sa position de conduite et le son de son moteur suffisent à convaincre n'importe quel collectionneur que cette voiture mérite tous les superlatifs au rang d'une automobile de légende.



After 17 years of production, the legendary Countach was replaced by the Diablo which on arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. First exhibited to the public in Monaco in January 1990, the Diablo surpassed its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in the world of supercars. No one was surprised to learn that it was designed by Marcello Gandini, the man behind the Lamborghini Miura and the Countach, as the resemblance to its ancestors was evident. Under the skin, its steel frame is developed from that of the Countach but constructed in a square section rather than round tubing while incorporating

« crumple zones » at the front and rear. The use of carbon fiber composite panels, which first appeared in the Countach Evoluzione model, was extended to the Diablo, which also featured a revised suspension capable of accommodating planned future developments of four-wheel drive and active suspension. An avalanche of technology and an engine that makes lightning talk: a 5.7 liter V12 engine with a strong displacement of 492 hp.

Delivered new in Europe in 1993, the car was quickly purchased by a Japanese collector where the Diablo spent most of its life. Thoroughly maintained, its Japanese files attest to regular maintenance and regular mileage year after year. It was purchased by its owner in 2015 at an auction. As usual in the country of the rising sun, the car has received new 18-inch OZ rims to replace the original 17-inch ones, but it is seduced by its condition and its very low mileage since its odometer does not display at the time of sale only 23,259 kilometers. Since then, more than 3,000 km have been covered and nearly € 45,000 invested to ensure its smooth operation at P3 Automobiles in Cannes and at Passion Automobile Prestige in Dardilly. Engine, gearbox, clutch, running gears, cooling system, electrical harnesses ... The car will be checked and revised between March 2016 and September 2018. If its bodywork is not free from all reproach, the whole car is consistent with her age and the reputation of its assemblies. But there is no doubt that the lines of this legendary GT, its driving position and the sound of its engine are enough to convince any collector that this car deserves all the superlatives of a legendary car.

Importante préparation
Belle présentation
Le mythe américain

55 000 - 75 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 194378S416930

Important preparation
Nice presentation
The American myth

French registration (as a historic vehicle)
Chassis n° 194378S416930

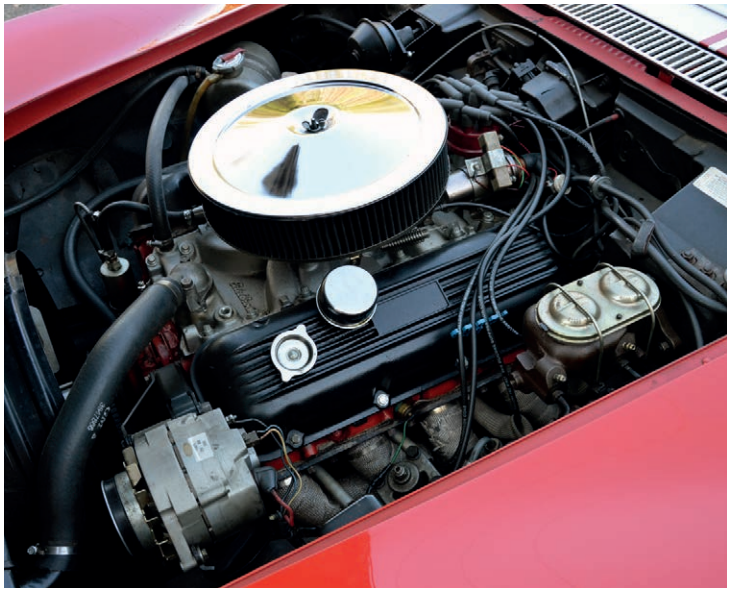
Chevrolet CORVETTE 1968 **C3** 427

Au début des années 1950, la marque Chevrolet présente l'un des modèles les plus emblématiques de la production américaine, la Corvette. Elle connaîtra une carrière exceptionnellement longue puisque nous en sommes aujourd'hui à la huitième génération. La C1 sera à l'époque la première voiture de série munie d'une carrosserie en fibre de verre. La Corvette C3 est lancée en 1968, cette troisième génération, inspirée du Concept Car Mako Shark dessiné par Larry Shinoda fut produite jusqu'en 1982. Elle se décline en deux versions, coupé ou cabriolet, dans les deux cas le style reste inimitable et agressif. Bien que son châssis et ses moteurs soient issus de la C2, sa carrosserie en fibre de verre et l'intérieur sont complètement redessinés. Le nom Stingray fera même sa réapparition en un seul mot à partir du millésime 1969. Pour la première fois, le coupé possède 2 demi-toits amovibles et une vitre arrière verticale coulissante. La C3 est disponible à son lancement avec deux V8, un small block de 327 ci ou un big block de 427 ci. La carrière de la Corvette C3 est une suite d'évolutions et d'adaptations aux nouvelles normes en vigueur au Etats-Unis. Fort de son succès commercial, elle sera produite durant

COOPER COBRA
RADIAL G/T
COOPER COBRA

14 années à plus de 540 000 exemplaires, elle demeure à ce jour la Corvette la plus produite de l'histoire.

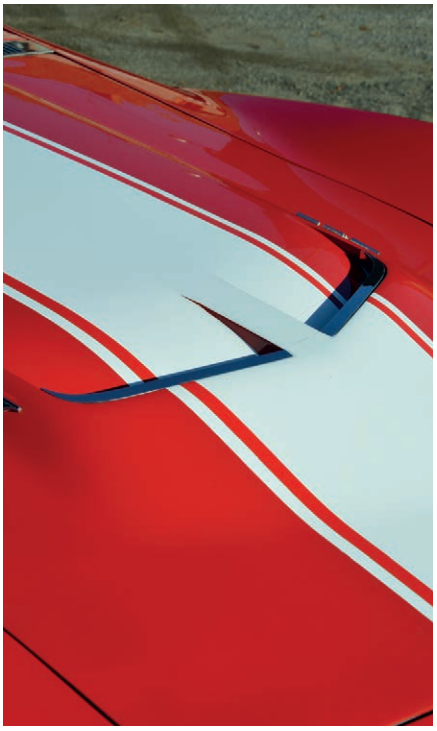
L'exemplaire que nous présentons est une Corvette C3 coupé équipée d'un V8 427 ci de 7.0 l développant 390 ch. Celui–ci est associé à une boite de vitesses manuelle à 4 rapports. Cette voiture a été importée des Etats-Unis en 2007 par son ancien propriétaire. Désireux d'obtenir une auto performante et agile il a investi plus de 40 000 € dans sa préparation. Ainsi en 2014 le moteur d'origine a subi une réfection complète et a été remonté avec des bielles et pistons forgés, des arbres à cames Edelbrock ou encore un carburateur Holley. La direction ainsi que les trains roulants ont été revus et améliorés. Pour l'optimisation de son freinage la voiture a reçu des étriers gros pistons et des disques ventilés. Afin de renforcer son look agressif elle est dotée d'échappements latéraux qui font résonner les vocalises du V8, un pur plaisir à chaque accélération ! A l'intérieur cette Corvette se présente dans un très bon état d'origine, ses sièges en cuir et ses moquettes sont très bien conservés. Un trip master a été ajouté pour les épreuves de régularité. Avec une préparation aussi poussée, cette belle américaine sera votre partenaire de choix pour vos sorties sur circuit ou vos rallyes historiques.



In the early 1950s, the Chevrolet brand presented one of the most emblematic models of American production, the Corvette. It will have an exceptionally long career as we are now in the eighth generation. At the time, the C1 was the first production car with a fibreglass body. The Corvette C3 was launched in 1968. This third generation, inspired by the Mako Shark concept car designed by Larry Shinoda, was produced until 1982. It is available in two versions, coupé or cabriolet, in both cases the style remains inimitable and aggressive. Although its chassis and engines are derived from the C2, its fiberglass body and interior are completely redesigned. The name Stingray will even make

its reappearance in a single word from the 1969 vintage onwards. For the first time the coupé has 2 removable half roofs and a sliding vertical rear window. The C3 is available at its launch with two V8, a small block of 327 ci or a big block of 427 ci. The career of the Corvette C3 is a series of evolutions and adaptations to the new standards in force in the United States. On the strength of its commercial success, more than 540,000 units were produced over 14 years, making it the most widely produced Corvette in history.

The example we are presenting is a Corvette C3 coupé equipped with a 7.0-litre V8 427 ci engine developing 390 hp. This is combined with a 4-speed manual gearbox. This car was imported from the United States in 2007 by its former owner. Wishing to obtain a high performance and agile car, he invested more than 40 000 € in its preparation. So in 2014 the original engine underwent a complete overhaul and was reassembled with forged connecting rods and pistons, Edelbrock camshafts and a Holley carburetor. The steering and running gear have been overhauled and improved. To optimize the braking system, the car was fitted with large piston calipers and ventilated discs. In order to reinforce its aggressive look it is equipped with side exhausts that make the V8's vocalizations resound, a pure pleasure at every acceleration! Inside this Corvette is in very good original condition, its leather seats and carpets are very well preserved. A trip master has been added for regularity tests. With such a thorough preparation, this beautiful American car will be your partner of choice for your outings on the circuit or your historic rallies.



AGUTTES

65 000 - 85 000 €

Belle configuration
Boite manuelle
Prête à rouler

Carte grise française
Châssis n° E57S100774

Nice configuration
Manual gearbox
Ready to ride

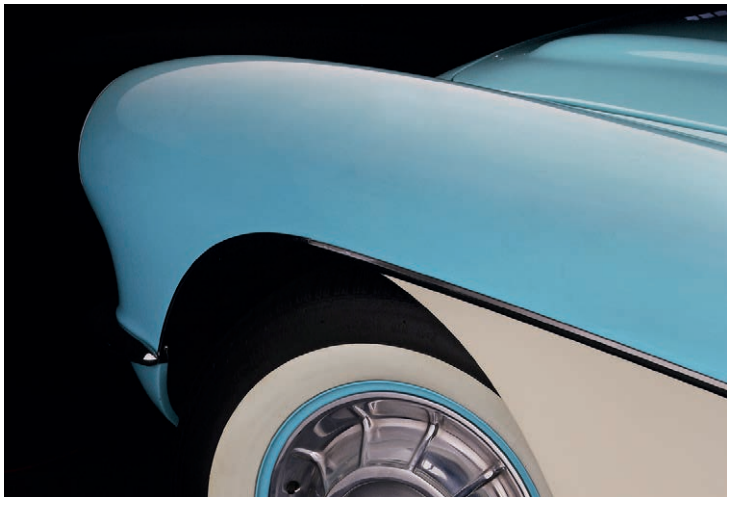
French registration
Chassis n° E57S100774

Chevrolet CORVETTE 1957 C1

Au début des années 1950, la marque Chevrolet présente l'un des modèles les plus emblématiques de la production américaine, la Corvette. La C1, est à l'époque la première voiture de série munie d'une carrosserie en fibre de verre. La ligne très novatrice est directement reprise du concept-car EX-122 Roadster présenté en janvier 1953 au Waldorf Astoria de New York. L'auto est alors motorisée par un six-cylindres en ligne Chevrolet de 3.9 l accouplé à une boîte automatique. Malheureusement ce bloc « blue flame » ne développe pas la puissance attendue par ses utilisateurs. Afin de corriger ce défaut et d'augmenter les ventes, un nouveau moteur est proposé en 1955. Il s'agit d'un V8, architecture qui sera déclinée sur les futures générations. Accouplé à une boîte automatique ou à une boîte manuelle à 3 rapports ce V8 d'une cylindrée de 4.3 l développe 195ch. C'est réellement en 1956 que la gamme se voit dotée de moteurs suffisamment puissants pour les standards du marché. Le V8 4.3 l est proposé en trois versions développant 210, 225, ou 240 ch. Les performances sont en net progrès tout comme les ventes qui suivent la même évolution. Une boite mécanique à 4 rapports sera ensuite proposée en 1957. Les cylindrées et les puissances, continueront de progresser jusqu'au remplacement du modèle en 1963.

Au-delà des performances, le mythe Corvette est aussi né du look exceptionnel de cette première génération. La C1 se caractérise par une ligne unique tirant certaines inspirations de l'univers aéronautique, son tableau de bord futuriste ou encore son pare-brise panoramique enveloppant. Sa carrosserie aura connu plusieurs évolutions stylistiques avec notamment l'apparition en 1958 d'une face avant à 4 phares.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 1er juillet 1957. Il se trouve dans un très bon état et présente une superbe livrée bicolore Cascade Green assortie à un bel intérieur en vinyle beige reconditionné récemment. Les pneus à flanc blanc dans la pure tradition américaine viennent parfaire l'allure de cette auto. Acquise en 2013 par son ancien propriétaire, cette Corvette avait subi une restauration complète en Allemagne. Au niveau mécanique, elle est équipée d'un V8 postérieur associé à une boite de vitesses manuelle à 4 rapports. Des freins à disque ont été montés à l'avant afin d'améliorer la qualité de son freinage. Mécaniquement simple, la Corvette a proposé dès sa naissance un design avant-gardiste pour s'imposer avec le temps comme l'une des plus belles réussites de l'industrie automobile américaine. Cet exemplaire extrêmement désirable offrira à son futur propriétaire le plaisir infini de s'immerger dans l'Amérique des années 1950.



In the early 1950s, the Chevrolet brand presented one of the most emblematic models of American production, the Corvette. The C1, at the time, was the first production car with a fibreglass body. The highly innovative line was taken directly from the EX-122 Roadster concept car presented in January 1953 at the Waldorf Astoria in New York. The car was powered by a 3.9-litre Chevrolet in-line six-cylinder engine coupled to an automatic transmission. Unfortunately, this « blue flame » unit did not develop the power expected by its users. In order to correct this defect and increase sales, a new engine was offered in 1955. It is a V8, an architecture that will be used in future generations.

Coupled to an automatic or a 3-speed manual gearbox, this V8 with a displacement of 4.3 litres develops 195 hp. It was in 1956 that the range was equipped with engines powerful enough for the market standards. The 4.3-litre V8 was offered in three versions developing 210, 225 or 240 horsepower. The performances are in clear progress as well as the sales which follow the same evolution. A 4-speed mechanical gearbox was then offered in 1957. Cylinders and power ratings continued to improve until the model was replaced in 1963.

Beyond performance, the Corvette myth was also born from the exceptional look of this first generation. The C1 is characterised by a unique line drawing inspiration from the aeronautical world, its futuristic dashboard and its panoramic windscreen. Its bodywork underwent several stylistic evolutions, notably the appearance in 1958 of a front end with 4 headlights.

The model we are presenting was put into circulation on 1st July 1957. It is in very good condition and has a superb two-tone Cascade Green livery with a beautiful recently reconditioned beige vinyl interior. The white sidewall tyres in the pure American tradition complete the look of this car. Acquired in 2013 by its former owner, this Corvette had undergone a complete restoration in Germany. Mechanically, it is equipped with a rear V8 engine combined with a 4-speed manual gearbox. Disc brakes have been fitted at the front to improve braking quality. Mechanically simple, the Corvette's avant-garde design from the outset has made it one of the most successful cars in the American car industry. This extremely desirable model will offer its future owner the infinite pleasure of immersing himself in the America of the 1950s.

70 000 - 90 000 €

Belle restauration
Superbe intérieur d'origine
Réglage parfait

Carte grise collection française
Châssis n° : 60F059392

Nicely restored
Superb original interior
Perfect running condition

French registration papers as historic vehicle
Chassis n°: 60F059392

1960 Cadillac **Série 62**

CABRIOLET

La sixième génération de Cadillac en 1959 fut connue pour ses énormes ailerons emblématiques munis de feux arrière à double fusée. Plusieurs séries furent construite sur une même base, un même empâtement et une même motorisation : L'Eldorado Séville, Biarritz et Brougham et les luxueuses Fleetwood. Dans les années 60, Cadillac décide d'adopter un style plus épuré et plus sobre qu'auparavant. Les principaux changements se portaient alors sur la calandre plus basse, et occupant toute la largeur de la voiture. Les pare-chocs avant pointus étaient également supprimés, et l'application des garnitures chromées était moins tape à l'œil.

La Cadillac cabriolet 1960 série 62 que nous vous proposons a été livrée neuve aux Etats-Unis dans sa combinaison de couleurs actuelle « Ebony black » pour la carrosserie, avec un intérieur en cuir rouge ainsi qu'une capote de couleur blanche. Notre série 62 possède les options du modèle Eldorado qui comprend : la direction assistée, la transmission automatique, les feux de recul, les essuie-glaces à deux vitesses, les disques de roue, le rétroviseur extérieur, le miroir de courtoisie, le filtre à huile,

les vitres électriques, les sièges électriques à six positions, le chauffage ou encore les antibrouillards.
Une superbe restauration a été effectuée aux Etats-Unis avant d'arriver dans une collection à Monaco. Son actuel propriétaire, qui compte plusieurs autres américaines dans son garage, a acheté le véhicule en octobre 2019. Le compteur affiche aujourd'hui 87 142 miles. La peinture de la carrosserie est d'excellente qualité et sa magnifique combinaison de couleurs met en valeur ses lignes tendues ainsi que ses chromes en très bel état. L'habitacle entièrement d'origine est très bien préservé, tout comme la capote dont le mécanisme hydraulique est fonctionnel. Elle possède également un cover-top noir en trois parties qui se trouve en parfait état.
Les moquettes rouges sont protégées par des sur-tapis rouges en caoutchouc. Le véhicule fonctionne parfaitement bien et s'avère très agréable à rouler avec sa boite automatique très souple et son moteur V8 390ci (6400 cm3). L'actuel propriétaire du véhicule a parcouru dernièrement plus de 1000 kilomètres à son volant, sans rencontrer le moindre souci. Ainsi, cet immense cabriolet de presque 6 mètres à l'allure de vaisseau amiral est prêt à prendre la route. Vous ne compterez pas les regards émerveillés et les nombreux pouces levés sur votre chemin !

The sixth generation Cadillac in 1959 was known for its iconic huge spoilers with twin rocket tail lights. Several series were built on the same base, the same wheelbase and the same engine: The Eldorado Seville, Biarritz and Brougham and the luxurious Fleetwood. In the 1960s, Cadillac decided to adopt a more refined and sober style than before. The main changes were then to the lower grille, and occupying the entire width of the car. The sharp front bumpers were also removed, and the application of chrome accents was less flashy. The 1960 Cadillac Cabriolet 62 series that we offer was delivered new in the USA in its current color combination « Ebony black » for the

body, with a red leather interior and a white soft top. Our 62 series has the options of the Eldorado model which include: power steering, automatic transmission, reversing lights, two-speed wipers, wheel discs, exterior mirror, vanity mirror, electric windows, six-position electric seats, heating and even fog lights. A superb restoration was carried out in the United States before arriving in a collection in Monaco. Its current owner, who has several other Americans in his garage, purchased the vehicle in October 2019. The odometer now displays 87,142 miles. The paintwork on the body is of excellent quality and its magnificent color combination highlights its taut lines as well as its chrome in very good condition. The fully original interior is very well preserved, as is the soft top whose hydraulic mechanism is functional. It also has a black three-part cover-top which is in mint condition. The red carpets are protected by red rubber mats. The vehicle runs perfectly well and is very pleasant to drive with its very smooth automatic transmission and its 390ci (6400cc) V8 engine. The current owner of the vehicle has recently driven over 1,000 kilometers without encountering any problems. Thus, this immense convertible of almost 6 meters with the appearance of flagship is ready to hit the road. You won't count the amazed looks and the many thumbs up on your way!

Attelage unique !
Moteur Type 4 Porsche
Etat exceptionnel

Truly unique
Porsche Type 4 engine
Superb condition

70 000 - 90 000 €

Carte grise française véhicule de collection
Châssis N° : 10118 et DEN 63-4

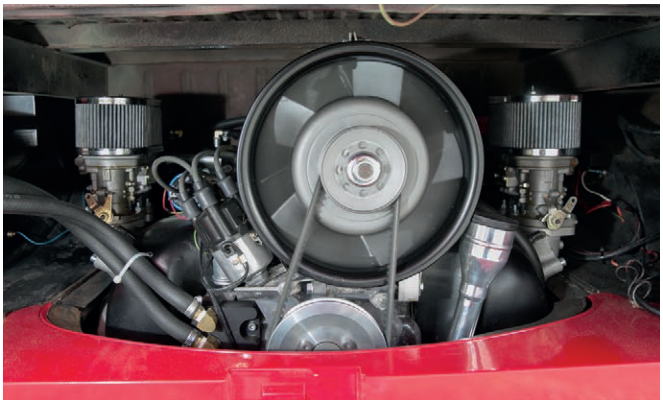
French historic vehicle registration
Chassis N°: - 10118 and DEN 63-4

1963

Volkswagen **Combi** Pick-up & Formcar **FORMULE VEE**

L'histoire de la formule Vee a commencé en 1958, lorsque l'Allemand Joseph Hoppen (chef de Volkswagen Motorsport) et l'Américain Hubert L. Bundage (qui avait une concession VW) se sont rencontrés. Hubert L. Bundage était également le propriétaire de Bundage Motors, qui est devenu le concessionnaire Porsche « Brumos » connu dans le monde entier. À l'époque, Bundage était un concurrent acharné dans la catégorie formule Junior, toujours à la recherche de nouvelles idées. En 1959, Bundage et Hoppen décident de faire construire une formule junior « unique » chez Nardi en Italie. La forme de la voiture était vaguement basée sur les Auto Union d'avant-guerre, mais le moteur était un simple VW flat 4. Dr Ferry Porsche et son directeur de course étaient convaincus que ces voitures avaient le potentiel pour lancer la carrière des jeunes pilotes en Europe. En 1964, Porsche achète une, puis plusieurs de ces voitures en kit. Porsche voulait soutenir la série en Europe. Une tournée de promotion a été mise en place et le soutien du PDG de Volkswagen a été d'une importance considérable. La première présentation de ces autos a eu lieu lors de la course de côte d'Eberbach en mai 1965. Ces petites formules avaient

MICHELIN
"Little Bastard"
130



des moteurs VW de 1200 cc avec environ 40 ch ; elles atteignaient une vitesse maximale de 160 km/h. Ce qui est remarquable, c'est que la formule Vee poursuit sa vocation de formule d'apprentissage au pilotage de monoplace en Angleterre, Irlande, USA, Australie, Nouvelle-Zélande, Afrique du Sud. Afin de transporter les formules Vee, Porsche décide d'utiliser des pick-up adaptés. D'après les archives, ils seront au nombre de six et servaient surtout à voyager à travers l'Allemagne entre deux épreuves. Tous étaient rouge bordeaux et le logo Porsche habillait les portières avant.

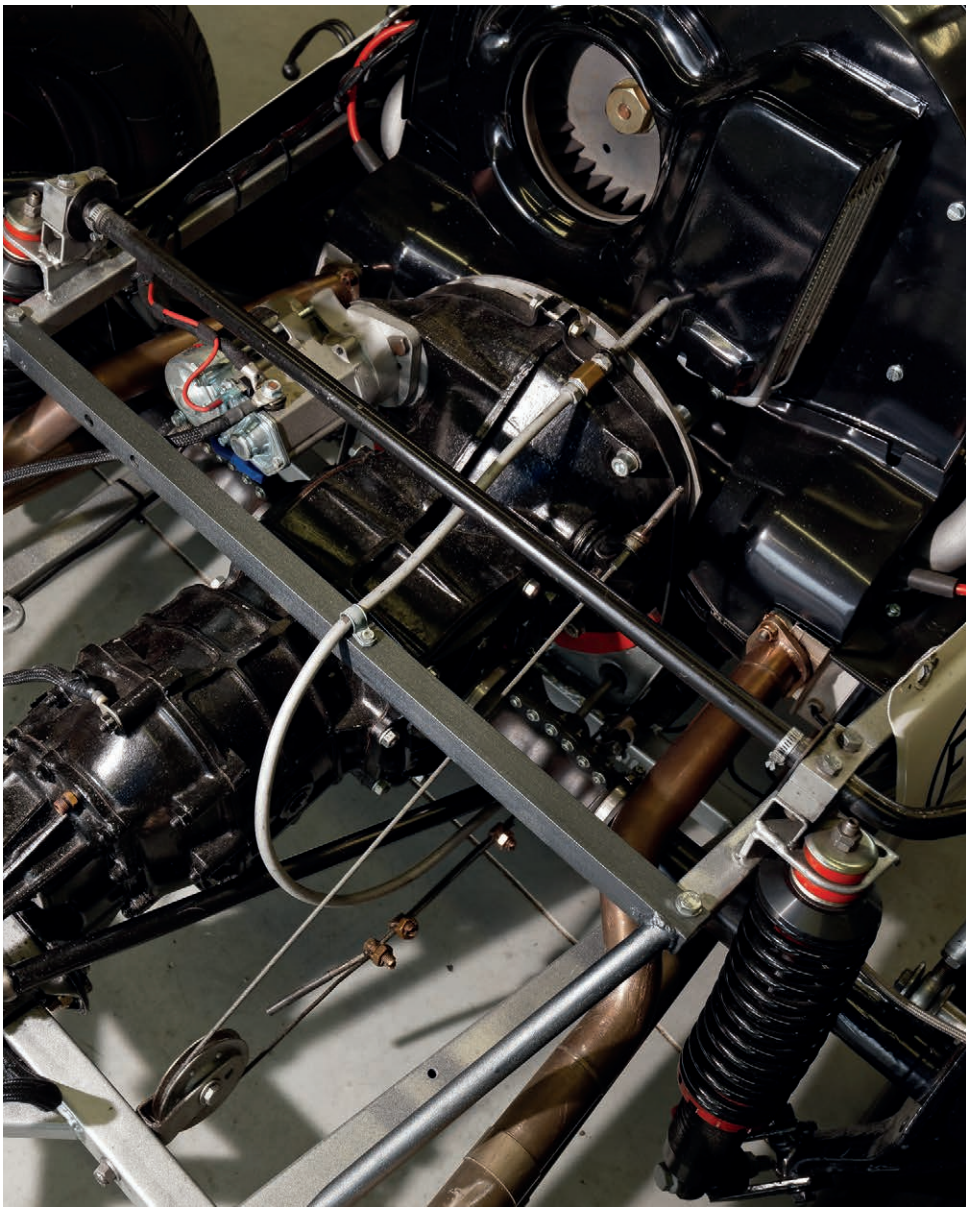
Ce charmant Combi type 1 semble tout droit sorti des années 60 et nous pourrions être dans un paddock avant le départ d'une course de formule Vee quelque part en Californie. Ambiance ! La formule est donc une Formcar de 1963 et semble être l'une des premières fabriquées. Lorsqu'elle est acquise par son nouveau propriétaire en 2012 celle-ci se présente dans un état d'origine assez fatigué. Début 2013, tous les éléments de carrosserie sont démontés, traités et repeints, ainsi que la structure tubulaire. Les trains roulants sont entièrement reconditionnés avec des pièces performances. La voiture fonctionnera ainsi, avec un moteur d'origine. En 2016, un bloc moteur 1600 AS 41 est installé pour un gain de puissance assez significatif. Les pièces sont achetées chez Rudy Olivencia et l'assemblage sera effectué par Ravé Automobiles.

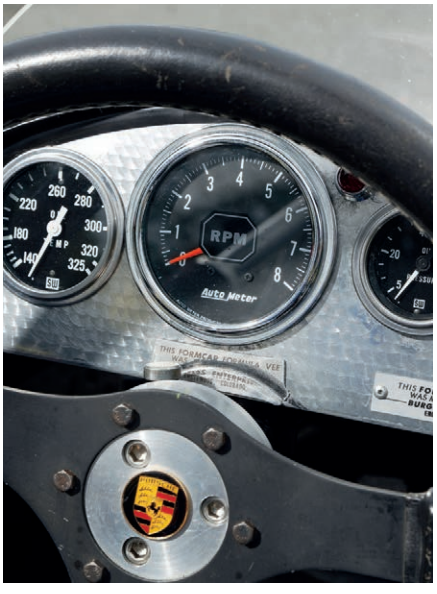
Le collectionneur roule beaucoup sur circuit avec sa formule Vee et cherche un Combi Pick Up pour transporter sa monture de circuits en circuits. Dans le plus pur esprit d'époque des camions VW transportant les Vee en Allemagne, il trouve la base idéale en Californie. Le Pick up est dans un état d'origine exceptionnel et ne nécessitera pas de travaux de restauration. Des rampes de chargement permettront à la voiture de monter et descendre dans la benne du combi aisément. Roulant ainsi avec un petit moteur d'origine, l'attelage s'avère un peu juste en performance. La décision est prise en fin d'année 2018 d'installer un moteur Porsche Type 4 beaucoup plus puissant en lieu et place du petit 1.5 d'origine. Le tout est alimenté par des carburateurs Weber 44 IDF, la puissance estimée est de plus de 130 cv, soit plus de 4 fois la puissance d'origine ! Ayant eu les honneurs d'un reportage dans le magazine Rétroviseur en juillet 2017, cet ensemble est aujourd'hui proposé à la vente en un lot qui comblera de joie l'amateur avide d'originalité pour se déplacer et participer aux courses historiques.

The history of Formula Vee began in 1958, almost by accident, when German Joseph Hoppen (head of Volkswagen Motorsport) and American Hubert L. Bundage (who had a VW dealership) met. Hubert L. Bundage was also the owner of Bundage Motors, which became the world-famous Porsche dealer « Brumos ». At the time, Bundage was a fierce competitor in the Junior formula category, always looking for new ideas. In 1959, Bundage and Hoppen decided to build a « unique » junior formula at Nardi in Italy. The shape of the car was loosely based on the pre-war Auto Union, but the engine was a simple VW flat 4. Dr Ferry Porsche and his race director were convinced that these cars had the potential to launch the careers of young racing drivers in Europe. In 1964, Porsche purchase one and then several more of these cars in kit form. Porsche wanted to

support the series in Europe. A promotional tour was set up with the support of Volkswagen's CEO Dr. K. Hahn, was of considerable importance. The first presentation of these cars took place at the Eberbach hillclimb in May 1965. These small formulas had 1200 cc VW engines with about 40 hp; they reached a maximum speed of 160 km/h. What is remarkable is that the Formula Vee continues its vocation as a learning formula for single-seater racing in England, Ireland, USA, Australia, New Zealand and South Africa. In order to transport the Vee formulas, Porsche decided to use adapted pick-ups so that the car could be easily transported on an enlarged loading space. According to the archives, there will be six of them and they were mainly used to travel across Germany between races. They were all in burgundy red and the Porsche logo adorned the front doors.

This charming Combi type 1 seems straight out of the sixties and we could be in a paddock before the start of a Formula Vee race somewhere in California. Atmosphere! The formula is a 1963 Formcar and seems to be one of the first to be made. When it is acquired by Mr B in 2012 it is in a rather tired original condition. The little car has had an eventful life on the circuits and a major restoration is being undertaken in the strict spirit of the formulas of the time! At the beginning of 2013, all the bodywork elements are dismantled, treated and repainted, as well as the tubular structure. The running gears are completely reconditioned with performance parts. The car will thus run with an original engine. In 2016, a 1600 AS 41 engine block is installed for a fairly significant power gain. The parts are





purchased from Rudy Olivencia and assembly will be carried out by Ravé Automobiles.
The collector Mr B drives a lot on the track with his Vee formula and from the beginning of 2015, is looking for a pick up truck to transport his car from track to track. In the purest spirit of the VW trucks transporting the Vee in Germany, he finds the ideal base in California. The pick up is in exceptional original condition and will not require any restoration work. MSP is responsible for the construction of loading ramps that will allow the car to get on and off the combi's body with ease. Driven with a small original engine, the trailer hitch is a little bit underperforming. The decision is taken at the end of 2018 to install a much more powerful Porsche Type 4 engine instead of the small original 1.5. The engine is powered by Weber 44 IDF carburetors, the estimated power is over 130 hp, more than 4 times the original power! Having had the honors of a report in the major magazine Rétroviseur in July 2017, this set is now offered for sale in a lot that will delight the enthusiast eager for originality to travel and participate in historic races.

Restauration de grande qualité
Historique peu commun
Estimation attractive

High-quality restoration
Unusual history
Attractive estimate

55 000 - 75 000 €

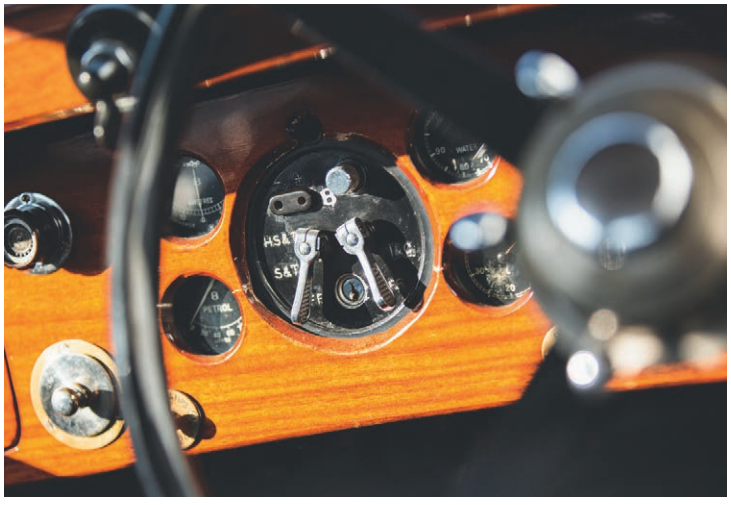
Titre de circulation portugais
Châssis n° : B-157-EJ - Moteur n° : E3BB

Portuguese registration papers
Chassis no. B-157-EJ - Engine no. E3BB

1934 Bentley DERBY 3 ½ Litre Park Ward

Auréolée de ses cinq victoires aux 24h du Mans avec les Bentley Boys et de son écrasante domination dans le sport automobile au cours des années 1920, Bentley connait malgré tout des difficultés financières causées par la grande dépression et se voit rachetée en 1931 par Rolls-Royce. Fondé en 1919, Bentley Motors est d'abord réputé pour ses redoutables voitures de courses. Après son intégration chez Rolls-Royce, Bentley se portera davantage sur la production de luxueuses automobiles dont la fabrication sera assurée par l'usine de Derby en Angleterre, à l'origine de leur nouveau surnom de « Derby Bentleys ». Premier nouveau modèle depuis l'acquisition par Rolls-Royce, la Bentley 3 ½ Litre est conçue partiellement sur un châssis de Rolls-Royce 20/25, et présentée au public en 1933. A l'époque, Bentley ne fournissait que le châssis roulant, avec moteur, boîte de vitesses et radiateur. Ainsi les clients pouvaient choisir d'habiller leur voiture par le carrossier de leur choix. Hooper, Mulliner, Vanden Plas ou encore Gurney Nutting proposaient leurs services en Angleterre, mais c'est au carrossier Park Ward que la moitié des 1177 3 ½ Litre furent confiés jusqu'à la fin de leur production en 1935.
Le modèle que nous vous présentons dans ces pages est une Bentley 3 ½ Litre de 1934, recevant une carrosserie Park Ward en aluminium. Ce châssis n°B-157 EJ est une version Sports Saloon 4 portes recevant un toit ouvrant, une superbe sellerie en cuir noir recouvrant ban-

quettes et garnissages de portes, ou encore un très beau tableau de bord en bois avec toute l'instrumentation d'origine. Particularité de cet exemplaire, selon le registre dont nous disposons, il aurait appartenu dans les années 50 à Juan de Borbon (famille royale de Bourbon), Comte de Barcelone et frère de Juan Carlos 1er, Roi d'Espagne entre 1975 et 2014. Cette Bentley connut ensuite plusieurs propriétaires successifs jusqu'en 1971 lorsqu'elle arrive dans la collection d'un amateur portugais qui la conservera pendant près de 40 ans. C'est en 2017 qu'elle rejoint une importante collection proche de Lisbonne où elle sera intégralement restaurée. Le résultat est sublime. La peinture est parfaitement tendue, les chromes sont neufs, l'habitacle intelligemment restauré a conservé ses éléments d'origine, et le 6 cylindre de 3669 cm3 lui aussi d'origine est impeccable. La voiture est aujourd'hui en France mais toujours en papiers portugais. Une brève remise en route sera à prévoir car la voiture n'a pas roulé depuis plusieurs mois. L'estimation proposée est comparable à toute autre Bentley 3 ½ Litre en bon état, mais l'histoire de la voiture et la qualité de sa restauration n'ont pas d'équivalents à ce niveau de prix actuellement sur le marché.



Despite the glory resulting from its five victories at Le Mans with the 'Bentley Boys' and its overwhelming dominance of motorsport in the 1920s, Bentley ran into financial difficulties as a result of the Great Depression and was bought by Rolls-Royce in 1931. Founded in 1919, Bentley was initially renowned for its formidable racing cars. After it was merged into Rolls-Royce, Bentley focused more on producing luxury road cars, which were built at its factory at Derby in England, hence their new moniker of 'Derby Bentleys'. Its first new model since being taken over by Rolls-Royce, the Bentley 3½ Litre was designed in part on a Rolls-Royce 20/25 chassis and was

presented to the public in 1933. At the time, Bentley supplied only a rolling chassis with the engine, gearbox and radiator. Their customers could then choose to have the car bodied by their preferred coachbuilder. Hooper, Mulliner, Vanden Plas and Gurney Nutting all offered their services in England, but half of the 1177 3½ Litre chassis were delivered to Park Ward before production came to an end in 1935.

The model presented here is a Bentley 3½ Litre from 1934 with aluminium bodywork by Park Ward. Chassis no. B-157 EJ is a four-door Sports Saloon with a sunroof, magnificent leather upholstery to the seats and door cards and a very handsome wooden dashboard with all its original gauges. The car is noteworthy in that - according to the register in our possession - it is understood to have belonged during the 1950s to Juan de Bourbon (from the House of Bourbon), Count of Barcelona and brother of Juan Carlos I, King of Spain from 1975 to 2014. The Bentley then had a succession of different owners until 1971, when it joined the collection of a Portuguese enthusiast, who kept it for nearly 40 years. In 2017 it moved on to a major collection near Lisbon, where it was completely restored. The result is sublime. The paint has a perfect finish, the chrome is new, and the thoughtfully restored interior has retained its original fittings, while the 3669cc straight-six, which is also original, is faultless. The car is now in France but still has its Portuguese registration papers. A minor recommissioning service will be required, as the car has not run for several months. The guide price is comparable to any other Bentley 3½ Litre in good condition, but this car's history and the high standard of its restoration are unmatched at this price in today's market.

47 *

15 000 - 25 000 €

Modèle unique carrossé juste après-guerre
Rare boite Cotal optionnelle
Très belle provenance, Attestation Peugeot

Titre de circulation suisse
Châssis n°808550 - N° de Carrosserie : 296

Unique model with post-war bodywork
Rare optional Cotal gearbox
Excellent provenance, certified by Peugeot

swiss registration papers
Chassis no. 808550 - Body no. 296

1939 Peugeot 402 B

Présentée en 1935 en réplique à la Citroën Traction, la Peugeot 402 offrait un design très novateur, inspiré de la mode du streamline moderne. Sa ligne, d'une fluidité exceptionnelle pour l'époque, rompait avec le style habituel de Peugeot, tandis que le châssis et la mécanique restaient très conventionnels. Elle sera produite jusqu'en 1941, proposant une gamme complète allant de la berline au cabriolet, en passant par le coach. En 1939, elle deviendra 402 B en recevant une calandre plus proéminente et une malle arrière débordante (conduite intérieure seulement) simultanément, la roue de secours disparait dans le coffre sur tous les types de carrosserie. Sur le plan mécanique, elle diffère du modèle de 1938 par son moteur à chemises humides dont la cylindrée est portée de 1991 cc à 2142 cc. Toujours en option la boite Cotal offre un agrément et un confort supplémentaire à sa conduite mais son tarif prohibitif pour l'époque – plus de 2 900 francs pour la simple boite standard – limite ses ventes et en fait une vraie rareté aujourd'hui sur le marché.
D'après les informations fournies par la direction commerciale de Peugeot, le modèle que nous présentons est une 402 B Limousine Type N5 sorti d'usine le 27 octobre 1939 à destination du Ministère de l'Air. Equipée d'une boite Cotal, cette voiture possède une histoire singulière si l'on en croit ses précédents propriétaires. Achetée juste après-guerre au domaine, elle sera recarrossée spécialement par les Etablis-

sements Lourtioux – 10 rue des Grands Près à Montluçon – à la demande de son nouveau propriétaire, antiquaire et marchand de tableaux du centre de la France. Après le décès de ce dernier, la voiture restera immobilisée mais très correctement stockée chez un voisin qui s'en portera finalement acquéreur quelques années plus tard. C'est par l'intermédiaire du marchand Bruno Vendiesse qu'elle arrive finalement dans les mains du propriétaire actuel en 2001. A la recherche d'une voiture originale, elle sera déplacée au gré des saisons entre le Loire et Cher et Saint Tropez afin que son propriétaire puisse se rendre au marché ou au golf. Dès son achat, la voiture sera envoyée chez Lecoq pour parfaire quelques détails esthétiques puis le contact sera pris avec L'Aventure Peugeot afin de retracer une partie de son histoire (documents joints au dossier). Ayant quitté la France pour rejoindre la Suisse en mai 2016, la voiture est désormais trop lourde et encombrante sur les routes très vallonnées qui entourent le lac majeur de Lugano. A contre cœur, la décision est prise de s'en séparer.
Parfaitement entretenue et dans un superbe état d'origine, son propriétaire ne conçoit pas de la conserver si elle ne roule pas régulièrement. Ayant côtoyé les plus belles voitures du monde dans son garage, souhaitons qu'elle rejoigne la collection d'un amateur avisé.

Presented in 1935 to compete with Citroën's Traction Avant, the Peugeot 402 had very innovative styling, inspired by the fashion for modern streamlined design. Its exceptionally smooth lines for the period marked a break from Peugeot's traditional design, but the chassis and engine remained very conventional. It was built until 1941 and a full range was offered, including a saloon, cabriolet and two-door 'coach'. In 1939, it evolved into the 402 B with a more prominent radiator grille and an enlarged boot (saloons only), while the spare wheel was now stowed inside the luggage compartment on all body styles. The engine differed from the 1938 model with the adoption

of a 2142cc engine (increased from 1991cc) with wet cylinder liners. The Cotal gearbox was still available as an option and offered a more pleasant and comfortable drive, but its prohibitive price at the time - 2900 francs more than the standard gearbox - limited the number sold and makes it extremely rare on the market today.

According to the information supplied by Peugeot's sales department, the model we are offering is a 402 B Limousine Type N5 which left the factory on 27 October 1939 to be supplied to the Air Ministry. Fitted with a Cotal gearbox, the car has a remarkable history, judging by the accounts of its previous owners. Bought just after the war from the state, it was specially re-bodied by Lourtioux (at 10 rue des Grands Près in Montluçon) at the request of its new owner, a dealer in art and antiques from central France. After his death, the car was laid up but properly stored by a neighbour, who finally bought the car some years later. It was finally acquired by its current owner in 2001 through the dealer Bruno Vendiesse. He had been looking for a distinctive car, which he moved following the seasons between the Loir-et-Cher and Saint-Tropez to drive to the market or the golf course. As soon as he bought the car, he sent it to Lecoq to attend to some cosmetic details and then got in touch with L'Aventure Peugeot to retrace its history. The car left France for Switzerland in May 2016 but is now too heavy and unwieldy for the very hilly roads around Lake Maggiore and Lugano. Its owner has therefore reluctantly decided to part with it.

Perfectly maintained and in superb original condition, its owner cannot imagine keeping the car if it cannot be driven regularly. After sharing space in his garage with some of the most beautiful cars in the world, we hope that it will join the collection of a discerning enthusiast.

180 000 - 220 000 €

Voiture d'usine
PTH FIA valide jusqu'en 2026
Historique connu et documenté

Titre de circulation anglais
Châssis n° : TS 5202

Works car
FIA HTP valid until 2026
Well documented, known history

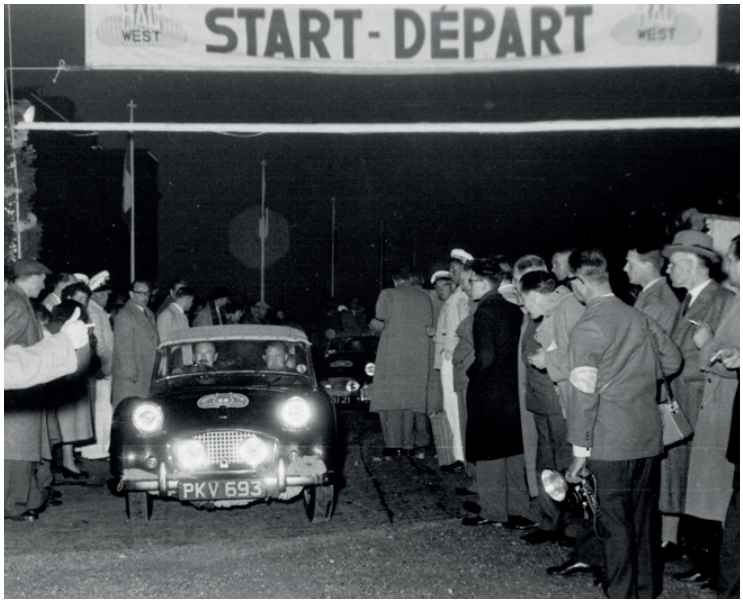
British registration papers
Chassis no. TS 5202

1955 Triumph TR2 « PKV 693 »

Fondée par Siegfried Bettmann en 1885, la marque Triumph fabriquera en premier lieu des bicyclettes à Coventry en Angleterre. Ce n'est qu'en 1921 que Triumph s'intéresse de plus près à l'automobile. Triumph rachète alors le constructeur automobile Dawson et produit sa première voiture en 1923. A la fin de la seconde guerre mondiale, Triumph n'est plus qu'un nom, victime des bombardements allemands sur Coventry. Rachetée par Sir John Black, alors directeur de la Standard Motor Company, la marque anglaise va connaître dans les années 50 la naissance de la saga TR pour Triumph Roadster.
De nature sportive mais affichant des coûts d'utilisation très raisonnables, la TR2 devient vite une référence sur le marché. Une équipe privée allait d'ailleurs obtenir une honorable 15ème place aux 24h du Mans 1954. Un résultat qui, l'année suivante, incite l'usine à engager officiellement trois TR2 aux 24h du Mans 1955. Une quatrième voiture d'usine allait rejoindre la capitale sarthoise en tant que voiture de réserve, celle qui porte alors l'immatriculation « PKV 693 ».

Deux mois avant l'épreuve mancelle, PKV 693 est engagée à Oulton Park dans une course organisée par le Bentley Drivers Club. La même année, l'éditeur du magazine Autosport, Gregor Grant participe au 7ème Rallye des Tulipes au volant de cette Triumph TR2 qui porte le numéro 26. Sur les 207 équipages engagés,

191
Rallye d'Armada
TOW
PKV 693



163 rallient l'arrivée au terme des 3000 kilomètres parcourus à travers l'Europe. L'équipage britannique termine l'épreuve à la 42ème place du classement général. Plus tard, en 1957, c'est un certain Mike Hurn qui fait l'acquisition de cette Triumph. Gentleman Driver passionné, il pilote déjà occasionnellement sa vieille Aston Martin International avant que celle-ci ne fasse place à la plus récente TR2. A son volant, Mike Hurn s'engage régulièrement dans de petites épreuves régionales sur les circuits d'Aintree, Brands Hatch, Oulton Park ou Silverstone. Notre Triumph concourra également à Goodwood en 1958, elle porte alors le n°44 comme le montre la photo d'époque dans ces pages. PKV 693 continuera de participer régulièrement à des courses régionales ou hors championnat jusqu'à la fin de la décennie.

Le « continuation book » original de la voiture nous permet de retracer les différents propriétaires anglais qui se sont succédés dans les années 60 et 70.

Notre Triumph TR2 restera en Angleterre et changera de mains à plusieurs reprises, nous la retrouvons au cours des années 2000 chez le préparateur Fender-Broad Racing qui la restaure intégralement. En 2008, Neil Fender engage PKV 693 à la rétrospective du Rallye des Tulipes, 53 ans après sa première participation ! Il reformera une partie du Team engagé par l'usine aux côtés de la TR2 qui portait à l'époque l'immatriculation OVC 276. Neil Fender poursuivra son programme en compétition en participant à l'édition 2012 du Mans Classic au sein du plateau 2 dont elle prend la 12ème place au classement de l'index de performance. En 2014, l'équipage Fender/Broad revient au Mans et se distinguera notamment en prenant la 9ème place du classement général lors de la course 3 du plateau 2, devancé entre autres par les plus puissantes Jaguar Type C et XK 120. La même année, Neil Fender est invité à participer au Members' Meeting à Goodwood, et c'est naturellement au volant de sa Triumph TR2 qu'il y participera.

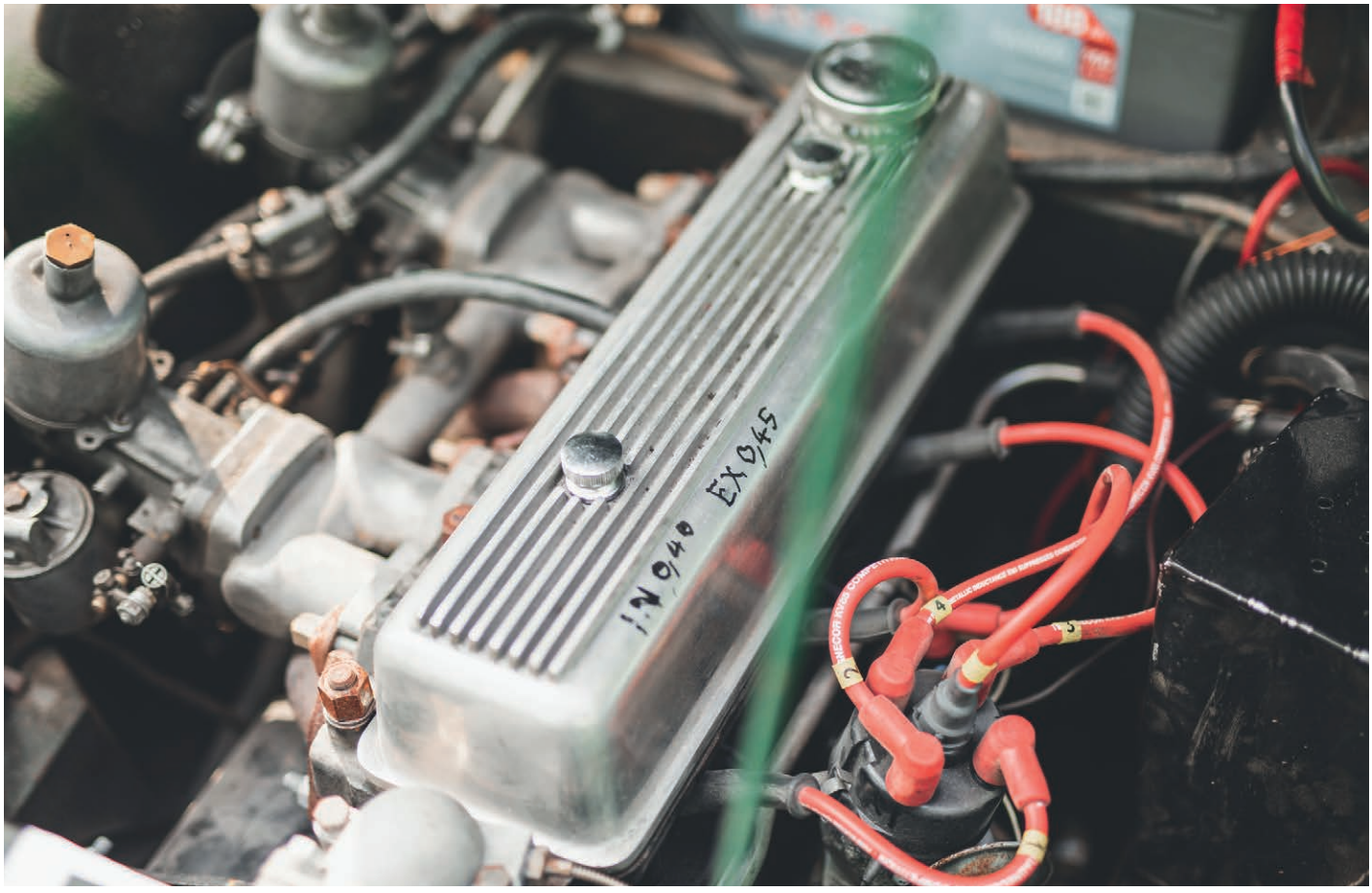
PKV 693 est ensuite vendue à son propriétaire actuel, un collectionneur français particulièrement attaché aux voitures de compétition ayant couru en période. A son volant il participe au Mans Classic 2016 et 2018 toujours en plateau 2. Bien documentée, cette TR2 d'usine est aujourd'hui vendue avec un moteur préparé spécifiquement pour la compétition et accompagnée également de son moteur d'origine. Eligible aux plus prestigieuses compétitions historique avec un PTH valide jusqu'en 2026, cette célèbre TR2 ne demande qu'à ajouter de nouvelles lignes à son palmarès !

Founded by Siegfried Bettmann in 1885, Triumph initially manufactured bicycles at Coventry in England. It was only in 1921 that Triumph took a closer interest in cars, when it bought the car maker Dawson. It produced its first car in 1923. At the end of the Second World War, only the name was left of Triumph, after Coventry had been the target of German bombings. Bought by Sir John Black, managing director of the Standard Motor Company, the English company would go on to see the beginning of the TR - for Triumph Roadster - story. With a sporty character, but economical to run, the TR2 soon became a benchmark in the market. A private team, moreover, achieved a very respectable 15th place at the Le Mans 24 Hours race. This result encouraged the factory to enter three TR2s officially the following year, at the 1955 Le Mans 24 Hours race. A fourth

AGUTTES

191

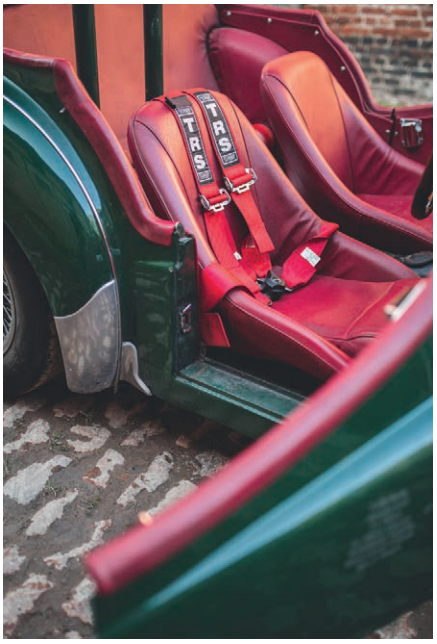
TOW
PKV 693



works car headed for the Sarthe as a spare car; this was the one registered 'PKV 693'.

Two months before Le Mans, 'PKV 693' was entered in a race at Oulton Park organised by the Bentley Drivers' Club. The same year, the editor of Autosport magazine, Gregor Grant, competed in the 7th Tulip Rally with the Triumph TR2, which was given the number 26. Of the 207 entries, 163 cars reached the finish after driving 3000km (1860 miles) across Europe. The British crew finished 42nd overall. Later, in 1957, Mike Hurn became the owner of the Triumph. An enthusiastic amateur racer, he occasionally drove his old Aston Martin International before this made way for the newer TR2. Driving the Triumph, Hurn regularly competed in minor regional events at the circuits at Aintree, Brands Hatch, Oulton Park and Silverstone. The car also raced at Goodwood in 1958, bearing the number 44, as can be seen from the period photograph in this catalogue. 'PKV 693' continued to compete in regional and non-championship races until the end of the decade.

The car's original 'continuation book' enables us to follow its succession of English owners through the 1960s and '70s.
The TR2 remained in England and changed hands several times, before turning up during the 2000s at the specialist Fender-Broad Racing, who completely restored the car. In 2008, Neil Fender entered 'PKV 693' in the Tulip Rally revival event, 53 years after it first took part! It again formed part of the works team, alongside the TR2 which was registered at the time 'OVC 276'. Fender continued to enter the car



in competition, taking part in the 2012 edition of Le Mans Classic, in grid 2, where it was placed 12th in the index of performance. In 2014, Fender/Broad returned to Le Mans, where they achieved a noteworthy 9th place overall in race 3 for grid 2, outpaced by - among others - the more powerful Jaguar C-Type and XK 120s. That same year, Fender was invited to take part in the Goodwood Road Racing Club (GRRC) Members' Meeting, and he naturally chose to drive his Triumph TR2.

'PKV 693' was then sold to its current owner, a French collector with a particular penchant for competition cars which had raced in period. He competed with it at Le Mans Classic in 2016 and 2018, both times in grid 2. Well documented, this works TR2 will be sold today with an engine specially prepared for motorsport as well as its original engine. Eligible for the most prestigious historic motorsport events and with an HTP valid until 2026, this famous TR2 asks only to have some new results added to its record in competition!

65 000 - 80 000 €

Réplique fidèle de la mythique type D
Fonctionnement parfait
Révision récente

Carte grise française
Châssis N°: 2T24225BW

Beautiful replica of the mythical type D
Perfect condition
Recent overhaul

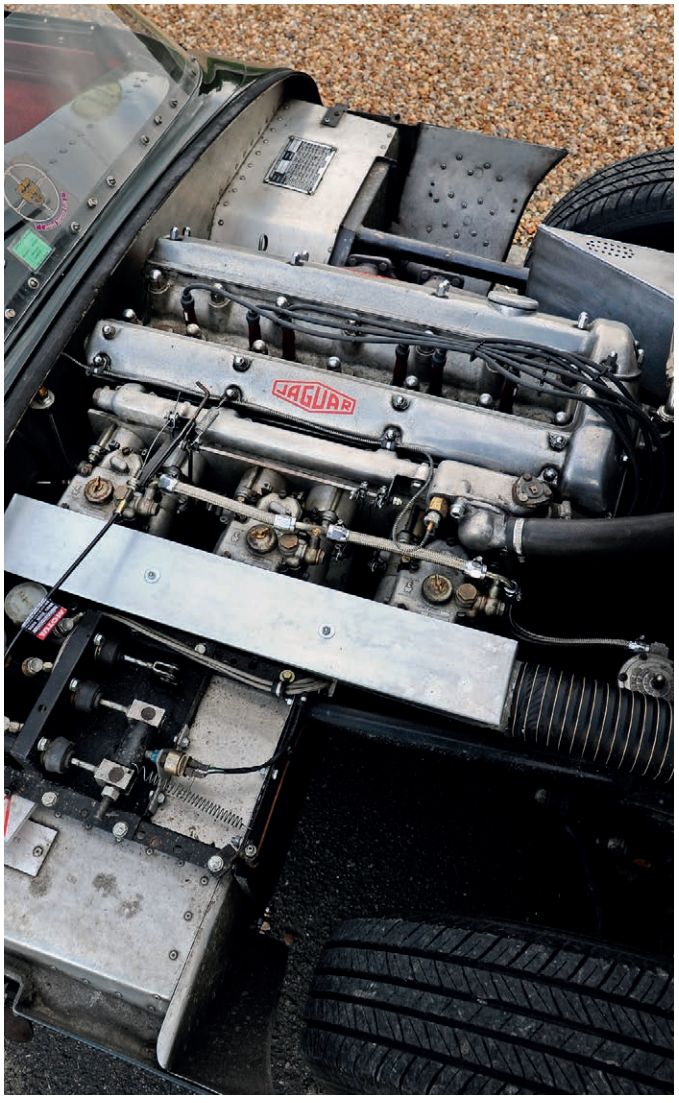
French registration
Chassis N°: 2T24225BW

1978 JAGUAR
Type D **Replica** BY RAM

Avec son record phénoménal de trois victoires aux 24 heures du Mans au milieu des années 1950, la célèbre Jaguar Type D a longtemps été le choix privilégié pour les constructeurs de répliques. Beaucoup de collectionneurs rêvèrent depuis si longtemps de pouvoir conduire la mythique voiture mais hélas sans en avoir l'opportunité. Reconnu comme l'une des meilleures répliques de la Type D, le kit carrosserie et châssis RAM type D fabriqué par L & R Roadsters a été salué par le magazine Kit Cars & Specials pour son « intégrité mécanique incontestée ... une des répliques les plus désirables que nous ayons jamais eues ». Plutôt que la structure monocoque de l'original, la RAM a été construite sur un solide châssis à ossature tubulaire en acier conçu par Adrian Reynard. Lorsque les potentiels acheteurs s'adressaient à LR Roadsters à l'époque, il était possible de choisir entre un moteur 3.5, 3.8 ou 4.2 d'origine Jaguar équipés de trois carburateurs Weber. La sublime Type D présente dans ces pages fut mise en circulation pour la première fois en 1978 et acquise par le propriétaire actuel en mai

«FERME DE MESLAY»
XIIIème Siècle
OUVERTURE
SAUF
«FERMÉS»

2017. Grand passionné de sport mécanique, celui-ci n'aura de cesse d'améliorer le fonctionnement de sa Jaguar. Le moteur est donc un 3.5l (numéro 7B1385.8) et est alimenté par trois superbes carburateurs Weber 40 DCOE. La puissance estimée est proche de 300 chevaux. La boîte de vitesses est une boîte 4 rapports avec overdrive, les trains roulants sont équipés de freins à disques et le pont arrière est à suspensions indépendantes. La sellerie est en cuir rouge légèrement patiné et l'instrumentation est aussi belle que fonctionnelle. L'essai nous révèlera le comportement d'une véritable voiture de course à la puissance phénoménale mais à la conduite relativement facile et docile. Une révision intégrale vient d'être menée chez un spécialiste. Merveille de design automobile, véritable œuvre d'art roulante, cette Type D à toute sa place au sein d'une collection de voitures exclusives.



With its phenomenal record of three victories at the Le Mans 24 Hours in the mid-1950s, the famous Jaguar Type D has long been the preferred choice for replicas. Many collectors have been dreaming for so long of being able to drive the mythical car but without the opportunity to do so. Recognised as one of the best replicas of the Type D, the RAM Type D body and chassis kit manufactured by L & R Roadsters has been praised by Kit Cars & Specials magazine for its « undisputed mechanical integrity... one of the most desirable replicas we have ever had ». Rather than the monocoque structure of the original, the RAM was built on a solid tubular steel frame chassis

designed by Adrian Reynard. When potential buyers approached LR Roadsters at the time, it was possible to choose between an original Jaguar 3.5, 3.8 or 4.2 engine equipped with three Weber carburetors.

The sublime Type D featured in these pages was first released in 1978 and acquired by the current owner in May 2017. A great motor sport enthusiast, he will continue to improve the working condition of his Jaguar. The engine is a 3.5l (number 7B1385.8) and is powered by three superb Weber 40 DCOE carburetors. The estimated power is close to 300 hp. The gearbox is a 4-speed overdrive gearbox, the drive trains are equipped with disc brakes and the rear axle has independent suspension. The upholstery is in red leather with a slight patina and the instrumentation is as beautiful as it is functional. The test will reveal the driving condition of a real race car with phenomenal power but a relatively easy and docile drive. A complete overhaul has just been carried out by a specialist. A marvel of automotive design, a true work of art on wheels, this Type D has its rightful place in a collection of exclusive cars.

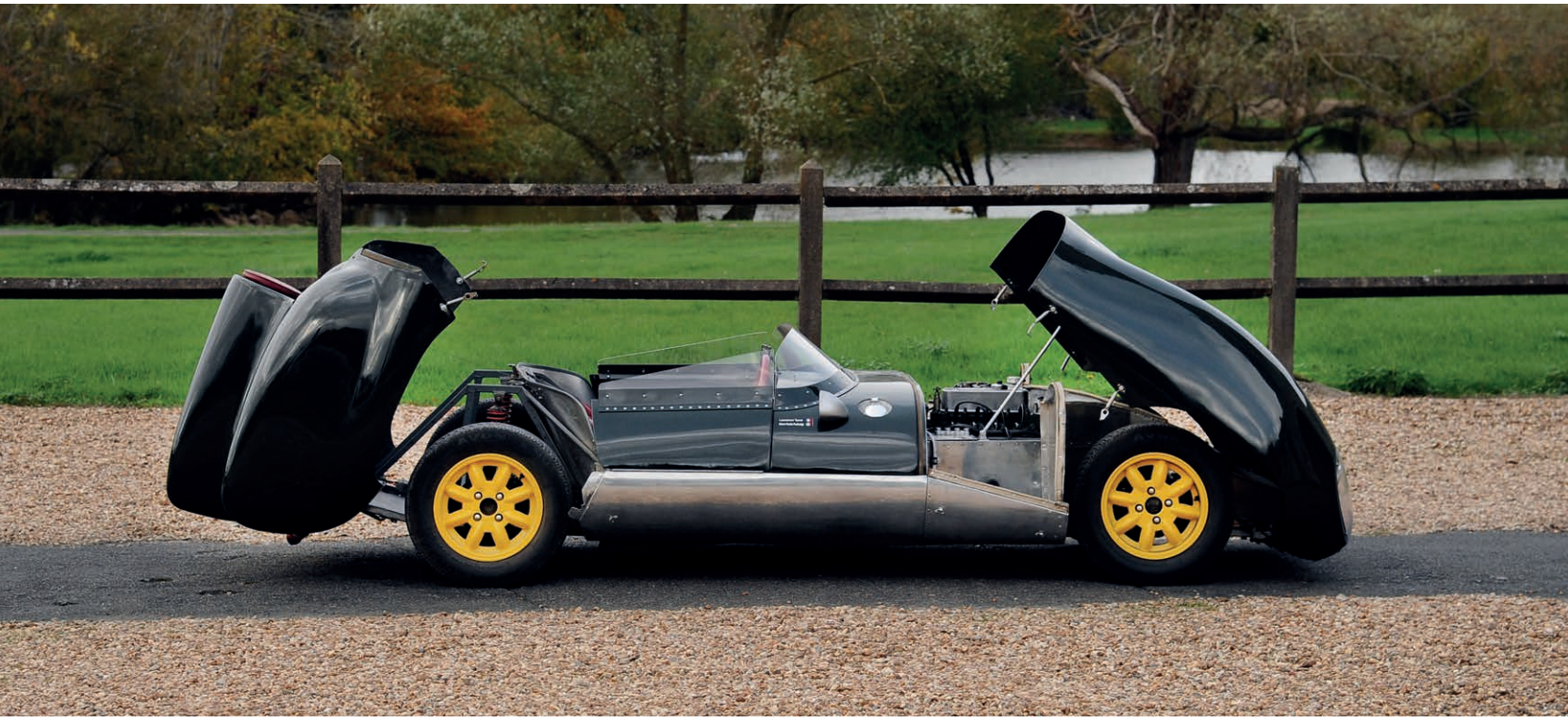
Numéro 2 sur une série de 50
Réplique fidèle de la mythique Lotus XI
Parfait état général

Carte grise française
Châssis N° : SA9W11W114X039148

Number 2 in a series of 50
Replica of the mythical Lotus XI
Perfect general condition

French registration
Chassis N°: SA9W11W114X039148

25 000 - 35 000 €



Westfield — Lotus XI 1986

Construite par Lotus à 270 exemplaires entre 1956 et 1958, la version Eleven était destinée aux courses d'endurance et de sprint pour petites cylindrées.
Fidèle à la philosophie de Colin Chapman, créateur de la marque, qui privilégiait la légèreté et l'aérodynamique de ses machines, la XI dispose d'un châssis en treillis de tubes en acier recouvert d'une fine carrosserie en aluminium. Elle sera équipée, selon les versions, d'un moteur Coventry Climax FWA de 1 098 cm3 produisant entre 75 et 85 chevaux et du FWB 1 460 cm3 développant environ 100 chevaux pour un poids total d'environ 450 kilos. La XI remportera la catégorie 1 100 cm3 au Mans. En 1957, elle s'impose également en 750 cm3 ainsi qu'à l'indice de performance avec un petit Coventry Climax FWC de 744 cm3. La même année, elle gagne aussi dans la catégorie 1 100 cm3 aux 12 Heures de Sebring avec Colin Chapman. La firme anglaise Westfield se lance dans la fabrication de répliques de ces voitures mythiques en 1982 et ce jusqu'en 1986. En 2004 une petite production est relancée et continue encore de nos jours.
La magnifique réplique de Lotus XI présentée dans ces pages fut mise en circulation le 14 Mars 1986. Peinte de la sublime couleur propre aux voitures de courses anglaises, l'intérieur est revêtu de cuir rouge. Elle fut acquise par le propriétaire actuel en juin 2019 auprès d'un professionnel de la voiture ancienne et entretenue

depuis avec une grande minutie. En octobre 2019 une révision intégrale fut entreprise avec les meilleurs artisans de la région de Tours spécialisés dans les voitures anciennes, parmi eux Eric Perou et Loic Rebet. Le moteur BMC 1275 est alimenté par un gros carburateur Weber et la boîte de vitesses est une 5 rapports courts. L'essai de la petite Lotus fut très satisfaisant, le 4 cylindres est puissant et la caisse très légère, les performances sont au rendez-vous ! Dernièrement le propriétaire actuel à effectué quelques tours de circuits au Val de Vienne à l'occasion de l'évènement Sport et Collection.

Built by Lotus in 270 units between 1956 and 1958, the Eleven version was designed for endurance and sprint races for small cars. True to the philosophy of Colin Chapman, the creator of the brand, who favoured lightness and aerodynamics, the XI has a latticework chassis of steel tubes covered with a thin aluminium body. Depending on the version, it will be equipped with a Coventry engine. Climax FWA of 1,098 cm3 producing between 75 and 85 horses and FWB 1,460 cm3 developing around 100 horses for a total weight of around 450 kilos. The XI will win the 1,100 cc class at Le Mans. In 1957, it also won the 750 cc class as well as the performance

index with a small Coventry Climax FWC of 744 cm3. In the same year she also won in the 1,100 cc class at the 12 Hours of Sebring with Colin Chapman in the crew. The English firm Westfield started manufacturing replicas of these mythical cars in 1982 and continued to do so until 1986. In 2004 a small production was relaunched and continues to this day.

The magnificent replica of Lotus XI presented in these pages was put into circulation on 14th March 1986. Painted in the sublime colour typical of English racing cars, the interior is covered with red leather. It was purchased by the current owner in June 2019 from a professional vintage car dealer and since then the car has been maintained with great care and attention to detail. In October 2019 a complete overhaul was undertaken with the best craftsmen in the Tours area specialising in vintage cars, including Eric Perou and Loic Rebet. The BMC 1275 engine is powered by a large Weber carburettor and the gearbox is a 5 speed short ratio. The test of the little Lotus was very satisfying, the 4 cylinder is powerful and the body is very light, the performances are there! Recently the current owner did a few laps around the Val de Vienne for the Sport et Collection event.

51

Palmarès important
Historique limpide, jamais accidentée
Moins de 20 exemplaires produits

Several races winner
Clear history, never damaged
Less than 20 produced

15 000 - 25 000 €

Véhicule de compétition,
vendue sans titre de circulation - Châssis : 2

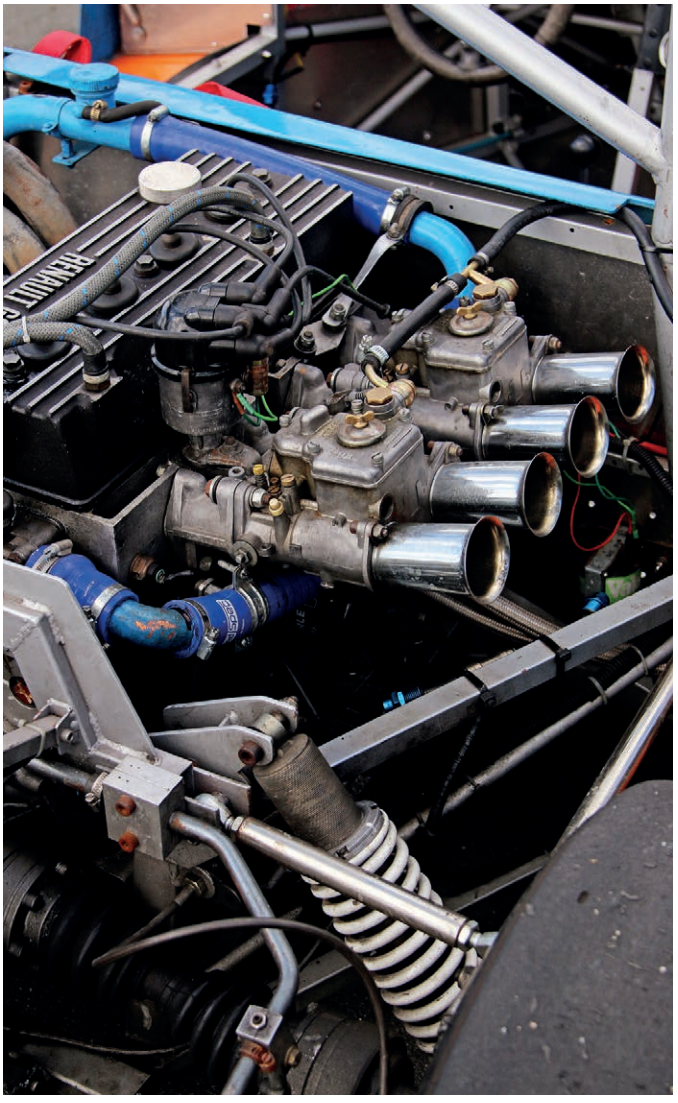
Competition car,
no registration paper - Chassis: 2

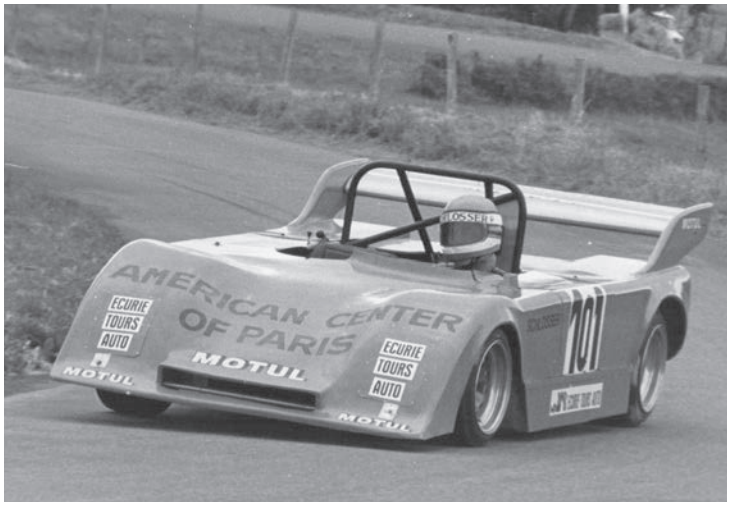
1972 Marcadier CAN-AM

André Marcadier n'est autre qu'un homme qui crut en ses rêves, il faut le dire un peu poussé par son ami Marcel Fournier en 1963. En cinquante années, on estime la production de seize modèles à presque 600 voitures, la plupart vendue en kit comme ce fut le cas pour la barquette Marcadier Can-Am que nous présentons à la vente aujourd'hui.
Grace au Club des Automobiles Marcadier et au travail de journaliste de son propriétaire, nous avons pu retracer toute l'histoire de cette barquette Can-Am « version 2 » produite de 1972 à 1975. Achetée par le pilote Philippe Schlosser en 1972 pour le compte de l'Ecurie Tours Auto, elle est livrée en kit avec le capot arrière plat avec l'arrière des roues découvertes. Ayant une solide expérience en course de côte, la voiture s'illustre à plusieurs reprises avant de recevoir une carrosserie modifiée en 1976 par Royale en Angleterre notamment au niveau de l'aileron arrière. A partir de cet instant, l'Ecurie Tours Auto engagera sa barquette sous le nom de Royale suite à une mésentente avec le constructeur, mais c'est bien avec ce châssis n°2 que Philippe Schlosser s'engagera à la course de Côte de La Pommeraye le 20 juin 1976, finissant deuxième du Groupe 6 derrière la Tecma de Dominique Lacaud. Désirant passer sur une barquette Lola, la voiture de course est vendue à Monsieur Alain Marie, dans la région de Caen, qui la conservera plus de 25 ans. Laissons-lui la parole : « Je l'ai achetée le 15 mars 1986 dans le Maine et Loire. En 200 courses à son volant, j'ai gagné

ECURIE TOURS AUTO
MARCADIER
FERODO
FERODO
37

25 groupes et 79 classes. Elle m'a permis d'être champion de Normandie des slaloms en 1988 et 1997, champion des écuries de l'Ouest en 1989 et premier proto au challenge de Basse Normandie en 1988, 1990, 1995, 1997, 1998 et 2000 ! Montée par les Etablissements Marcadier de Mions par Jean Pierre Lecomte, qui à cette époque courait avec le châssis n°1, elle bénéficiait d'une belle réputation aux mains des frères Schlosser. C'est ce qui me décidât à en faire l'acquisition. »
Présente sur la scène historique depuis de nombreuses années, notre châssis est complètement d'origine et n'a jamais été accidenté. Le moteur est un 1 647 cc de Renault Gordini monté avec un couvre culasse en aluminium Gordini et un carter inférieur à ailettes. Il est alimenté par deux carburateurs double corps de diamètre 45, d'une culasse de R12 Gordini d'origine avec un arbre à cames Ferry n°22. La boîte de vitesses d'origine provient d'une R5 Alpine Turbo (NG5) avec dentures type « Montagne » en taille droite. Pour le reste, une pompe à essence électrique, une bobine compétition, une poulie de pompe à eau en aluminium Gordini avec une courroie crantée améliorent l'efficacité de l'ensemble.
Certainement l'une des Marcadier les plus titrées, elle est aussi une des rares à n'avoir jamais été accidentée. Une voiture très proche de l'origine, de conception française et jouissant d'une belle réputation sur la scène historique.





André Marcadier is none other than a man who believed in his dreams, it must be said a little pushed by his friend Marcel Fournier in 1963. In fifty years, we estimate the production of sixteen models to almost 600 cars, mostly sold as a kit like for this 1972 Marcadier Can-Am prototype.
Thanks to the Club des Automobiles Marcadier and to the journalistic work of its owner, we were able to review the entire history of this Can-Am « version 2 » produced from 1972 to 1975. Purchased by the pilot Philippe Schlosser in 1972 on behalf Ecurie Tours Auto, it is delivered as a kit with the flat rear cover and rear wheels uncovered. Having a solid experience in hill climbing,

the car distinguished itself on several occasions before receiving a bodywork modified in 1976 by Royale in England, particularly in the rear wing. From that moment on, Ecurie Tours Auto will enter its car under the name Royale following a disagreement with the manufacturer, but it is with this chassis n ° 2 that Philippe Schlosser will enter the Côte de La Pommeraye hill climb on June 20, 1976, finishing second in Group 6 behind Dominique Lacaud's Tecma. Wishing to move on a Lola prototype, the racing car was sold to Mr. Alain Marie, in Caen, who will keep it for more than 25 years: "I bought it on March 15, 1986 in Maine et Loire. In 200 races at the wheel, I won 25 groups and 79 classes. It allowed me to be the Normandy slalom champion in 1988 and 1997, Regional champion in 1989 and champion in the prototype category in Normandy in 1988, 1990, 1995, 1997, 1998 and 2000! Built by Marcadier workshop in Mions by Jean Pierre Lecomte, who at that time was racing with chassis n ° 1, it enjoyed a fine reputation in the hands of the Schlosser brothers. That's what made me decide to buy it. «

Present on the historical scene for many years, our chassis is completely original and has never been damaged. The engine is a 1647 cc Renault Gordini fitted with a Gordini aluminum cylinder head cover and finned sump. It is powered by two 45-diameter double- carburettors, an original R12 Gordini cylinder head with a No. 22 Ferry camshaft. The original gearbox comes from an R5 Alpine Turbo (NG5) with « hill climb » type teeth in straight cut. For the rest, an electric fuel pump, a competition coil, a Gordini aluminum water pump pulley with a toothed belt improve the efficiency of the whole.

Certainly one of the most successful Marcadiers, it is also one of the few to have never been in an accident. A car very close to the origin, French design and enjoying a good reputation on the historical scene.

Histoire très complete depuis l'origine
Palmarès en période
Nombreuses participations en compétitions historiques

Comprehensive history since new
Competition success in period
Numerous entries in historic motorsport events

200 000 - 230 000 €

Châssis : CH-DBE-63

Chassis number: CH-DBE-63

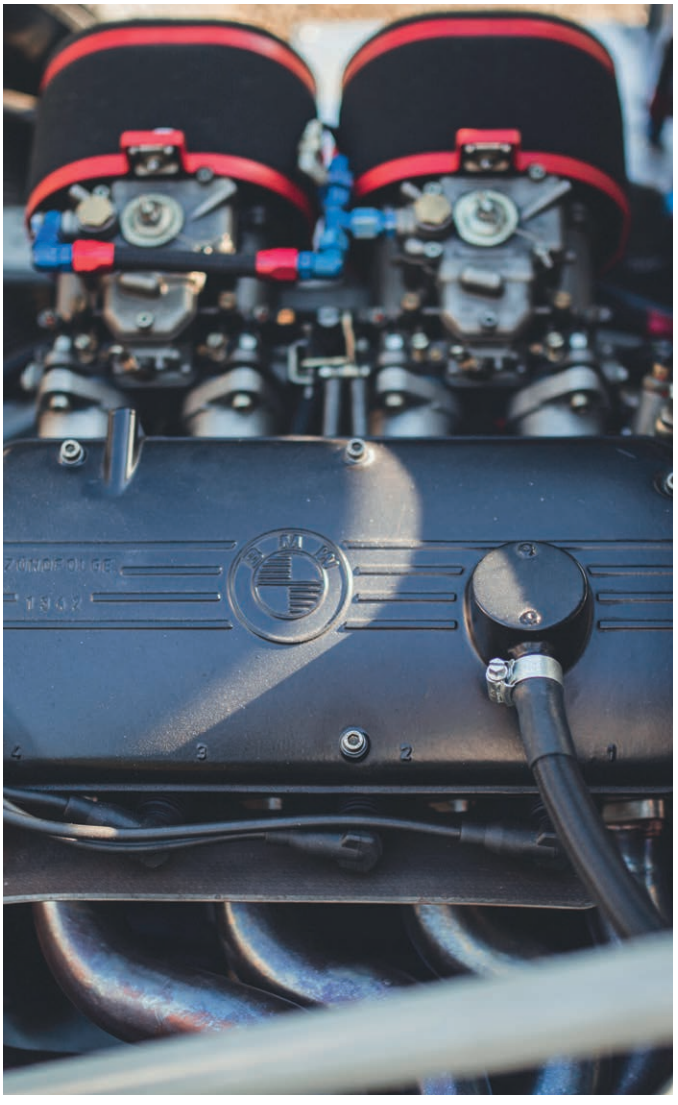
1968 Chevron B8

Fondée par Derek Bennett au milieu des années 60, Chevron fera vite sa place dans le paysage des compétitions automobiles, à une époque où la demande pour les voitures de course ne faiblie pas. Conçue en 1966, la Chevron GT aussi appelée B3 est celle qui va préfigurer la future B8. Fabriquée autour d'un châssis multitubulaire, et propulsée par un 4 cylindre Ford Cosworth ou BMW, elles se distingueront rapidement dans leur classe -2.0 litres. Le succès de la B8 ne se fera pas attendre, et 44 châssis furent vendus entre 1968 et 1970. Homologuée en tant que voiture de sport du groupe 4 en 1968, la B8 est certainement la voiture qui a établi Chevron au rang de constructeur sérieux et performant, capable de concurrencer et encore mieux de battre ses principaux rivaux.

La Chevron B8 que nous vous présentons ici est le châssis CH-DBE-63 acheté au printemps 1968 par le pilote anglais Nigel Morrisson. Jaune à l'origine, elle est engagée pour la première fois en compétition en juin 1968 à Anderstorp (Suède) où elle se classe à la 15ème place, précédée par les plus puissantes Porsche 910, 906, Lola T70 et autre Ford GT40. Le pilote anglais enchaîne les courses et signe une 12ème place à Hockenheim puis une 10ème au Grand Prix du Mugello. Sa dernière course de la saison 1968 sera les 500 km d'Imola aux côtés de l'autre Chevron B8 engagée par Digby Martland connu pour sa fidélité à la marque et à ses excellentes performances d'abord au volant de sa B6 puis de sa B8. Victime d'une sortie de piste, Nigel Morrison ne termine pas la course et enverra sa voiture à l'usine pour qu'elle soit à nouveau prête à courir

RICHARD MILLE
5
35
MOTUL

dès le début de la saison 1969. En avril elle prendra part au RAC British Sports Car Championship à Thruxton et remportera quelques jours plus tard sa première victoire en Ecosse sur le circuit d'Ingliston. Plus tard dans la saison, le pilote anglais sera de nouveau victorieux à l'occasion du Lombank Trophy toujours à Ingliston. Andrew Fletcher qui partagea le volant avec Morrison au GP du Mugello 1968 devient alors propriétaire du châssis CH-DBE-63. Pendant la saison 1970, Fletcher mènera sa Chevron à la 4ème place des 500km de Zolder, 5ème à Jarama en mai, 8ème au Grand Prix de Jyllandsringen (Danemark) et enfin 12ème sur la Südschleife du Nürburgring en octobre. Au total la Chevron B8 DBE-63 aura été engagée à près d'une trentaine de courses pendant ses 3 saisons de compétition. A la fin de la saison 1970, c'est Jim Robinson qui se porte acquéreur et l'importe au Canada. Elle reviendra en Angleterre au début des années 80 où elle participe à des événements du Historic Sports Car Club aux mains de Malcolm Paul. C'est en 1988 que le suédois Björn Knutson son nouveau propriétaire entreprend une restauration totale de la voiture. Le châssis est mis à nu, la mécanique intégralement démontée comme le montrent les nombreuses photos qui accompagnent l'imposant dossier de la voiture. La restauration terminée, Knutson participera jusqu'en 1993 à l'Historic SuperSportsCup en Allemagne. Là encore, un classeur entier a été compilé par son propriétaire avec des photos d'époque, feuilles de résultats, articles de magazines, etc. Nous la reverrons à la fin des années 2000 sur les événements Peter Auto aux mains d'Olivier Audemars. C'est en 2012 que Jean Brandenburg achète la Chevron. Il effectue ses premiers tours de roue à Imola avec son ami Jean-Luc George et termine 11ème de sa première course. Le suisse prendra part à 5 saisons du championnat CER jusqu'en 2018 et à 3 Le Mans Classic avec l'écurie Equipe Europe. Il nous confia il y a quelques années que la Chevron était la voiture qu'il aimait le plus piloter. Toujours parfaitement entretenue au fil des saisons, cette Chevron B8 performante et extrêmement bien documentée est connue sur la scène des compétitions historiques mais nécessitera une révision complète avant de reprendre la piste.



The Chevron B8 we are presenting here, chassis no. CH-DBE-63, was bought in spring 1968 by the English driver Nigel Morrison. Originally painted yellow, it was entered in competition for the first time in June 1968 at Anderstorp (Sweden), where it finished 15th, behind the more powerful Porsche 910 and 906, Lola T70 and Ford GT40 cars. The English driver carried on racing at one meeting after another, achieving 12th place at Hockenheim and then 10th at the Mugello Grand Prix, where more than 60 cars were competing. His final race in the 1968 season would be the Imola 500 km, alongside the other Chevron B8 entered by Digby Martland, who was known for his loyalty to Chevron and for his excellent results, first at the wheel of his B6 and then of his B8. Morrison didn't finish the race after crashing out and sent his car back to the factory

so that it would be ready to race again at the start of the 1969 season. In April, he competed in the RAC British Sports Car Championship at Thruxton and a few days later scored his first victory, in Scotland at the Ingliston Circuit. Later in the season, the English driver again claimed victory, this time in the Lombank Trophy, again at Ingliston. Andrew Fletcher, who shared the driving with Morrison at the 1968 Mugello Grand Prix then became the owner of chassis no. CH-DBE-63 and added some more fine results to its record in competition. During the 1970 season, Fletcher took the Chevron home to 4th place in the Zolder 500 km race, 5th at Jarama in May, 8th at the Danish Grand Prix at Jyllandsringen and finally 12th on the Südschleife at the Nürburgring in October. Altogether, the Chevron B8 DBE-63 took part in nearly 30 races during its three seasons in competition. At the end of the 1970 season, Jim Robinson acquired the car and imported it into Canada. It returned to England at the start of the 1980s, where it competed in the events organised by the HSCC, driven by Malcolm Paul. In 1988, its new owner, Björn Knutson, undertook a complete restoration of the car. The chassis was stripped down and the engine entirely dismantled, as can be seen from the many photographs in the substantial file with the car. Once the restoration was finished, Knutson took part in the Historic Super Sports Cup in Germany until 1993. It turned up again at the end of the 2000s in the events run by Peter Auto, driven by Olivier Audemars. It was in 2012, however, that Jean Brandenburg bought the Chevron B8. He drove it for the first time at Imola and completed the 2012 season with two more events, the Dix Mille Tours at Le Castellet and then at Barcelona. The Swiss driver took part in five seasons of the CER championship until 2018 and three times at the Le Mans Classic, as a member of the Equipe Europe team. He told us a few years ago that the Chevron was the car he most enjoyed driving. Always perfectly maintained each season in Yvan Mahé's workshops, this fast Chevron B8 with its extensive documentation is well known on the historic racing scene, but will need a full service before returning to the track.

170 000 - 200 000 €

Très compétitive et connue sur la scène VHC
Eligible aux compétitions historiques majeures du calendrier
Voiture immatriculée

Carte grise française
Châssis : 886348
vendue sans contrôle technique

Very competitive and well known car
Eligible for major historic motorsport events
Registered for the road

French registration papers
Chassis number: 886348
sold without technical inspection

1964 JAGUAR

Type E COMPÉTITION 3.8 FHC

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence.
La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire. La firme de Coventry travaille alors dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Type C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans. Comme pour la XK 120, la première victoire officielle d'une Type E aura lieu à Oulton Park en 1961 où Graham Hill s'impose devant l'Aston Martin DB4GT d'Innes Ireland. Dès l'année suivante, la talentueuse sportive termine les 24 Heures du Mans à une très belle 4ème place au classement général aux mains de Salvadori et Cunningham. La Type E est aux premiers plans et oppose une farouche concurrence aux Ferrari et Aston Martin. Si les versions standard connaissent de nombreux succès en compétitions nationales, ce sont bien les versions lightweight qui se distingueront davantage sur la scène internationale. Fabriquées au compte-gouttes par l'usine, les versions allégées seront équipées d'un bloc moteur et d'une carrosserie entièrement en aluminium. Trop onéreuse pour de nombreuses écuries privées, des versions semi lightweight virent alors le jour, conservant leur bloc moteur de type XK en fonte, jugé plus fiable, mais équipées d'ouvrants en aluminium (capots, coffre et portes).

L'exemplaire que nous vous présentons dans ces pages était initialement un exemplaire de route, transformé à la fin des années 2000 pour les compétitions historiques dans les

ateliers d'Equipe Europe. D'abord destinée aux épreuves de régularité, la préparation de la voiture sera optimisée pour répondre à la réglementation FIA et donc devenir éligible aux épreuves du calendrier VHC. Jean Brandenburg suivra exactement la même trajectoire que sa Jaguar…il s'inscrira à son volant au Tour Auto 2012 et 2014 en régularité, puis confiera la préparation à Equipe Europe pour l'engager par la suite en compétition. Les ouvrants alors en acier seront remplacés par des ouvrants en aluminium, un arceau de sécurité 6 points est installé, ainsi qu'un coupe circuit, réservoir d'essence compétition, baquets homologués, et tous les autres équipements nécessaires à l'obtention d'un Passeport Technique Historique FIA. Devenu habitué des compétitions historiques, Jean Brandenburg s'engage alors en 2016 dans la catégorie Compétition VHC du Tour Auto qu'il terminera à la 47ème place au général et 10ème de sa classe. Toujours suivie par les ateliers Equipe Europe, cette Type E prendra part également en 2016 à deux manches du Sixties Endurance chez Peter Auto. Elle terminera 36ème au général à Spa et 31ème sur 74 voitures partantes aux Dix Mille Tours du Castellet. Entre ces deux manches du championnat, Jean Brandenburg emmènera sa Type E à la 30ème place du très relevé plateau 4 au Mans Classic. Mais c'est bel et bien en 2017 que cet exemplaire signera son plus beau résultat avec une deuxième place au classement général du Tour Auto en Compétition VHC, derrière la Ford GT 40 des britanniques Andrew Smith et James Cottingham. Au fil des années, cet exemplaire présente l'avantage d'avoir été piloté proprement et d'avoir été suivie par les ateliers Equipe Europe pendant toute sa carrière en compétitions historiques. En bon état de marche, ce coupé Type E 3.8 FIA aura néanmoins besoin d'une révision complète avant de reprendre la piste et son Passeport Technique Historique sera à renouveler.

This Jaguar E-Type was initially a road specimen, transformed at the end of the 2000s for historical competitions in the workshops of Equipe Europe. Initially intended for regularity events, the preparation of the car will be optimized to comply with FIA regulations and therefore become eligible for the historic calendar events. Jean Brandenburg will follow exactly the same trajectory as his Jaguar. He will enter the 2012 and 2014 Tour Auto in regularity, then entrust the preparation to Equipe Europe in order to enter it later in competition. The steel doors and bonnet will be replaced by aluminium ones, a 6-point roll cage is installed, as well as a circuit breaker, competition fuel tank, homo-

logated racing seats, and all other equipment authorised by the homologation form to obtain an FIA Historical Technical Passport. Having become accustomed to historic competitions, Jean Brandenburg then enters in 2016 in the Competition category of the Tour Auto and will finish 47th overall and 10th in the GTS12 class. Still followed by the Equipe Europe workshops, this E-Type will also take part in two rounds of the Sixties Endurance at Peter Auto in 2016. It will finish 36th overall in Spa and 31st out of 74 cars starting in the Dix Mille Tours du Castellet. Between these two rounds of the championship, Jean Brandenburg will take his car to 30th place in the very tough grid 4 at Le Mans Classic. But it is indeed in 2017 that this car will sign its best result with a second place in the general classification of the Tour Auto in Competition category, behind the Ford GT 40 of the British drivers Andrew Smith and James Cottingham. Over the years, this car has the advantage of having been driven cleanly and of having been followed by the Equipe Europe workshops throughout its career in historic competitions. In good working order, this E-Type 3.8 FIA coupé will nevertheless need a complete overhaul before going back on track and its Historic Technical Passport will need to be renewed. Offered at an attractive estimate, this well-known E-Type is waiting for its new owner to repeat its excellent performances in rallying or on the circuit.

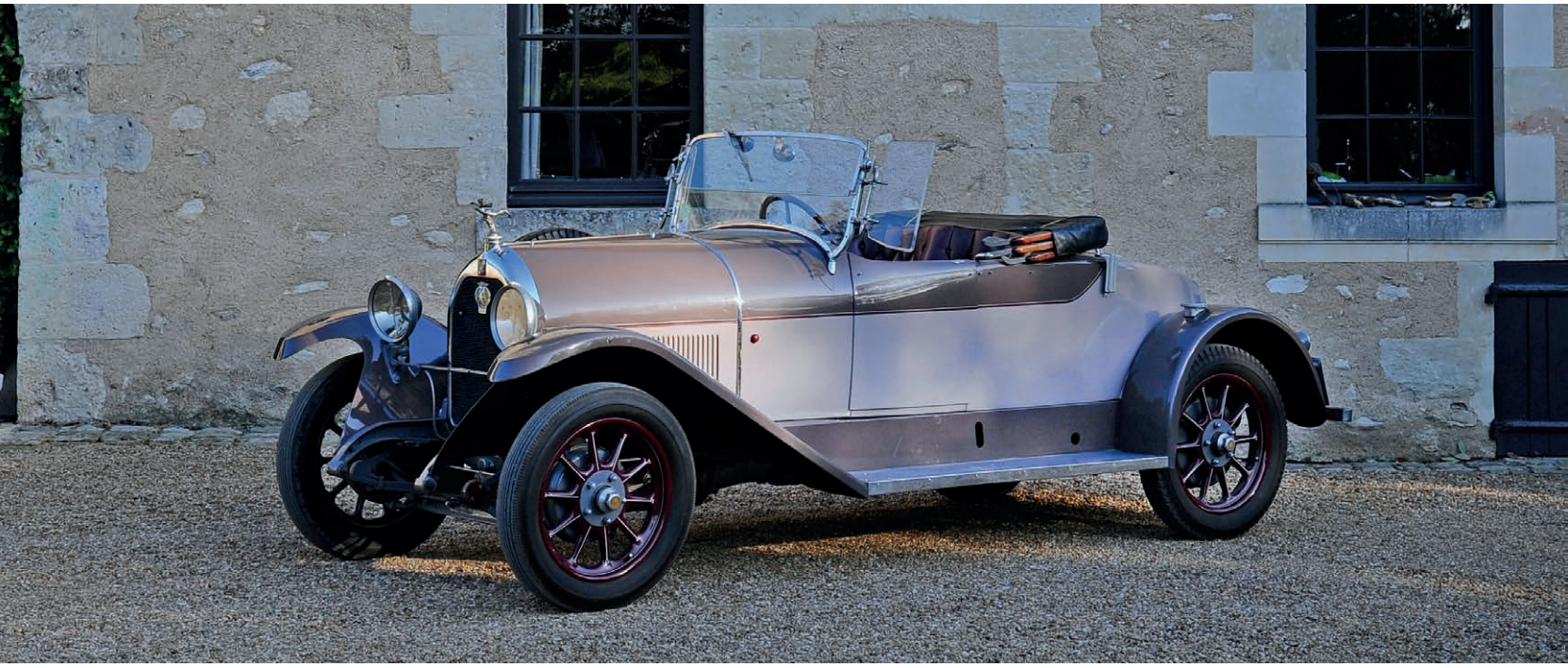
Marque rare à la vente
Historique connu
Bon état de fonctionnement

Very rare on the market
Known history
Good working condition

Carte grise française
Châssis N° : 5769

French registration
Chassis N°: 5769

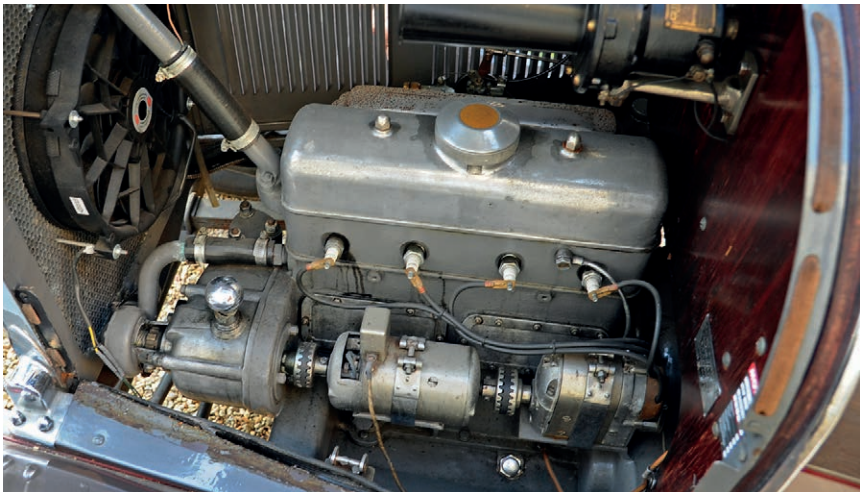
25 000 - 45 000 €



1924 Talbot **DARRACQ** 12/32 HR

Alexandre Darracq est né à BORDEAUX en 1855. A 24 ans il dirige les usines HURTU et HAUTIN, spécialisées dans la fabrication de machines à coudre puis en 1891 il fonde « GLADIATOR », société de construction de bicyclettes qui connaîtra un grand succès. Il se tourne ensuite vers l'automobile et fait édifier une vaste usine au 33 Quai de Suresnes et crée la marque automobile « PERFECTA ». En 1901 il rencontre le succès avec une voiture monocylindre de 785 cm3, appelée type C. 1 200 exemplaires seront construits. Alexandre Darracq s'intéresse alors à la compétition. En 1903, dans le tristement célèbre PARIS - MADRID, arrêté à BORDEAUX, les Darracq prennent les 2ème et 3ème place de la catégorie voitures légères. Henry Farman, avant de se lancer, lui aussi, dans la construction d'automobiles et surtout d'aéronefs, gagne le Grand Prix de PAU, puis celui de NICE sur une Darracq. La marque est absorbée par le groupe SUNBEAM-TALBOT en 1920 et survivra quelques années sur les calandres l'emblème Talbot-Darracq, avant de disparaître totalement à la veille de la seconde guerre mondiale. Alexandre Darracq, installé à MONACO, s'éteindra en 1931 à l'âge de 76 ans.

La voiture présentée ici fut fabriquée dans les usines de Suresnes en 1924. De type 12/32 HP, son numéro de moteur est le 56893, châssis no 5769, cc 1598 – Modèle DC Tourer 3 vitesses – 2 places + un siège d'appoint dans l'arrière pointu « Tail Boat ». Exportée en Angleterre, elle passa ensuite presque 20 ans en Nouvelle Zélande, où sa carrosserie fut retravaillée, dans les années 1980 par un carrossier spécialiste de l'aluminium, pour lui donner cet arrière de type « bateau ». Les sièges en cuir rouge à boutons incrustés, type Chesterfield, sont en parfait état. Tout comme l'ensemble de la voiture, carrosserie et mécanique. La capote a aussi été refaite et ses arceaux sont en bois. Cette voiture a participé au « Main Land Classic Tour », rallye néo-zélandais. Revenue en Angleterre, elle fut rachetée en 2009 par un français puis en 2016 fut vendue à un collectionneur tourangeau qui la met en vente aujourd'hui. La voiture possède une carte grise normale et un contrôle technique en cour de validité. Elle est vendue avec un « Press book » qui relate toutes les interventions qu'elle a pu connaître, ainsi que les factures, lettres et recherches des propriétaires, photos de sa restauration, attestations etc...



Alexandre Darracq was born in Bordeaux in 1855. At the age of 24, he managed the HURTU and HAUTIN factories, specialised in the manufacture of sewing machines, then in 1891 he founded « GLADIATOR », a bicycle construction company which was to be very successful. He then turned his attention to the automobile industry and had a vast factory built at 33 Quai de Suresnes and created the automobile brand « PERFECTA ». In 1901 he met with success with a single-cylinder car of 785 cm3, called type C. 1,200 examples were built. Alexandre Darracq was then interested in competition. In 1903, in the infamous PARIS - MADRID, stopped at BORDEAUX, the Darracqs took 2nd and 3rd place in the light car category. Henry Farman, before he also started building cars and especially aircraft, won the Grand Prix of PAU, then the Grand Prix of NICE on a Darracq. The brand was absorbed by the SUNBEAM-TALBOT group in 1920 and the Talbot-Darracq emblem survived for a few years on the radiator grills, before disappearing completely on the eve of the Second World War. Alexandre Darracq, who lived in Monaco, died in 1931 at the age of 76.

The car presented here was manufactured in the Suresnes factories in 1924. Type 12/32 HP, its engine number is 56893, chassis no. 5769, cc 1598 - Model DC Tourer 3 speeds - 2 seats + a spare seat in the rear pointed « Tail Boat ». Exported to England, it then spent almost 20 years in New Zealand, where its bodywork was reworked in the 1980s by an aluminium specialist bodybuilder to give it this « boat » type rear end. The red leather seats with inlaid buttons, Chesterfield type, are in perfect condition. Just like the whole car, bodywork and mechanics. The soft top has also been redone and the frame as well. This car participated in the Main Land Classic Tour, New Zealand Rally. Back in England, it was bought in 2009 by a Frenchman and then in 2016 was sold to a collector from Tours who puts it on sale today. The car has a normal car registration document and a valid technical control. It is sold with a « Press book » which relates all the interventions it has known, as well as invoices, letters and research of the owners, photos of its restoration, certificates etc...

18 000 - 25 000 €

Très rare à la vente
Charmante patine
Même propriétaire depuis 11 ans

Carte grise française véhicule de collection
Châssis N° 2049

Very rare on the market
Lovely patina
Same owner for more than 10 years

French historic vehicle registration
Chassis N° : 2049

1927 Ballot **2 litres** CARROSSERIE TYPE WEYMANN

Marque française d'automobiles de sport et de luxe qui connut son apogée dans les années 20, l'activité des établissements Ballot débutera par la fabrication de moteurs marins. A partir de 1911, la maison Ballot commença à produire des moteurs sans soupapes puis après la 1re guerre mondiale Ballot s'illustra dans de nombreuses courses notamment aux 500 Miles d'Indianapolis. En 1921, la marque s'affirma au cours de compétition importantes et son nom fut désormais connu du grand public. Ce fut la seule firme française qui prit part au Grand Prix de l'ACF, disputé au Mans en juillet 1921. Les passionnés de voitures de sport, tout en appréciant les qualités indiscutables de la 2 LS, hésitaient à l'acheter en raison de son prix élevé. Pour attirer cette clientèle, Ballot lança sur le marché au salon de 1924, le modèle 2 LTS sur le châssis de la LT mais doté de performances plus brillantes grâce à une culasse différente. Environ 500 châssis furent vendus de 1925 à 1929. La maison Ballot fut ensuite rachetée par Hispano-Suiza.

Cette élégante et classique Berline Ballot 2 litres Tourisme est en bon état général. Il s'agit d'une berline à carrosserie souple type « Weyman » signé Gillotte très joliment dessinée. L'intérieur a été refait en laine il y a quelques années en respectant le style de l'époque. Le moteur d'origine est complet sauf le démarreur et la dynamo et nécessite une remise en route. Cette voiture est décrite dans le récent et impressionnant ouvrage en 2 tomes sur la marque exclusive écrit par Daniel Cabart et Gautam Sen que nous vous conseillons.
Dotée de grande qualité mécanique, un moteur performant et technique avec son arbre à cames en tête et un freinage efficace, La fabrication est d'excellente facture. La voiture est complète avec son tableau de bord spécifique et son radiateur à nid d'abeille typique des Ballots de cette époque. Ces automobiles sont très rarement proposées à la vente et il convient de profiter de cette occasion pour remettre sur la route un exemplaire rarissime.

18 000 - 25 000 €

Très rare à la vente
Charmante patine
Même propriétaire depuis 11 ans

Carte grise française véhicule de collection
Châssis N° 2049

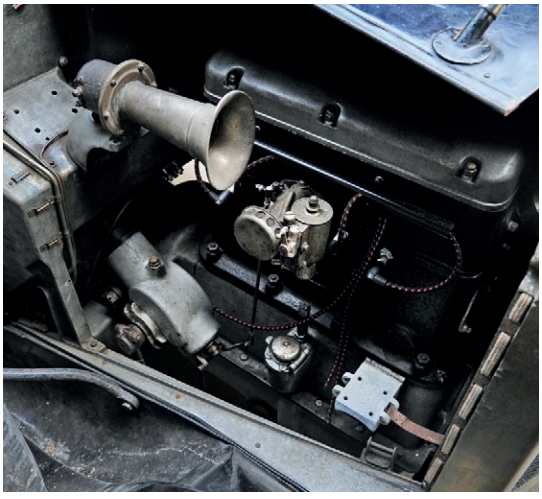
Very rare on the market
Lovely patina
Same owner for more than 10 years

French historic vehicle registration
Chassis N° : 2049

1927 Ballot **2 litres** CARROSSERIE TYPE WEYMANN

Marque française d'automobiles de sport et de luxe qui connut son apogée dans les années 20, l'activité des établissements Ballot débutera par la fabrication de moteurs marins. A partir de 1911, la maison Ballot commença à produire des moteurs sans soupapes puis après la 1re guerre mondiale Ballot s'illustra dans de nombreuses courses notamment aux 500 Miles d'Indianapolis. En 1921, la marque s'affirma au cours de compétition importantes et son nom fut désormais connu du grand public. Ce fut la seule firme française qui prit part au Grand Prix de l'ACF, disputé au Mans en juillet 1921. Les passionnés de voitures de sport, tout en appréciant les qualités indiscutables de la 2 LS, hésitaient à l'acheter en raison de son prix élevé. Pour attirer cette clientèle, Ballot lança sur le marché au salon de 1924, le modèle 2 LTS sur le châssis de la LT mais doté de performances plus brillantes grâce à une culasse différente. Environ 500 châssis furent vendus de 1925 à 1929. La maison Ballot fut ensuite rachetée par Hispano-Suiza.

Cette élégante et classique Berline Ballot 2 litres Tourisme est en bon état général. Il s'agit d'une berline à carrosserie souple type « Weyman » signé Gillotte très joliment dessinée. L'intérieur a été refait en laine il y a quelques années en respectant le style de l'époque. Le moteur d'origine est complet sauf le démarreur et la dynamo et nécessite une remise en route. Cette voiture est décrite dans le récent et impressionnant ouvrage en 2 tomes sur la marque exclusive écrit par Daniel Cabart et Gautam Sen que nous vous conseillons.
Dotée de grande qualité mécanique, un moteur performant et technique avec son arbre à cames en tête et un freinage efficace, La fabrication est d'excellente facture. La voiture est complète avec son tableau de bord spécifique et son radiateur à nid d'abeille typique des Ballots de cette époque. Ces automobiles sont très rarement proposées à la vente et il convient de profiter de cette occasion pour remettre sur la route un exemplaire rarissime.



A French brand of sports and luxury automobiles that reached its peak in the 1920s, the activity of the Ballot establishments began with the manufacture of marine engines. From 1911, the Ballot company started to produce engines without valves and after the 1st World War Ballot became famous in many races, notably the Indianapolis 500 Miles. In 1921, the brand asserted itself during important competitions and its name was now known to the general public. It was the only French firm to take part in the ACF Grand Prix, held in Le Mans in July 1921. Sports car enthusiasts, while appreciating the undeniable qualities of the 2 LS, were reluctant to buy it because of its high price. To attract this clientele, Ballot launched the 2 LTS model on the market at the 1924 Motor Show, based on the LT chassis but with brighter performance thanks to a different cylinder head. Around 500 chassis were sold between 1925 and 1929. Ballot was then bought by Hispano-Suiza.

This elegant and classic Sedan Ballot 2-litre Touring is in good general condition. It is a sedan with a soft body type « Weyman » and very nicely designed. The interior was redone a few years ago, respecting the style of the time. The original engine is complete but needs to be restarted. This car is described in the recent and impressive 2 volume book on the exclusive brand written by Daniel Cabart and Gautam Sen that we recommend. With a high mechanical quality, a powerful and technical engine with its overhead camshaft and efficient braking, the manufacturing is of excellent quality. The car is complete with its specific dashboard and its honeycomb radiator typical of the Ballots of this period. These cars are very rarely offered for sale and it is advisable to take advantage of this opportunity to put an extremely rare example back on the road.

20 000 - 30 000 €

Rare à la vente
Bon état de fonctionnement
Frais récents

Carte grise française
Châssis N° : 272165

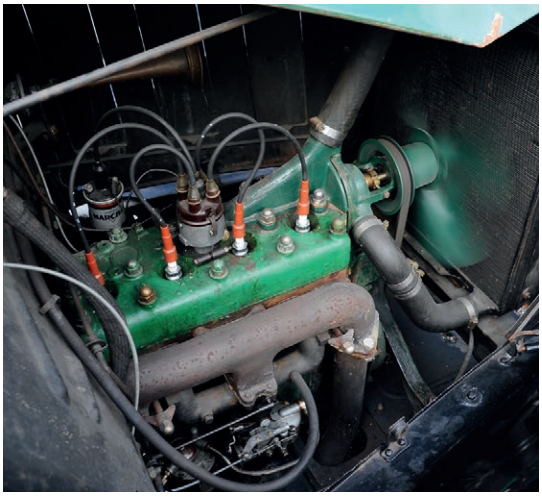
Rare on sale
Good working condition
Recent fees

French registration
Chassis N°: 272165

1934 Citroën ROSALIE Torpedo 10A

La présentation de la Citroën Rosalie s'effectue lors du salon de l'automobile de Paris 1932. La voiture s'intitule par son nombre de chevaux fiscaux comme il était de coutume à cette époque : Citroën 8, 10 ou 15 selon la motorisation choisie par le client. La Rosalie était déclinée en berline, cabriolet, coupé, et même en utilitaire afin de couvrir l'ensemble des marchés automobiles d'alors. Citroën va tenter de dynamiser la gamme Rosalie avec un programme sportif visant à battre des records de vitesse moyenne réalisés par la petite Rosalie en 1933 : 300.000km sont parcourus à la vitesse moyenne de 93km/h sur l'anneau de Montlhéry. Toujours dans cette optique de dynamiser la gamme, Citroën opte en Janvier 1934 pour un restylage de la ligne de la voiture par le biais d'un kit carrosserie réalisé par Bertoni et appelé NH (Nouvel Habillement) : ailes à bavolet, calandre inclinée, pare-chocs courbés… permettent d'offrir à la Rosalie une ligne moderne et en phase avec la mode du Streamline Modern. On sait chez Citroën que la Rosalie est plus ou moins condamnée par l'arrivée imminente de la Traction, tous les efforts sont consacrés à cette voiture qui apparaît au milieu de l'année 1934.

La Rosalie ici présentée est une version 10A, donc équipée du 4 cylindres latéral, dans une rare version Torpedo. Celui-ci bénéficie de 2 strapontins et d'un scaphandre rabattable à l'arrière, protégeant les passagers du vent et de la pluie. La mécanique a été révisée récemment dans un souci de fiabilité car l'actuel propriétaire est un collectionneur qui aime pouvoir rouler avec ses autos, dont celle-ci qu'il possède depuis plus de 15 ans ; La restauration est ancienne mais de qualité et présente une jolie patine. La carrosserie bénéficie du restylage dit « NH », donc une des toutes dernières sorties, réputées plus performante. La peinture bi-ton est conforme à la mode de l'époque qui consistait à peindre la caisse et les ailes d'une couleur différente. La capote est neuve puisque récemment refaite et ne présente aucune déchirure. La sellerie et l'accastillage intérieur sont en bon état et conformes à la sortie d'usine, avec une moquette neuve. Cette version est rare à la vente et mérite d'être redécouverte. Avec 6 places sous capote, c'est en effet un compromis intéressant entre une limousine et un cabriolet !



The Citroën Rosalie was presented at the 1932 Paris Motor Show. The car was named by its number of fiscal horses as was customary at the time: Citroën 8, 10 or 15 depending on the engine chosen by the customer. The Rosalie was available as a saloon, cabriolet, coupé, and even as a utility vehicle to cover all the car markets of the time. Citroën was to try to boost the Rosalie range with a sports programme aimed at breaking the average speed records set by the little Rosalie in 1933: 300,000km were driven at an average speed of 93km/h on the Montlhéry ring road. In January 1934, Citroën decided to restyle the car's lines using a body kit designed by Bertoni and called NH (Nouvel Habillement). The bent wings, sloping radiator grille and curved bumpers gave the Rosalie a modern design in line with the Streamline Modern trend. We know at Citroën that the Rosalie was more or less doomed by the imminent arrival of the Traction, and all efforts were devoted to this car, which appeared in mid-1934.

The Rosalie presented here is a 10A version, therefore equipped with the 4-cylinder, Torpedo bodywork. It has been restyled by the designer and sculptor Flaminio Bertoni. Recently the mechanics have been revised in a concern of reliability because the collector and current owner likes to be able to drive with his cars long distance. The restoration is old but of high quality and has a nice patina. The two-tone painting is in line with the fashion of the time which consisted in painting the body and wings in a different colour. The bonnet is also in very good condition and has no tears. The upholstery and interior fittings are as they came out of the factory, without any taste faults. This version is rare on sale and deserves to be rediscovered. It's an interesting compromise between a sedan and a convertible.

Historique connu depuis 1960
Rare carrosserie Torpedo
Patine inimitable

Known history since 1960
Rare Torpedo bodywork
Inimitable patina

30 000 - 40 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 21404

French registration
Chassis N°: 21404

Hotchkiss **TORPEDO**

1931 AM2

A l'origine fabriquant d'armes et de munitions, la société Hotchkiss a dignement représenté la France dans la construction de voitures de qualité de 1904 à 1955. La marque aux canons croisés est reconnue pour la robustesse et la fiabilité de ses mécaniques. Après la grande guerre, Hotchkiss adopte un slogan qui ne quittera plus la marque et qui est devenu le symbole inoubliable de la marque Hotchkiss, « la marque du juste milieu ». Hotchkiss est devenue en très peu de temps une marque de référence dans son domaine, n'étant une voiture ni trop petite ni trop importante. La clientèle bourgeoise de la marque appréciera par-dessus toute la qualité, le confort et la discrétion de ses voitures. L'AM2 remplace le modèle AM avec une nouvelle motorisation culbutée. Son moteur 4 cylindres 2,5 l à soupapes latérales est très performant et équilibré. Il développe 56 ch et est couplé à une boite 4 rapports.
L'exemplaire ici présenté est une carrosserie dite « la Savoisienne » et se présente à nous dans un état de conservation remarquable. L'historique est connu depuis le début des années 60 et elle fut la propriété pendant plus de cinq décennies de Jacques Liscourt, grand collectionneur de voitures françaises de la première heure. D'après les archives disponibles avec la voiture, celle-ci fut achetée à Henri Malartre en 1965 pour la somme de 800 francs ! La patine est charmante et la voiture complète. Son moteur d'origine est bien en place et tournant. La sellerie est d'époque et cela témoigne d'une grande qualité de fabrication. La capote vient d'être restaurée avec un soin très particulier. C'est ici une chance à saisir que d'acquérir un morceau de l'Histoire automobile française.

Originally a manufacturer of weapons and ammunition, the Hotchkiss company represented France with dignity in the construction of quality cars from 1904 to 1955. The cross-barrelled brand is renowned for the robustness and reliability of its mechanics. After the Great War, Hotchkiss adopted a slogan that never left the brand and which became the unforgettable symbol of the brand « Hotchkiss, the brand of the happy medium ». Hotchkiss became in a very short time a reference brand in its field, being a car neither too small nor too big. The brand's bourgeois clientele will appreciate above all the quality, comfort and discretion of Hotchkiss cars. The AM2 replaces the AM model with a new rocker engine. Its 2.5-litre 4-cylinder engine with side valves is highly efficient and well-balanced. It develops 56 hp and is coupled to a 4-speed gearbox.

The example presented here is a body known as « la Savoisienne » and is presented to us in a remarkable state of preservation. It has been known since the early 1960s and was owned for more than five decades by Jacques Liscourt, a great collector of early French cars. According to the archives available with the car, it was bought from Henri Malartre in 1965 for the sum of 800 fr! The patina is charming, and the car is complete. Its original engine is well in place and running. The upholstery is period correct and this shows a high quality of manufacture. The soft top has just been restored with a very particular care. This is an opportunity to acquire a piece of French automotive history.

Rarissime à la vente
Voiture de maître
Même propriétaire depuis plus de 15 ans

Extremely rare on sale
Master car
Same owner for more than 15 years

30 000 - 40 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 68300

French registration
Chassis N°: 68300

1928 Panhard X57 LIMOUSINE « Janssen »

La doyenne des marques automobiles Panhard est de nos jours très collectionnée et au seul prononcement de son nom attise encore des passions. René Panhard et Emile Levassor ont commencé la fabrication et la vente des premières automobiles de série au monde en octobre 1891. La marque doyenne remporta alors les plus brillants succès dans les courses automobiles, notamment Paris-Bordeaux-Paris en 1895 et elle fut encore en 1900, le plus important constructeur et exportateur au monde d'automobiles et de camions. Dès 1910, Panhard s'intéressa au moteur sans soupape, selon un brevet déposé par Charles Yale Knight. Les soupapes étaient remplacées par des chemises coulissantes couvrant et découvrant les ouvertures d'admission et d'échappement. De 1910 à 1924, Panhard & Levassor proposera à son catalogue aussi bien des voitures équipées par des moteurs conventionnels à soupapes que des moteurs sans soupape. À la fin des années 1920, la gamme Panhard & Levassor est pléthorique, avec des modèles à moteurs quatre ou six-cylindres.

La voiture qui nous intéresse dans ces pages est une très rare X57 6 cylindres 3,4L de 16 cv, carrosserie limousine réalisée par le carrossier Janssen. Son châssis a été produit à seulement 657 exemplaires. Elle fut mise en circulation pour la première fois le 30 septembre 1928, et servait de voiture de maître. L'intérieur est donc équipé d'une séparation entre le chauffeur et les passagers, celui-ci étant assis sur une banquette en simili encore d'origine. L'habitacle est très rafiné, en drap de laine, avec des boiseries en loupe de noyer et fil de laiton. Le propriétaire actuel achète la voiture en 2005 dans le Gers et elle fut remise en route par un grand connaisseur de Panhard. La voiture est aujourd'hui dans un état général correct, l'intérieur est d'origine en laine jamais restauré et la carrosserie à été repeinte il y a quelques années. Le moteur 6 cylindres fonctionne bien et est celui d'origine. La voiture est actuellement roulante mais nécessite une petite révision pour se promener tranquillement à son volant.

The oldest car brand Panhard is nowadays very collectible and the very pronunciation of its name still arouses passions. René Panhard and Emile Levassor began the manufacture and sale of the world's first mass-produced automobiles in October 1891. The doyenne brand then achieved the most brilliant successes in car racing, notably Paris-Bordeaux-Paris in 1895 and was still the world's largest manufacturer and exporter of cars and trucks in 1900. As early as 1910, Panhard became interested in the valveless engine, according to a patent filed by Charles Yale Knight. Valves were replaced by sliding liners covering and uncovering the intake and exhaust openings. From 1910 to 1924, Panhard & Levassor included cars with conventional valve engines as well as valveless engines in its catalogue. At the end of the 1920s, the Panhard & Levassor range was extensive, with models with four or six-cylinder engines.

The car we are interested in in these pages is a very rare X57 6-cylinder with limousine bodywork made by the coach builder Janssen. It was first put into circulation on 30 September 1928, and was used as a master car. The interior is therefore equipped with a separation between the driver and passengers, the latter being seated on a seat in a still original condition. The current owner bought the car in 2005 in the Gers and it was restarted by a great connoisseur of Panhard. The car is today in a good general condition, the interior is original woolen interior never restored and the bodywork was repainted a few years ago. The 6-cylinder engine without valve is running and is the original one. The car is currently on the road but needs a small overhaul to be able to drive around without any trouble

Collection de Monsieur et Madame B.

Cinquante ans de passions. Celle de l'automobile ancienne bien évidemment, mais aussi celle d'un couple, amoureux des sorties au grand air. Voilà le savant mélange qui est à l'origine de cette formidable collection d'automobiles. Jamais nous n'avions croisé le chemin d'un couple aussi enthousiaste l'un que l'autre, à l'idée de se remémorer les nombreuses virées et les milliers de kilomètres parcourus tous les deux à travers l'Europe. Monsieur et Madame B sont des pionniers. Ils font partie de cette génération de collectionneurs qui restauraient et entretenaient eux-mêmes leurs automobiles dans leur atelier privé. Les recherches de documentations étaient parfois longues et fastidieuses à une époque où nous ne pouvions compter que sur de rares livres et le savoir de quelques érudits. Peu importe le temps et les coûts engendrés, pourvu que les voitures finissent par retrouver les jolies routes de province, au gré des innombrables rallyes auxquels Monsieur et Madame B ont participé ensemble. L'histoire est un perpétuel recommencement. Gageons que les prochains chapitres de cette histoire rendent hommage à ce couple de passionnés.

A passion spanning 50 years. A passion for historic cars, of course, but also that of a couple who loved getting out in the open air. The perfect combination and the starting point for this tremendous collection. We have never come across a couple who were both so enthusiastic as they recalled the countless trips and thousands of miles they covered together across Europe. Monsieur and Madame B are pioneers. They belong to that generation of collectors who restored and maintained their own cars in their private garages. Searching for documents was often a long and tedious job at a time when we only could rely on a few books and the knowledge of a handful of scholars. No matter how long it took or how much it cost, provided that the cars could once again be driven on the beautiful provincial back roads, on one of the countless rallies in which Monsieur and Madame B took part together. History keeps repeating itself. You can bet that the next chapters in this story will pay tribute to this pair of enthusiasts.

Projet de restauration
Rare B38 Roadster
Conception révolutionnaire

Restoration project
Rare B38 Roadster
Revolutionary concept

1 000 - 3 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française
Châssis n° : 609
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration papers
Chassis n° : 609
Vehicle sold without technical inspection

Amilcar B38

1938

COMPOUND ROADSTER

Sortie en 1938, l'Amilcar B38 dite "Compound" qui veut dire en français "composé" est une voiture révolutionnaire à l'époque grâce à son châssis moulé en alpax, alliage léger à base d'aluminium. Repris par Hotchkiss, la marque Amilcar bénéficie d'un nouveau bureau de style dont provient Clément Vinciguerra, le styliste à qui nous devons cet élégant roadster. Egalement disponible en coach et coach découvrable, c'est bien le roadster qui reste à ce jour le plus difficile à trouver. Il n'en resterait que 70 exemplaires recensés. La B38 Compound Roadster est animée par un petit 4 cylindre de 1185 cm3 développant 33 chevaux. Les 4 roues sont indépendantes et la boîte 4 vitesses est synchronisée sur les 3ème et 4ème rapports.

L'exemplaire que nous présentons n'est pas complet et constitue un projet de restauration. La caisse est dans un état globalement correct mais les planchers devront être refaits. Les banquettes sont absentes mais de nombreux accessoires sont livrés avec la voiture. Côté mécanique, le bloc moteur est présent mais nécessitera une remise en état à l'image de l'ensemble.

Released in 1938, the Amilcar B38 known as "Compound" which means in French "compound" was a revolutionary car at the time thanks to its chassis cast in alpax, a light alloy based on aluminum. Taken over by Hotchkiss, the Amilcar brand benefits from a new style office from which Clément Vinciguerra, the designer to whom we owe this elegant roadster. Also available as a coach and discoverable coach, it is the roadster that remains the most difficult to find to this day. There are only 70 copies left. The B38 Compound Roadster is powered by a small 1185cc 4 cylinder developing 33 horsepower. The 4 wheels are independent and the 4 speed gearbox is synchronized on 3rd and 4th gears. This Amilcar B38 Compound Roadster is not complete and constitutes a restoration project. The body is in generally good condition but the floors will have to be redone. The benches are absent but many accessories are delivered with the car. On the mechanical side, the engine block is present but will require a complete overhaul like the whole car.

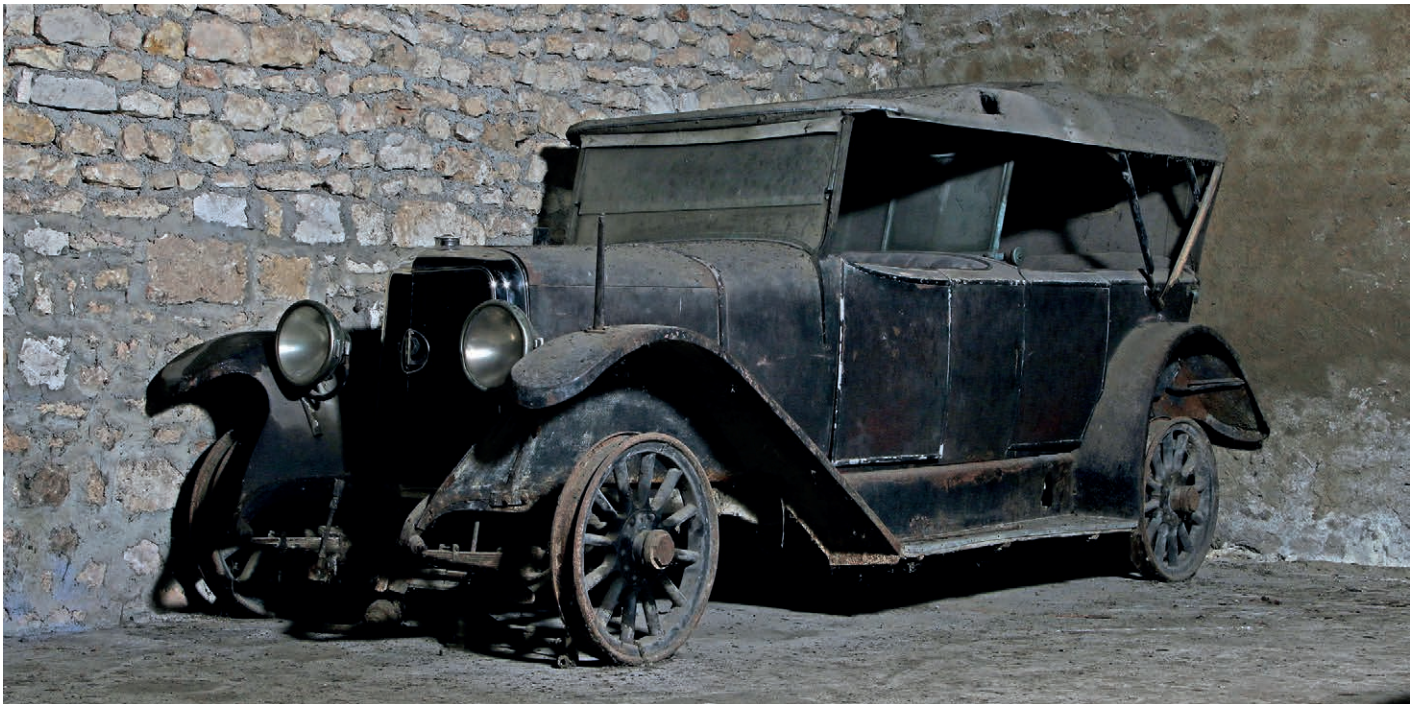
Projet de restauration
Voiture complète
Carnet d'utilisation d'époque

Restoration project
Complete
Period user notebook

Carte grise française
Châssis n° : 60568
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Chassis n° : 60568
Vehicle sold without technical inspection

5 000 - 8 000 € SANS RÉSERVE



1922 Panhard Levassor X39

La marque doyenne, titulaire de la licence des moteurs Daimler, vendit sa première voiture en 1891. Au début du siècle, sa production - dépassant le millier de châssis par an - était la première de France. La firme va cependant se tourner vers la construction de modèles de luxe, de moyenne ou forte cylindrée, avec des moteurs « sans soupapes » dès 1910. Entre 1922 et 1930 seront produites les Type X39, X43 et X45 ayant en commun le 4 cylindre de 2300 cm3.

L'exemplaire que nous présentons ici est l'un des premiers Type X39 produits en 1922, et livré neuf en septembre 1923 à Monsieur Lacombe habitant à Poitiers. Nous détenons ces informations de la copie des registres officiels de l'usine dans laquelle ce châssis n° 60568 est référencé. Depuis 1972 dans la collection de Monsieur B, cette Panhard & Levassor est complète et toujours équipée de son moteur d'origine. Compte tenu de l'état général de la voiture, une importante restauration sera à prévoir.

The doyenne brand, licensee of Daimler engines, sold its first car in 1891. At the turn of the century, its production - exceeding a thousand chassis per year - was the first in France. The firm will however turn to the construction of luxury models, medium or high displacement, with engines « without valves » from 1910. Between 1922 and 1930 will be produced Type X39, X43 and X45 having in common the 4 cylinder of 2300 cm3.

The example presented here is one of the first Type X39 produced in 1922, and delivered new in September 1923 to Mr. Lacombe living in Poitiers. We have this information from the copy of official factory records in which this chassis # 60568 is listed. Since 1972 in the collection of Monsieur B, this Panhard & Levassor is complete and still equipped with its original engine. Considering the general condition of the car, a major restoration will be expected.

50 000 - 70 000 € SANS RÉSERVE

Dossier de factures et carnets d'origine
Vendue avec son hard top
Belle patine

Carte grise française
N° châssis : 11304210018728
Véhicule vendu sans contrôle technique

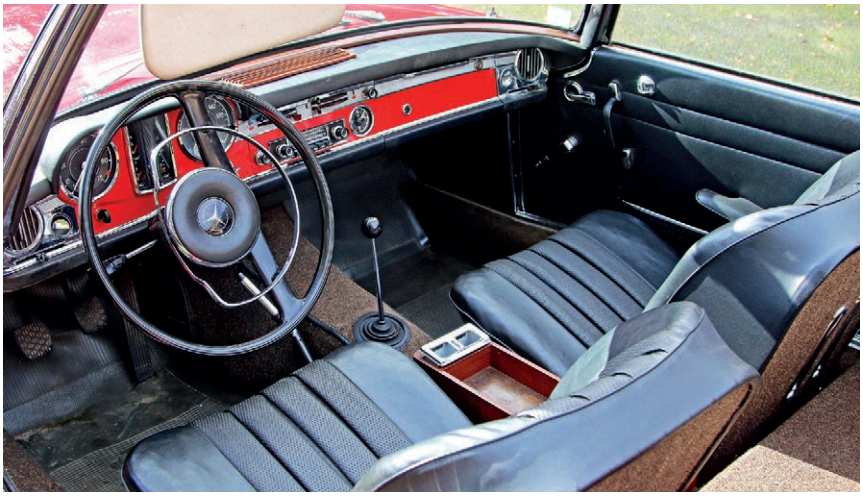
Important file of invoices and user manual
Sold with her hard top
Nice patina

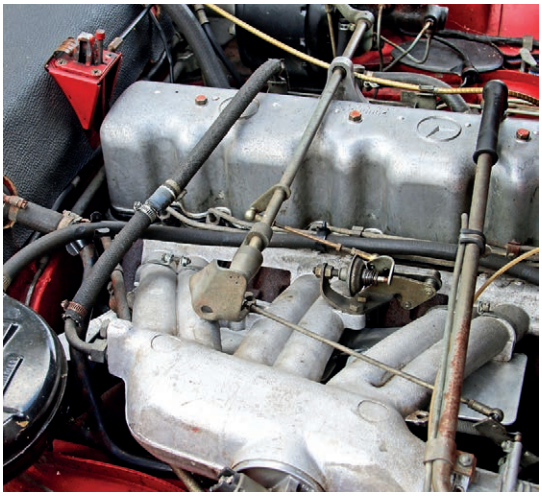
French registration papers
Chassis : 11304210018728
Vehicle sold without technical inspection

Mercedes **230** SL

1966 **PAGODE**

Auréolé du succès international de ses versions 300 SL et 190 SL, Mercedes-Benz fait sensation en dévoilant au salon de Genève 1963 son nouveau roadster : la 230 SL. Sa ligne élégante teintée de sportivité séduit et met en exergue le talent du jeune designer français Paul Bracq. Eu égard à son hard top au toit concave qui rappelle les monuments bouddhistes, le surnom de « Pagode » est ajouté au patronyme SL. Elle est équipée d'office d'un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres alimenté par une injection directe Bosch qui développe 150 ch et 22 mkg de couple. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports (5 rapports en option) ou d'une boîte automatique à 4 vitesses. Affichant à l'époque une vitesse de pointe de 200 km/h, elle était l'incarnation d'une GT performante sans pour autant revendiquer le statut d'une vraie sportive. Néanmoins les performances sont au rendez-vous puisqu'elle remportera une victoire au Rallye Spa-Sofia-Liège en 1963 avec Bohringer-Kaiser à son volant. De plus, son habitabilité de premier ordre, et la qualité de finition sont surprenants pour l'époque. Produite à 19 831 exemplaires jusqu'en 1967, ce petit roadster connu un véritable succès commercial qui se confirmera pour ses petites sœurs dotées des moteurs 2.5 et 2.8 litres. Seule voiture qui ne soit pas produite avant la seconde guerre mondiale, cette Mercedes 230 SL Pagode est aussi la dernière qui ait rejoint la collection. Ce fut l'idée de Madame, c'est elle qui fera l'acquisition de cette voiture en 2007, pour en faire cadeau à son mari. Livrée neuve en France par l'importateur Royal-Elysées est une version coupé avec hard-top et capote. Elle est immatriculée pour la première fois le 6 décembre 1966, cet exemplaire porte encore à ce jour sa première immatriculation, 177 HF 86 ! Elle n'a donc vraisemblablement jamais quitté le département de la Vienne depuis 54 ans. Cette Mercedes présente une belle patine, et paraît avoir été très bien préservée au fil des années. Sa peinture 568 rouge signal semble être d'origine, l'habitacle et notamment la sellerie en skaï est en bon état. A noter qu'elle est équipée de la boîte mécanique 5 vitesses ZF, disponible en option à partir d'août 1966.





Crowned with the international success of its 300 SL and 190 SL versions, Mercedes-Benz caused a sensation by unveiling its new roadster at the 1963 Geneva Motor Show: the 230 SL. Its elegant line tinged with sportiness seduces and highlights the talent of the young French designer Paul Bracq. In view of its hard top with a concave roof reminiscent of Buddhist monuments, the nickname « Pagoda » is added to the surname SL. It is automatically equipped with a 2.3-liter in-line 6-cylinder engine powered by Bosch direct injection which develops 150 hp and 22 mkg of torque. Regarding the transmission , it was fitted as standard with a 4-speed manual gearbox (5-speed optional) or a 4-speed automatic. With a top speed of 200 kph at the time, it was the embodiment of a performance GT without claiming the status of a true sports car. Nevertheless, the performances were there, as she won the Spa-Sofia-Liège rally in 1963 with Bohringer-Kaiser at the wheel. In addition, its first-rate habitability and the quality of finish were surprising for the time. Produced in 19,831 units until 1967, this small roadster was a real commercial success that will be confirmed for its little sisters with 2.5 and 2.8 liter engines. The only car that was not produced before the Second World War, this Mercedes 230 SL Pagode is also the last to join the collection. This was the idea of Madame, she will acquire this car in 2007, to give it to her husband. Delivered new in France by the importer Royal-Elysées , this 230 SL is a coupe version with hard-top and soft top. It was registered for the first time on December 6, 1966, this copy still bears its first registration to this day, 177 HF 86! She has therefore probably never left the department of Vienne for 54 years. This Mercedes has a beautiful patina, and seems to have been very well preserved over the years. Its signal red 568 paint seems to be original, the interior and in particular the leatherette upholstery is in good condition. Note that it is fitted with the ZF 5-speed manual gearbox, available as an option from August 1966.

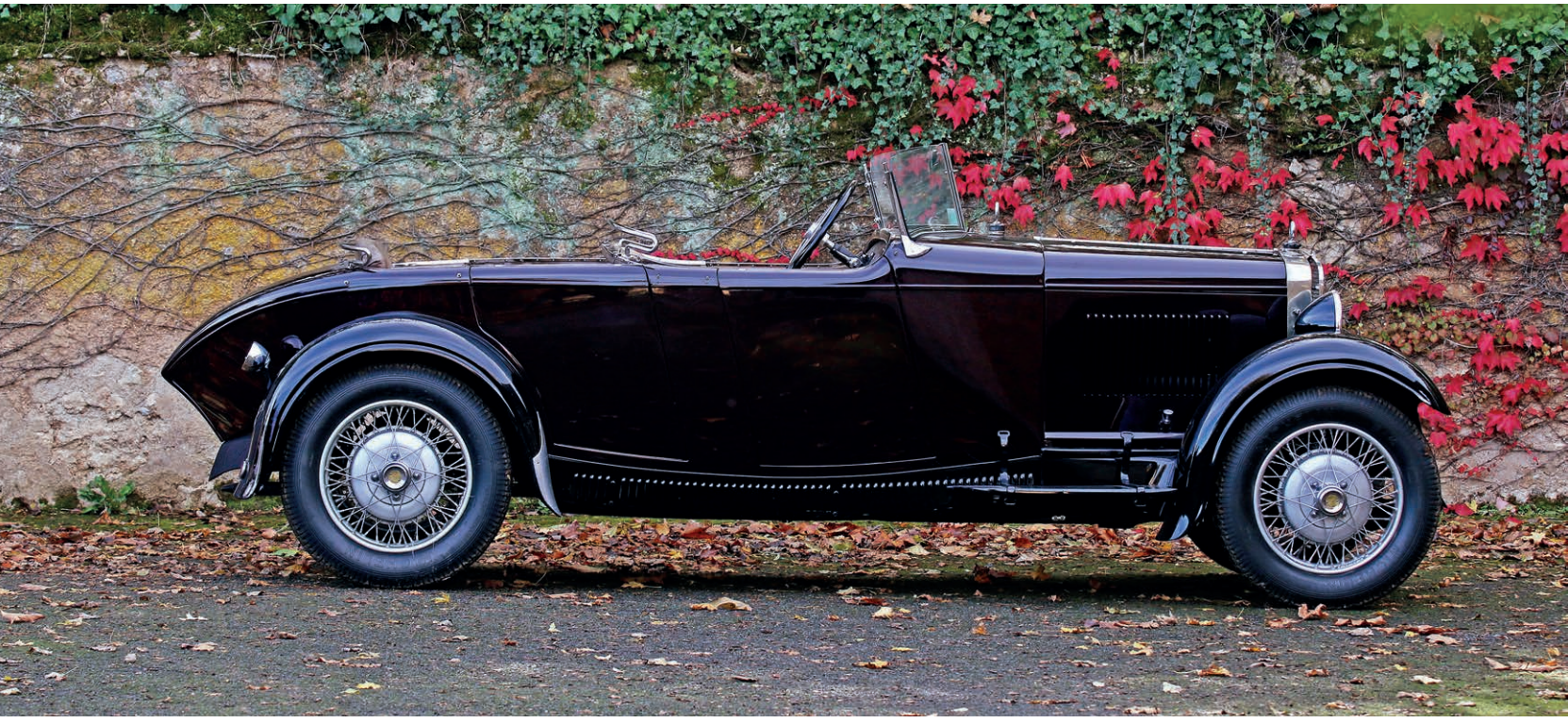
40 000 - 60 000 € SANS RÉSERVE

Carrosserie probablement unique
Superbe restauration ancienne
Elégance et raffinement

Carte grise française
Châssis n°: 18848
Véhicule vendu sans contrôle technique

Bodywork probably unique
Superb-quality, older restoration
Elegant and refined

French registration papers
Chassis no. 18848
Vehicle sold without technical inspection

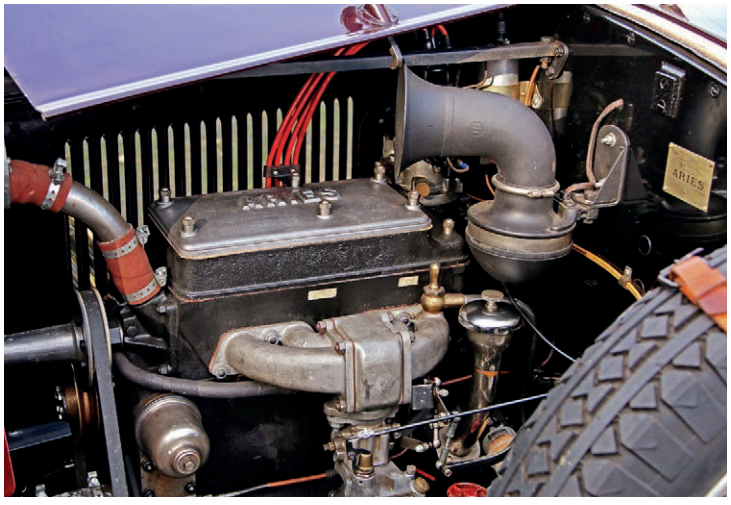


Aries CB4 L 1932

Fondée en 1903 par le baron Charles Petiet, la marque Ariès est installée à Asnières, puis à Villeneuve-la-Garenne près de l'usine Aster qui fournira bon nombre de moteurs. Ariès signifie « bélier » en latin, c'est un symbole de puissance. Le constructeur se fait rapidement connaître par ses réalisations fiables et de qualité. D'abord orienté vers une clientèle bourgeoise pour les voitures individuelles, Ariès se diversifie rapidement pour proposer dès 1907 des véhicules plus modestes. Parallèlement, le constructeur français fabrique depuis ses débuts des utilitaires et des camions, très utilisés pendant la première guerre mondiale. Ariès propose une production diversifié, équipée de moteurs variés, tels que le monocylindre adopté sur la voiturette VT en 1908, le premier moteur V6 français développé en 1910, ou encore en 1912 un moteur sans soupape fabriqué sous licence Knight. Malgré une production diversifiée, la marque ne bénéficie pas d'une image forte ni d'une puissance industrielle suffisante. Seuls 20 000 exemplaires sortiront des chaînes de production en 35 ans. Devant les difficultés financières des années 30, le baron Petiet jette l'éponge et la marque disparaît en 1938.

L'Ariès que nous vous présentons ici est un type CB4 série L, un élégant torpédo 4 places. Cet exemplaire est équipé d'un 4 cylindre semi-culbuté 9 cv à carburateur Cozette inversé. Selon le registre de l'usine, il aurait été fabriqué en 1932, mais il est indiqué sur la carte grise

du véhicule qu'il a été mis en circulation en janvier 1930. Particularité extrêmement rare voire unique pour ce modèle, notre exemplaire est carrossé différemment à l'arrière, à savoir cette pointe aigüe à la façon d'un fuselage d'avion, ce qui pourrait être une pointe Bordino, conçue par le pilote italien Pietro Bordino, initialement pour diminuer les turbulences aérodynamiques sur les voitures de course. Dans le compartiment moteur se trouve une plaque des établissements Eugène Affouard à Asnières fondés en 1930 et absorbés dans les années 70 par les usines Chausson. Ils étaient spécialisés dans la chaudronnerie et la tôlerie. Acquise en 1972 par Monsieur B, cette Ariès ne fut intégralement restaurée qu'à la fin des années 90 comme en témoignent les nombreuses factures du dossier. Sa carrosserie couleur aubergine associée à ses bas de caisses et ailes noirs lui confèrent une allure superbe. Encore une fois, la restauration est de grande qualité et intelligente, Monsieur B ayant pris le soin de conserver une partie de la sellerie façon peau de serpent sur les contreportes et la banquette arrière, ainsi que sur le tableau de bord. Cette Ariès CB4L est absolument magnifique, probablement unique en son genre, et représente une occasion incomparable d'acquérir une exceptionnelle pièce de collection.



Founded in 1903 by Baron Charles Petiet, the Ariès company was based at Asnières and then at Villeneuve-la-Garenne close to the Aster factory which supplied many of its engines. Ariès is Latin for 'ram' and symbolises power. The car maker soon became known for its reliable, high-quality products. Initially targeting middle-class customers for its private cars, Ariès quickly diversified and from 1907 offered more modest vehicles. At the same time, the French company produced from the start goods vehicles and lorries, which were widely used during the First World War. Ariès offered a wide range of vehicles, fitted with different engines including the single-cylinder

fitted to the VT small car in 1908, the first French V6 engine developed in 1910 and, in 1912, a sleeve-valved engine built under licence from Knight. Despite this varied output, the company lacked both a strong brand image and sufficient industrial power. Only 20,000 vehicles rolled off the production lines in 35 years. Faced with the financial crisis of the 1930s, Petiet threw in the towel and the make disappeared in 1938.

The Ariès we are presenting here is a CB4 L-series model, an elegant four-seat 'torpedo'. It is fitted with a 9HP four-cylinder engine with overhead inlet valves and side exhaust and a Cozette downdraught carburettor. According to the factory register, it was apparently built in 1932, but the car's registration papers suggest that it was first registered in January 1930. An extremely rare, if not unique, feature of this example is that the body is styled differently at the rear, with a sharply pointed tail like an aircraft fuselage, which may be a so-called 'Bordino tail', designed by the Italian racing driver Pietro Bordino and originally intended to reduce aerodynamic turbulence on racing cars. Inside the engine compartment is a plate from the firm Eugène Affouard in Asnières, which was founded in 1930 and taken over by Chausson in the 1970s. The company specialised in boiler making and sheet metal work. Acquired by Monsieur B in 1972, the Ariès was only completely restored at the end of the 1990s, as can be seen from the numerous invoices on file. Its aubergine-coloured bodywork with black sills and wings gives it a superb appearance. Once again, the restoration was carried out thoughtfully and to a high standard, Monsieur B having taken the trouble to preserve part of the snakeskin-style upholstery on the door cards and rear seat, as well as on the dashboard. This Ariès CB4L is absolutely magnificent and probably one of a kind; it represents an unparalleled opportunity to acquire an exceptional collector's item.

63

60 000 - 80 000 € SANS RÉSERVE

Rare à la vente
Restauration de qualité
Luxe et raffinement à la française

Carte grise française de collection
Châssis n° : 2255
Véhicule vendu sans contrôle technique

Rarely offered for sale
High-quality restoration
Luxury and refinement à la française

French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis no. 2255
Vehicle sold without technical inspection

1908

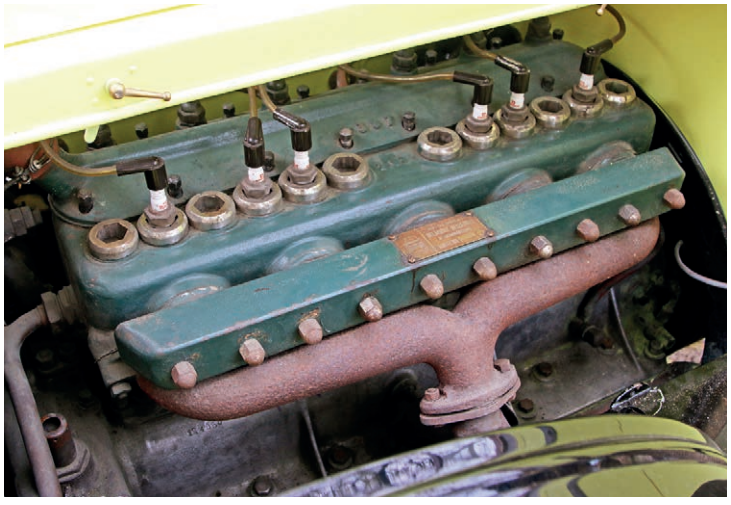
Delaunay BELLEVILLE

Type i6

Fondée par Louis Delaunay – qui se nommera Delaunay-Belleville après son mariage - gendre de l'industriel Julien Belleville, la marque éponyme installée à Saint-Denis fabriquera des automobiles entre 1904 et jusqu'en 1950, année de sa disparition. Le projet initial était de produire des automobiles de très haute gamme et reconnaissables jusqu'aux années 1920 à leur radiateur rond ou ovale. Très vite la marque française brille par des motorisations puissantes et une qualité de fabrication exceptionnelle. Un système de lubrification du moteur sous pression (inhabituel à l'époque) et un usinage extrêmement soigneux rendent les moteurs particulièrement souples et silencieux. La réputation de Delaunay-Belleville dépasse rapidement les frontières et deviendra la marque préférée du Tsar Nicolas II de Russie.
D'abord équipées de moteurs 4 cylindre, c'est en 1907 que le 6 cylindre s'affirme comme référence pour les modèles grand luxe. La Type I vient renforcer la gamme en 1908, avec deux modèles disponibles, la I4 et la I6. Cette génération assurera l'essentiel de la production jusqu'en 1914.

L'exemplaire que nous proposons ici est une rare Delaunay-Belleville type I6, équipée du 6 cylindre de 2 553 cm3. C'est en 1972 que Monsieur et Madame B acquièrent leur Delau-

nay-Belleville auprès d'un certain Monsieur Faure. La voiture est alors dans état moyen, selon les photos la carrosserie semble avoir été poncée et dépourvue partiellement de sa peinture. Visiblement, à la lecture du dossier de la voiture, Monsieur B rencontrera des difficultés à définir exactement le type et les spécifications techniques de sa voiture, la documentation d'époque étant difficile à trouver, surtout pour ce modèle peu répandu. Ainsi, ce n'est qu'en 2002, à la suite d'une rencontre avec François Richer (co-auteur de l'ouvrage « La Delaunay-Belleville 1904-1947, un fleuron de l'automobile ») au salon Rétromobile, que Monsieur B connaîtra l'identité exacte de sa voiture. François Richer confirmera le type exact et les spécifications techniques de sa Delaunay-Belleville. A l'inverse de toutes les autos de la collection, et trente ans après en avoir fait l'acquisition, la Delaunay n'est toujours pas restaurée. Ce n'est qu'au cours des années 2010 que la voiture le sera, retrouvant son lustre d'antan très authentique grâce aux éléments d'époque conservés et intelligemment réhabilités. Imposante avec ses presque 5 mètres de long, le couple de collectionneurs n'aura finalement pas passé beaucoup de temps à son bord. Le niveau de finitions et d'équipements mis en avant à l'époque est effectivement impressionnant. Les sièges capitonnés sont superbes, les lenticulaires paraboliques B.R.C sont impeccables, cette Delaunay-Belleville est une véritable invitation au voyage.



Founded by Louis Delaunay - who changed his name to Delaunay-Belleville after his marriage - the son-in-law of the industrialist Julien Belleville, the make also known as Delaunay-Belleville was based in Saint-Denis and built cars from 1904 to 1950, the year it closed down. Its original plan was to build very up-market cars which could be recognised until the 1920s by their round or oval radiator. Very quickly, the French make stood out for its powerful engines and exceptional build quality. A pressurised lubrication system - which was unusual at the time - and the extremely careful machining of the engines made them particularly quiet and flexible. Delaunay-Belleville's

reputation soon extended outside France and it became the favourite marque of Tsar Nicholas II of Russia.
Initially equipped with four-cylinder engines, in 1907 six-cylinder units became the norm for their luxury models. The Type I was added to the range in 1908 and was available in two versions, the I4 and I6. This generation represented the majority of cars built until 1914.

The model presented here is a rare Delaunay-Belleville Type I6, fitted with the 2553cc six-cylinder engine. Monsieur and Madame B acquired their Delaunay-Belleville in 1972 from a Monsieur Faure. The car was then in fair condition, and judging by the photographs, the bodywork appears to have been sanded down and the paint partially stripped. Evidently, looking at the file for the car, Monsieur B had some difficulty determining the exact model and technical specifications of the car, as it was hard to find period documents, especially for such a rare model. It was only in 2002 in fact, following a meeting at Rétromobile with François Richer (co-author of the book La Delaunay-Belleville 1904-1947, un fleuron de l'automobile) that Monsieur B was able to find out the precise identity of his car. Richer confirmed the exact type and technical specifications of his Delaunay-Belleville. Unlike all the other cars in his collection, and 30 years after he bought it, the Delaunay had still not been restored. It was only during the 2010s that it would be restored to its former glory, the period parts which were retained and sensibly refurbished ensuring a high degree of authenticity. An imposing car at nearly 5m (over 16ft) long, in the end its owners spent little time driving it. The standard of finish and equipment promoted at the time is indeed most impressive. The padded seats are superb, while the BRC parabolic headlamps are immaculate. This Delaunay-Belleville invites you to set off on a journey.

Delahaye unique
Historique limpide
Depuis 52 ans dans la collection

Unique Delahaye
Clear history
In the collection for 52 years

Carte grise française
Châssis n° : 47612
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration papers
Chassis no. 47612
Vehicle sold without technical inspection

100 000 - 150 000 € SANS RÉSERVE

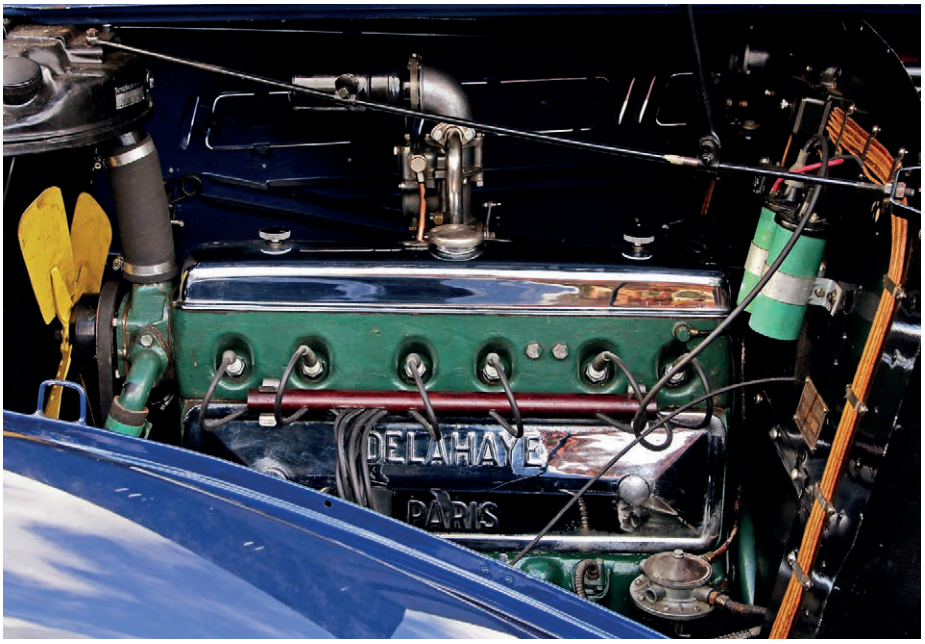
Delahaye 148L

1936

« VUTOTAL » LABOURDETTE

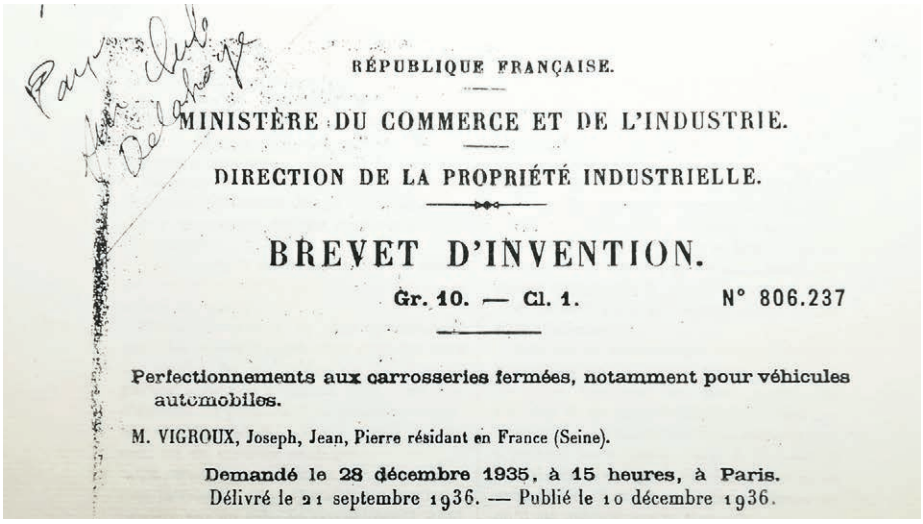
Pionnier de l'automobile française depuis la fin du 19ème siècle, Delahaye fut réputé pour ses somptueuses automobiles de luxe, mais également pour construire des poids lourds et véhicules utilitaires entre 1894 et 1954. La marque présente la particularité de n'avoir jamais construit ses carrosseries. De ce fait, toutes les Delahaye ont porté des carrosseries réalisées à l'extérieur, réalisées par des carrossiers artisanaux ou de renom tels que Saoutchik, Chapron, Antem ou encore Labourdette. Celle que nous vous présentons ici est l'une d'elles, le châssis n° 47612 mise à disposition des Etablissements Labourdette en mars 1936 et présentée au salon de Paris en 1937. Il s'agit d'une berline Delahaye 148 L aérodynamique avec brevet « Vutotal ». Ce brevet fut imaginé par Joseph Vigroux en 1936, il avait pour but d'améliorer la visibilité et le confort pour le conducteur et les voyageurs. Cela s'est alors traduit principalement par la suppression des montants et encadrements situés ordinairement de part et d'autre du pare-brise et des fenêtres latérales. C'est d'ailleurs la société Vutotal qui deviendra le premier propriétaire de cette auto, probablement destinée à faire la promotion du brevet fraîchement délivré par le Ministère du Commerce et de l'Industrie. En 1942, c'est Joseph Vigroux lui-même qui immatricule à son nom cette Delahaye 148 L avant de la céder en

1958 aux sapeurs-pompiers de Saint Maixent dans la Vienne. Quatrième propriétaire, Monsieur B achète la Delahaye en 1968. Lorsqu'il en fait l'acquisition, la voiture nécessite une restauration complète. Des photos d'époque illustrent l'arrivée de la berline sur un plateau, la voiture semble alors avoir subi des modifications dans l'habitacle et sur la carrosserie, très certainement pour les besoins spécifiques des pompiers. On distingue d'ailleurs très clairement la peinture rouge sur les photos et il est indiqué sur la demande de mise en circulation de 1958, genre : « véhicule très spécial à usage de matériel d'incendie ». Ainsi, la partie arrière de la voiture a été modifiée, recevant une malle en tôle – alors que le reste de la carrosserie est en aluminium - et la lunette arrière a été agrandie. Dans l'habitacle, les banquettes sont transformables en couchettes et à l'arrière des strapontins amovibles étaient installés. A l'origine, la 148 possédait également un toit ouvrant. C'est alors que son propriétaire se lance dans un travail de recherches pour la restaurer au plus proche de sa configuration originelle. A l'époque, internet n'existe pas ce qui rend le travail de recherche fastidieux, mais Monsieur B sait à qui s'adresser. Il échange évidemment avec le club Delahaye et entre en contact avec Madame Hatton, fille de Joseph Vigroux inventeur du brevet Vutotal. Grâce aux documents et informations fournies par ses interlocuteurs, Monsieur B peut alors entamer la restauration de sa Delahaye. Fin mécanicien, c'est d'abord dans son atelier personnel qu'il démonte l'intégralité de la mécanique. Il avouera dans un courrier adressé à Madame Hatton en 1996 que le freinage hydraulique lui a causé beaucoup de soucis. Les photos prises à l'époque témoignent du travail accompli. La carrosserie elle sera confiée en 1995 au réputé Dominique Tessier à Chambray-lès-Tours. Le montant de la restauration chez Tessier s'élèvera à plus de 160 000 francs. En accord avec les informations recueillies de part et d'autre, la malle en tôle est supprimée et l'arrière retrouve son dessin d'époque. Le toit ouvrant ne sera pas réinstallé, la sellerie en cuir est du plus bel effet et les boiseries sont comme neuves. La voiture sera exposée en 2009 à Rétromobile sur le stand de Dominique Tessier. Véritable joyau de la collection, cette Delahaye exceptionnelle avait côtoyé en son temps l'autre Delahaye de Monsieur B, une 135 M vendue en 1989 aux Etats-Unis.



Cette 148 L carrossée par Labourdette est bien sûre recensée dans le livre de Jean-Paul Tissot et se trouve aujourd'hui en parfait état, conservée à l'abri dans un garage fermé. Comme pour l'ensemble des voitures de la collection, une remise en route attentive sera nécessaire. Le dossier historique très bien documenté est passionnant à parcourir, il est agrémenté de nombreux documents, factures, lettres manuscrites et photos. Depuis 52 ans dans la collection de Monsieur B, cette Delahaye unique est proposée à la vente sans prix de réserve, une opportunité exceptionnelle à saisir pour les collectionneurs et les férus de concours d'élégance.

A pioneer of the French automotive industry since the end of the 19th century, Delahaye was renowned for its magnificent luxury cars, but also built lorries and goods vehicles from 1894 to 1954. The company is unusual in that it never built its own bodies. All Delahaye's cars therefore had bodies produced by other companies, either small workshops or famous coachbuilders such as Saoutchik, Chapron, Antem or Labourdette. The model presented here is one such car, chassis no. 47612, which was supplied to Labourdette in March 1936 and displayed at the Paris Motor Show in 1937. It is a Delahaye 148 L Aerodynamic saloon built on the basis of the "Vutotal" patent. This patent was conceived by Joseph Vigroux in 1936 and was intended to improve visibility and comfort for the driver and passengers. This was mainly achieved by dispensing with the pillars and frames normally located on each side of the windscreen and side windows.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

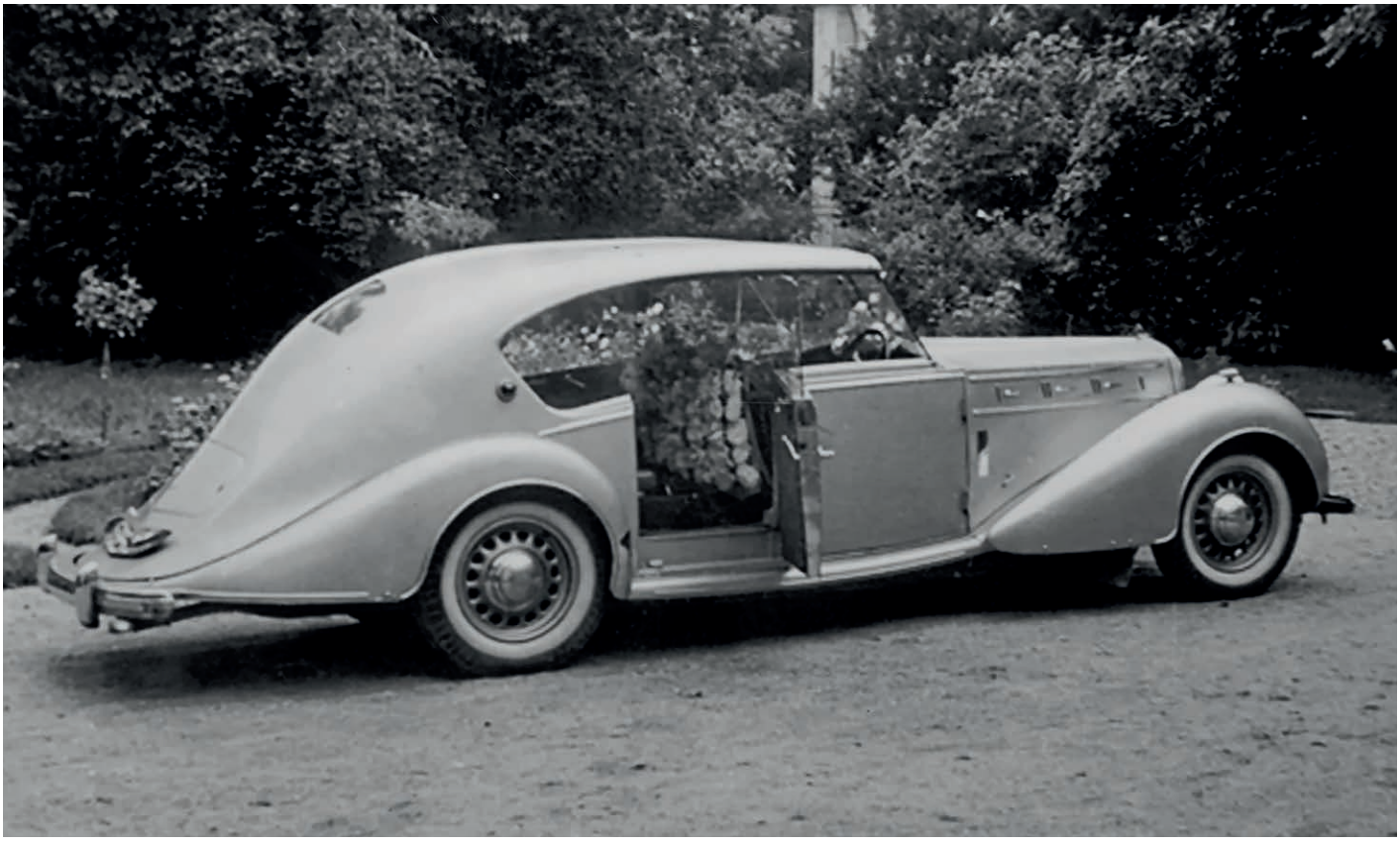
Gr. 10. — Cl. 1. N° 806.237

Perfectionnements aux carrosseries fermées, notamment pour véhicules automobiles.

M. VIGROUX, Joseph, Jean, Pierre résidant en France (Seine).

Demandé le 28 décembre 1935, à 15 heures, à Paris.
Délivré le 21 septembre 1936. — Publié le 10 décembre 1936.

The first owner of this car was in fact the Vutotal company, which probably used it to promote the patent that it had just been granted by the Ministry of Trade and Industry. In 1942, Vigroux registered the Delahaye in his own name, before selling it to the fire brigade at Saint-Maixent in the Vienne. Monsieur B bought the Delahaye in 1968, becoming its fourth owner. The car was then in need of a complete restoration. Photographs from the period show the saloon arriving on a trailer; the car had apparently undergone changes to its interior and bodywork, undoubtedly to meet the specific requirements of the fire brigade. The red paintwork can be clearly seen in the photographs, and on the application form to register the vehicle in 1958, the category is stated as: "Special vehicle for use with firefighting equipment". The rear of the



AGUTTES

car had been modified: a steel trunk had been fitted (whereas the rest of the bodywork was in aluminium) and the rear window enlarged. Inside the car, the bench seats could be converted into couchettes and removable foldaway seats were fitted. Originally, the 148 also had a sunroof. Its owner then set about researching its history, in order to restore it as closely as possible to its original specification. At the time, the internet did not exist, making the research a tedious job, but Monsieur B knew who to turn to. He naturally approached the Delahaye club and got in touch with Madame Hatton, the daughter of Joseph Vigroux, the inventor of the "Vutotal" patent. Thanks to the information and documents provided by his contacts, Monsieur B was then able to embark on the restoration of the Delahaye. A skilled mechanic, he began by completely stripping down the engine in his own workshop. In a letter to Madame Hatton in 1996, he admitted that the hydraulic braking system had caused him a good deal of grief. The photographs taken at the time show the work carried out. In 1995, the bodywork was entrusted to the renowned restorer Dominique Tessier at Chambray-lès-Tours. The bill for Tessier's restoration work came to more than 160,000 FF. In accordance with the different information the owner had collected, the steel trunk was removed and the rear of the car restored to its original design. The sunroof has

not been refitted, while the leather upholstery is most attractive and the wood trim is like new. The car was displayed on Dominique Tessier's stand at Rétromobile in 2009. The crown jewel of the collection, this exceptional Delahaye for a time rubbed shoulders with Monsieur B's other Delahaye, a 135 M sold in the USA in 1989. Naturally, this Labourdette-bodied 148 L is listed in Jean-Paul Tissot's book and is in perfect condition today, having been kept in a closed garage. As with all the cars in his collection, it will need to be carefully recommissioned. The extensive history file makes for fascinating reading and includes numerous photographs, bills, handwritten letters and other documents. Part of Monsieur B's collection for 52 years, this unique Delahaye is offered for sale with no reserve, making it an exceptional opportunity for collectors and lovers of concours d'élégance.

65

25 000 - 35 000 € SANS RÉSERVE

Très bel exemplaire
Sellerie d'origine
Restauration ancienne

Carte grise française
Châssis n° : 9694
Véhicule vendu sans contrôle technique

Very nice car
Original leather upholstery
Old restoration

French registration papers
Chassis n°: 9694
Vehicle sold without technical inspection

Delage DE 1923 11CV

Présentée en 1921 alors que la marque française va connaître son premier « âge d'or », la Delage DE représente l'entrée de gamme de la marque, une alternative aux modèles classiques habituellement plus puissants et plus chers. Le nouveau châssis DE est plus léger et plus moderne. Deux empattements sont proposés, 2.98 m et 3.18 m. Ce nouveau modèle est aussi équipé d'un moteur plus économe, un 4 cylindre de 2116 cm3 délivrant 32 chevaux dynamiques, à la fois souple et silencieux. La Delage DE est équipée d'une boîte 4 vitesses et de freins à tambour sur les quatre roues, ce qui n'est pas encore la norme à l'époque. Comme toujours, le constructeur français ne livre que le châssis motorisé. Il appartenait ensuite aux meilleurs faiseurs tels que Belvalette ou Labourdette de les habiller. La DE sera un véritable succès commercial.

A l'instar de la Talbot DC, c'est en 1979 que Monsieur B achète sa Delage DE, alors propriété d'un collectionneur lyonnais. Elle rejoint l'autre Delage de la collection, acquise dix ans auparavant. Comme presque toutes ses autos, Monsieur B prendra le soin de restaurer intégralement sa Delage, à l'exception de la sellerie en cuir marron qui semble être d'origine et superbement patinée. Une fois cette « intelligente » restauration terminée en 1982, Monsieur B note au fil des années toutes les vidanges, révisions et évolutions du kilométrage de sa Delage. En 23 ans, il aura roulé près de 20 000 km à son volant, avec quelques longs voyages notamment en Angleterre ou en Espagne dans les années 90. Ces notes sont accompagnées de photos anciennes, factures et contrôles techniques qui constituent le dossier de la voiture. Toujours bien entretenue et conservée au sec, cet exemplaire a fière allure et procurera nous l'espérons encore beaucoup de plaisir et de satisfaction au prochain propriétaire qui s'installera à son bord.

Introduced in 1921 when the French brand will experience its first « golden age », the Delage DE represents the first level of the range, an alternative to the classic models usually more powerful and more expensive. The new DE chassis is lighter and more modern. Two wheelbases are available, 2.98 m and 3.18 m. This new model is also equipped with a more economical engine, a 4 cylinder of 2116 cm3 delivering 32 dynamic horsepower, both smooth and silent. The Delage DE was equipped with a 4-speed gearbox and drum brakes on all four wheels, which was not yet the norm at the time. As always, the French manufacturer only delivers the motorized chassis. It was then up to the best makers such as Belvalette or Labourdette to dress them. The DE will be a real commercial success.

Like the Talbot DC, it was in 1979 that Monsieur B bought his Delage DE, then owned by a collector from Lyon. It joins the other Delage in the collection, acquired ten years earlier. Like almost all of his cars, Monsieur B will take care of fully restoring his Delage, with the exception of the brown leather upholstery which seems to be original and superbly weathered. Once this "intelligent" restoration was completed in 1982, Mr. B noted down over the years all the oil changes, revisions and changes following the mileage of his Delage. In 23 years, he will have driven nearly 20,000 km at his wheel, with a few long trips, in particular to England and Spain in the 90s. These notes are accompanied by old photos, invoices and technical checks which constitute the car file. Always well maintained and kept dry, this Delage looks great and will hopefully still provide a lot of fun and satisfaction to the next owner who sits on board.

66

25 000 - 35 000 € SANS RÉSERVE

Moteur d'origine
Restauration ancienne
Historique bien documenté
.
Carte grise française
Châssis n° : 4894
Véhicule vendu sans contrôle technique

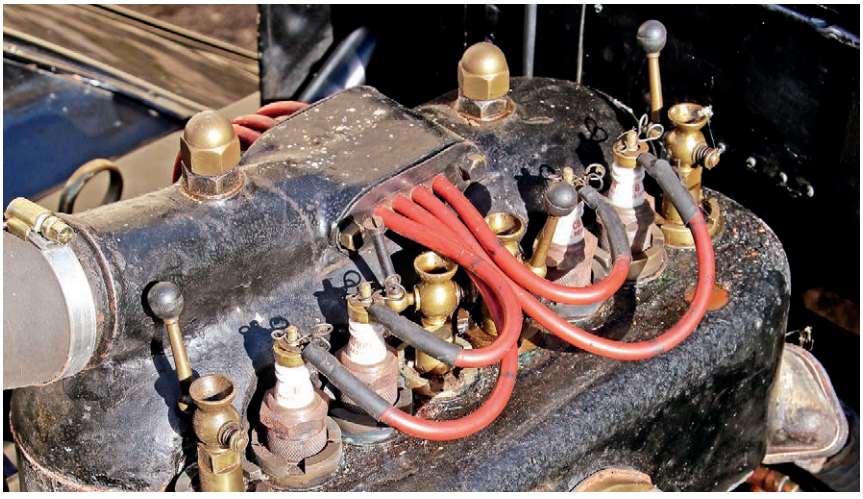
Original engine
Older restoration
Well-documented history

French registration papers
Chassis number: 4894
Vehicle sold without technical inspection

Delage R4 1913

Né à Cognac en 1874, issu d'une famille très modeste, Louis Delage sort ingénieur des Arts et Métiers d'Angers en 1893. Après avoir travaillé en Algérie, il est embauché chez Peugeot à Levallois et devient rapidement Chef du bureau des Essais et des Etudes. Il y rencontre Augustin Legros, ingénieur Arts et Métiers comme lui. Il quitte Peugeot pour fonder sa propre marque en Janvier 1905. Il a alors 31 ans.
Entouré dès le début par des ingénieurs compétents, Louis Delage observe immédiatement d'excellents résultats commerciaux et affirme dès lors son excellente réputation.
C'est dans ce contexte en 1910 qu'apparaît la voiturette Type R, un élégant torpédo 2 places motorisé par un 4 cylindre en ligne 1450 cm3 d'origine Ballot, capable d'emmener l'ensemble à une vitesse maximale d'environ 60 km/h. En fonction du type moteur, la puissance fiscale varie entre 8 et 10 CV. La Type R sera fabriquée jusqu'en 1913.

La Delage que nous présentons ici est un torpédo type R4, c'est-à-dire équipé du moteur Ballot type 4 G 3 délivrant 9 CV fiscaux. Monsieur B l'achète en 1969 et débute une restauration en août 1973. Comme pour toutes ses autos, Monsieur B note tout. Ainsi le seul démontage complet de la voiture a duré à lui seul environ 400 heures ! Un an plus tard, la Delage est de retour sur les routes. Avec la Talbot DC, la type R sera probablement l'une des voitures avec lesquelles le couple de collectionneurs aura le plus roulé. A son bord, ils auront participé à des rallyes à travers presque toutes les régions françaises. Bretagne, Corse, Doubs, Occitanie, et même Paris, les longues distances n'effrayent en aucun cas le couple de passionnés. Ils iront même jusqu'en Suisse et en Andorre pour participer à des rallyes et parcourront la route Napoléon, Grenoble – Cannes – Grenoble tout juste un an après avoir débuté la restauration. Le dossier de la voiture est également composé de plusieurs copies de documentation technique constructeur d'époque. Une copie du registre officiel de l'usine est également présente dans le dossier, faisant apparaître le châssis n°4894 et nous permettant de constater que ce bel exemplaire est toujours équipé de son moteur d'origine.



Born in Cognac in 1874 into a very modest family, Louis Delage graduated from the Arts et Métiers engineering school in Angers in 1893. After working in Algeria, he was recruited by Peugeot in Levallois and quickly became the head of the test and development office. There he met Augustin Legros, like him an engineer from the Arts et Métiers. He left Peugeot to set up his own company in January 1905, at the age of 31. Supported by capable engineers from the start, Delage immediately achieved strong sales and established his excellent reputation.

It was in this context that the Type R small car appeared in 1910, an elegant two-seat "torpedo" with a 1450cc in-line four-cylinder engine from Ballot, which could propel it to a top speed of approx. 37mph (60kph). Depending on the engine fitted, the fiscal horsepower rating varied from 8 – 10hp. The Type R was built until 1913.

The Delage presented here is a Type R4 Torpedo, i.e. a model fitted with the Ballot Type 4 G 3 engine rated at 9hp. Monsieur B bought it in 1969 and began its restoration in August 1973. As with all his cars, he made a note of everything. The complete strip-down of the car alone took some 400 hours! A year later, the Delage was back on the road. Together with the Talbot DC, the Type R is probably one of the cars which the couple who owned it drove the most. They took part with it in rallies in almost every region of France. Brittany, Corsica, the Doubs, the Occitan region and even Paris, long distances held no fears for these enthusiastic collectors. They even ventured as far as Switzerland and Andorra to take part in rallies and drove the Route Napoleon – from Grenoble to Cannes and back – just a year after starting the restoration. The file for the car also includes several copies of the manufacturer's technical documentation from the period. A copy of the official factory records is likewise present: this shows the chassis number 4894 and enables us to confirm that this fine car is still fitted with its original engine.

Belle restauration ancienne
Important dossier historique
Inscrite au registre Talbot

Good-quality, older restoration
Extensive history file
Listed in the Talbot register

Carte grise française
Châssis n° : 55555
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration papers
Chassis no. 55555
Vehicle sold without technical inspection

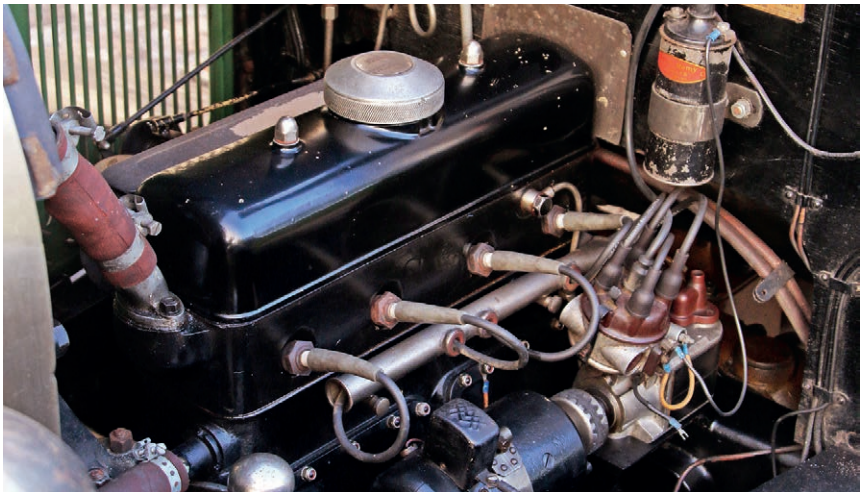
20 000 - 30 000 € SANS RÉSERVE

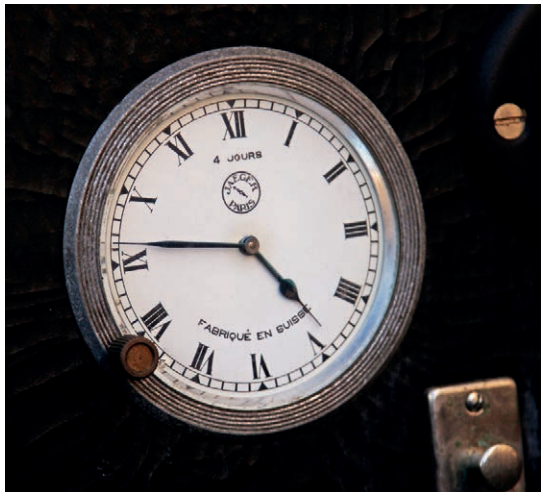
1926 Talbot DC 10 CV

TORPÉDO

Bien que la genèse de la marque remonte à 1903 avec le français Adolphe Clément et l'anglais Charles Chetwynd-Talbot , ce n'est qu'après avoir changé plusieurs fois de nom que la firme adopte la marque Talbot pour ses automobiles. Elles sont alors disponibles principalement en version 15 CV (4 cylindre) et 24 CV (8 cylindre), bien qu'une plus populaire 10 CV soit également disponible au catalogue. Présentée au salon de Paris en 1923, la Talbot Type DC arrive alors en remplacement du Type B lancé seulement deux ans auparavant. La Talbot DC est très bien née, elle est proposée avec les meilleurs atouts techniques de son époque. Elle a tout ce qu'il faut pour réussir face à ses concurrentes. En fait, elle deviendra avec près de 6800 exemplaires, le plus grand succès commercial de la marque de Suresnes.

Celle que nous vous présentons ici est une version 10 CV équipée du moteur 4 cylindre en ligne, culbuté, de 1639 cm3. Selon le registre Talbot et les divers écrits que nous avons retrouvés dans le dossier de la voiture, elle fut vendue neuve à Monsieur Delmas et connaîtra ensuite trois autres propriétaires avant que Monsieur B n'en fasse l'acquisition en 1979. Le torpédo se trouve alors selon les photos dans un bon jus d'origine. Monsieur B entreprend alors une restauration totale de sa voiture qui s'étale entre 1982 et 1985. Il recense méticuleusement toutes les étapes de la restauration en prenant soin de préciser la date et le temps passé pour chaque intervention. Tout est sur papier, dans le dossier historique de la voiture. Passionnant. Une fois terminée et prête à reprendre la route, le couple de collectionneurs enchaînera les rallyes au volant de leur Talbot. A l'instar des travaux et entretiens effectués sur leur auto, toutes les sorties sont indiquées sur un registre, avec le nombre de kilomètres parcourus ! Un tour de France en 1986, 3800 km, Rallye Laurent Perrier en 1993, plus de 5000 km parcourus, et ainsi de suite pendant 25 ans. Cette Talbot est la voiture dans laquelle Monsieur et Madame B ont le plus roulé. Il s'agit par ailleurs de l'un des exemplaires les mieux documentés sur le marché et bien connu du club Talbot.





Although the origins of the make go back to 1903 with the Frenchman Adolphe Clément and the Englishman Charles Chetwynd-Talbot, it was only after several changes of name that the company adopted the Talbot marque for its cars. These mainly consisted of 15HP (4-cylinder) and 24HP (8-cylinder) models, although a more affordable 10HP model was also part of the range. Introduced at the Paris Motor Show in 1923, the Talbot Type DC was a replacement for the Type B, launched only two years before. Well designed, the Talbot DC had all the best technical features of its day and everything it needed to succeed against its competitors. In fact, with nearly 6800 cars produced, it became the best-selling model for the company from Suresnes.

The example presented here is a 10HP version fitted with the 1639cc pushrod in-line four-cylinder engine. According to the Talbot register and various documents we found in the car's file, it was sold new to Monsieur Delmas and had three other owners before Monsieur B acquired it in 1979. To judge by the photographs, the Torpedo was then in its original condition. Monsieur B then undertook a complete restoration of the car, which lasted from 1982 to 1985. He meticulously listed each stage in the restoration, taking care to note the date and the time spent on each operation. Everything is documented in the history file for the car, which makes for fascinating reading. Once it was finished and ready to take to the road once more, its owners took part in a succession of rallies with their Talbot. Just like the restoration work and service jobs they carried out, every trip was logged, along with the distance they covered! A 2400-mile tour of France in 1986, the Rallye Laurent Perrier in 1993, covering more than 3100 miles, and so they went on for 25 years. This Talbot is the car which Monsieur and Madame B drove the most. It is, moreover, one of the cars with the most extensive documentation on the market and is well known to the Talbot club.

Exemplaire préservé
Belle restauration ancienne
Documentation et manuels d'époque

Nicely preserved
Old restoration
Period files and notebooks

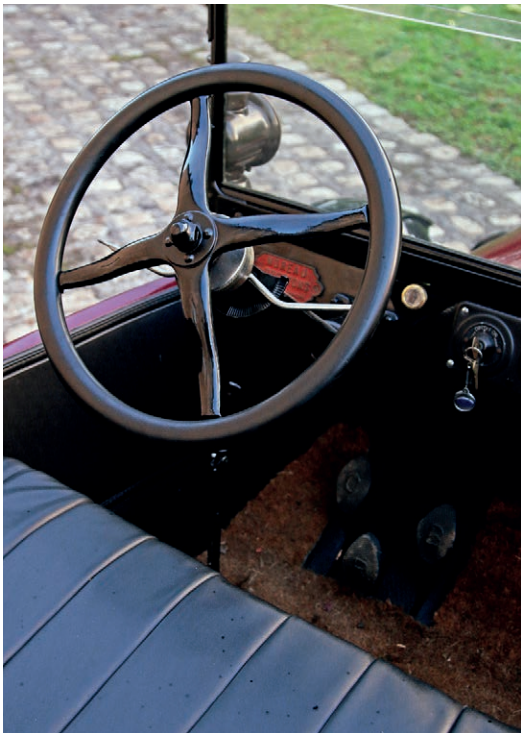
Carte grise française
Châssis n° : 3586542
Véhicule vendu sans contrôle technique

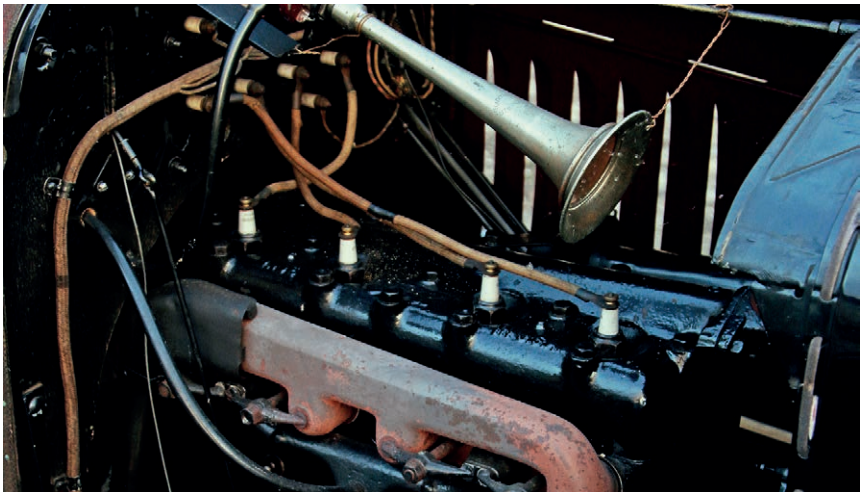
French registration papers
Chassis n° : 3586542
Vehicle sold without technical inspection

8 000 - 12 000 € SANS RÉSERVE

1918 FORD T Torpédo

Quinze millions d'exemplaires vendus en dix-neuf ans: ces chiffres impressionnent encore aujourd'hui. Ils traduisent le succès de la Ford T, lancée en 1908 et qui s'appuie sur une conception simple et robuste. Haute sur pattes et dotée d'une suspension souple, la Ford T est alors parfaitement adaptée aux conditions de circulation aux Etats-Unis, où pistes et chemins creux attendent l'automobiliste dès qu'il s'éloigne de la ville. Arrivée dans la collection de Monsieur B en janvier 1969, cette Ford T nécessite une restauration, ce que son propriétaire entreprendra sur une période de 10 ans. Comme avec l'ensemble de leurs autos, le couple de propriétaires participe régulièrement à des rallyes avec leur Ford T et suscite la sympathie du plus grand nombre. Semble-t-il livré neuf par Ford France, toujours soigneusement entretenu et remisé au sec, cet exemplaire magnifiquement préservé et à l'estimation très attractive mérite qu'on lui porte la plus grande attention.





Fifteen million copies sold in nineteen years: these figures are still impressive today. They reflect the success of the Ford T, launched in 1908 and which is based on a simple and robust design. High on legs and equipped with a flexible suspension, the Ford T is then perfectly adapted to traffic conditions in the United States, where tracks and sunken roads await the motorist as soon as he leaves the city.

Arrived in the collection of Monsieur B in January 1969, this Ford T requires a complete restoration, which its owner will undertake over a period of 10 years. As with all of their cars, Monsieur and Madame B regularly take part in rallies with their Ford T and arouse the sympathy of most enthusiasts. It appears to be delivered new by Ford France, always carefully maintained and stored in a dry place, this magnificently preserved and very attractive estimate deserves the utmost attention.

COLLECTION PANHARD
LA MÉCANIQUE D'UNE PASSION

Cette collection a été constituée au fil des ans avec l'objectif de sauvegarder tout ce qui portait le nom Panhard et ses dérivés. Je ne sais dire d'où vient se penchant pour cette mécanique si particulière mais je dois admettre qu'avec le temps, j'y ai pris goût, presque autant que mon mari. Avec lui, rien n'était impossible, les grands chantiers de restaurations ne l'effrayaient pas à tel point qu'il fallut aménager le hangar attenant à notre entreprise pour accueillir la collection. Nous ne faisions rien à moitié et avec du recul, partager notre passion avec ceux qui nous entouraient était notre moteur. Le temps est venu de faire découvrir celles que nous avons choyées pendant tant d'années. J'espère avoir un jour la surprise de croiser l'une d'elles, toute rutilante, sur ma route.

Madame R.B.

We built up this collection over the years with the aim of safeguarding everything bearing the Panhard name or related to it. I can't say where our penchant for these very distinctive pieces of engineering came from, but I have to admit that as time went by, I came to like them, almost as much as my husband. For him, nothing was impossible. Major restoration projects held no fear for him, to the point that we had to fit out the hangar next to our business to house the collection. We never did anything by halves, and looking back, sharing our passion with those around us was what drove us. Now the time has come to let others discover the cars we have cherished for so many years. I hope one day that I will be surprised and come across one of them again, gleaming away.

Madame R.B.

Carrosserie en Duralinox
Concentré de technologie
Même propriétaire depuis 1990

Duralinox body
High technology example
Same owner since 1990

Carte grise française
Châssis n° 14266

French registration papers
Chassis n° 14266

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

4 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1955 Panhard **Dyna** Z1

La Panhard Dyna Z produite entre 1954 et 1959 est une berline représentative du génie des ingénieurs français de l'après-guerre. Signée Louis Bionier, sa carrosserie toute en rondeur a été étudiée en soufflerie pour favoriser son aérodynamisme. Elle est réalisée en Duralinox, un mélange d'aluminium, de cuivre et de manganèse qui ne pèse que 650 kg ! L'intérieur est spacieux : deux larges banquettes accueillent toute la famille. L'instrumentation de bord très innovante est rassemblée sur la colonne de direction. Du coté mécanique, la Dyna Z est une traction, motorisée par un bicylindre à plat refroidi par air de 850 cm3 développant 42 ch. En 1959, après avoir été produite à presque 140 000 exemplaires, la Dyna Z cède la place à la PL17.
Mise en circulation le 10 février 1955, notre Dyna Z1 se trouve dans un bon état général, sa carrosserie a été restaurée il y a quelques années et son intérieur est entièrement d'origine. Elle est équipée d'un bicylindre à plat 1617 qu'il conviendra de remettre en route.

The Panhard Dyna Z produced between 1954 and 1959 is a sedan representative of the genius of post-war French engineers. Signed Louis Bionier, its rounded body has been studied in the wind tunnel to promote its aerodynamics. It is made of Duralinox, a mixture of aluminum, copper and manganese that weighs only 650 kg! The interior is spacious: two large benches welcome the whole family. The highly innovative on-board instrumentation is assembled on the steering column. On the mechanical side, the Dyna Z is a traction unit, powered by an air-cooled flat twin 850 cm3 developing 42 hp. In 1959, after having been produced in almost 140,000 copies, the Dyna Z gave way to the PL17.
Road registered on February 10, 1955, our Dyna Z1 is in good general condition, its bodywork was restored a few years ago and its interior is completely original. It is equipped with a flat twin 1617 which will have to be restarted.

Type L4
Carrosserie et sellerie restaurées
Style aérodynamique

L4 Type
Bodywork and upholstery restored
Aerodynamic style

Sans carte grise
Châssis n° 2069900

No registration papers
Chassis n° 2069900

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

2 500 - 5 000 € SANS RÉSERVE

circa 1955 PANHARD PL17

Présentée au Salon de Paris 1959, la Panhard PL17 vient remplacer la Dyna Z. Simple évolution, ses lignes ont été remises au goût du jour par Louis Bionier. Son nom fait référence aux initiales des fondateurs de la marque Panhard et Levassor et le chiffre 17 est l'addition de 5CV + 6 places + 6 litres aux 100 km. Au niveau mécanique, la PL 17 propose un bicylindre à plat de 851 cm3 développant 42 ch. Panhard proposera plusieurs versions de sa PL 17 dont une berline, un cabriolet, un break et une fourgonnette. Voiture originale par sa motorisation et son dessin très aérodynamique pour l'époque, la PL 17 a connu un succès honorable. Sa production s'étendra de juin 1959 à mai 1965 avec au total un peu plus de 166 000 exemplaires.

L'exemplaire que nous proposons est du type L4. Il a été entièrement restauré, seul l'ensemble moteur / boîte est absent. Il a été désaccouplé de la voiture sans doute lors du passage en carrosserie. Il ne restera qu'à retrouver une mécanique adéquate pour terminer sa restauration.

Presented at the 1959 Paris Motor Show, the Panhard PL17 replaces the Dyna Z. Simple evolution, its lines have been brought up to date by Louis Bionier. Its name refers to the initials of the founders of the Panhard and Levassor brand and the number 17 is the addition of 5CV + 6 seats + 6 liters per 100 km. Regarding the mechanics, the PL 17 offers a flat twin of 851 cm3 developing 42 hp. Panhard will offer several versions of its PL 17 including a sedan, a convertible, a station wagon and a van. Original car by its engine and its very aerodynamic design at the time, the PL 17 was an honorable success. Its production will run from June 1959 to May 1965 with a total of just over 166,000 copies.

The specimen we offer is a L4 type. It has been completely restored, only the engine and gearbox are missing. It was undoubtedly uncoupled from the car during the passage in the bodywork. It remains to find adequate mechanics to complete its restoration.

71

5 000 - 8 000 € SANS RÉSERVE

Première série, Type L1
Configuration originale
Intérieur d'origine

First series, L1 Type
Original configuration
Original upholstery

Sans carte grise
Châssis n° 2018660

No registration papers
Chassis n° 2018660

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

circa 1963 PANHARD **PL17** Tigre

Présentée au Salon de Paris 1959, la Panhard PL17 vient remplacer la Dyna Z. Simple évolution, ses lignes ont seulement été remises au goût du jour par Louis Bionier. Seuls l'avant et l'arrière de sa devancière ont été modifiés, la cellule centrale reste identique et reprend les portières « suicides » à l'avant. Sa silhouette parait cependant plus élancée grâce à ses baguettes en aluminium. Son nom fait référence aux initiales des fondateurs de la marque Panhard et Levassor et le chiffre 17 est l'addition de 5CV + 6 places + 6 litres aux 100 km. Au niveau mécanique, la PL 17 propose deux bicylindres à plat de 851 cc, une version classique développant 42 ch et la version Tigre plus sportive développant 50 ch. Ce moteur sera d'ailleurs utilisé sur bon nombres de voitures de sport artisanales. En 1961 La PL 17 gagera même le rallye Monta Carlo dans sa catégorie. Panhard proposera plusieurs versions de sa PL 17 dont un cabriolet, un break, une fourgonnette tôlée, une fourgonnette vitrée et un plateau bâché. Un nombre important de couleurs de carrosserie et de garnitures intérieures seront disponibles au catalogue. Voiture populaire, la PL 17 coûtait un peu moins cher qu'une 403 et presque moitié moins qu'une ID 19. Originale par sa motorisation et son dessin très aérodynamique pour l'époque, la PL 17 a connu un succès honorable. Sa production s'étendra de juin 1959 à mai 1965 avec au total un peu plus de 166 000 exemplaires.

L'exemplaire que nous proposons est une PL 17 Tigre restaurée il y a quelques année et se présentant dans un bel état général. Elle correspond à la toute première série des PL17 puisqu'il s'agit d'un type L1. Elle présente une carrosserie bicolore avec deux teintes de violet associée à un intérieur crème entièrement d'origine. Au niveau mécanique elle est équipée d'un bicylindre à plat de type 1721 qui sera à remettre en route. Très appréciée pour son originalité, ses performances et sa modernité pour l'époque, cet exemplaire ne devrait pas manquer de séduire.

Presented at the 1959 Paris Motor Show, the Panhard PL17 replaces the Dyna Z. Simple evolution, its lines have been brought up to date by Louis Bionier. Only the front and rear of its predecessor have been modified, the central cell remains the same and takes over the « suicide » doors at the front. Its silhouette, however, appears more slender thanks to its aluminum rods. Its name refers to the initials of the founders of the Panhard and Levassor brand and the number 17 is the addition of 5CV + 6 seats + 6 liters per 100 km. Regarding the mechanics, the PL 17 offers a flat twin of 851 cm3 developing 42 hp. Panhard will offer several versions of its PL 17 including a sedan, a convertible, a station wagon and a van. Very popular car, the PL 17 cost a little less than a Peugeot 403 and almost half as much as a Citroën ID 19. Original car by its engine and its very aerodynamic design at the time, the PL 17 was an honorable success. Its production will run from June 1959 to May 1965 with a total of just over 166,000 copies. This specimen is a PL 17 Tigre restored a few years ago and in good overall condition. It corresponds to the very first series of PL17s since it is an L1 type. It features a two-tone body with two shades of purple paired with an all-original cream interior. On the mechanical side, it is equipped with a type 1721 flat twin which will have to be restarted. Much appreciated for its originality, its performance and its modernity for the time, this example should not fail to seduce.

Look original
Carrosserie en aluminium
Technologie avant-gardiste

Original look
Aluminum body
Avant-garde technology

Sans carte grise

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

No registration papers

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

3 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

circa 1950 Panhard **Dyna** X85

Présentée en 1946, au salon de Paris, en même temps que la Renault 4CV dont elle sera une des plus grandes rivales, la Dyna X rompt la tradition des véhicules haut de gamme Panhard. En effet, la marque s'est rendue compte que pour perdurer après-guerre, il lui faudrait commercialiser une voiture de grande série. La Dyna X sera produite de 1946 à mai 1953. Elle est motorisée par un bicylindre à plat de 610 cc développant 28ch, associé à une boite manuelle à 4 rapports. Basée sur un châssis cadre en acier, avec une carrosserie en aluminium, son faible poids lui permet de rouler entre 100 et 130 km/h suivant les modèles. 42 000 exemplaires de Dyna X seront fabriqués en 7 ans.
L'exemplaire que nous présentons est équipé d'un moteur 1653. Sa carrosserie a été restaurée il y a quelques années mais son intérieur est d'origine. Une remise en route de la mécanique sera à prévoir.

Presented in 1946, at the Paris Motor Show, at the same time as the Renault 4CV, of which it would be one of the greatest rivals, the Dyna X broke the tradition of Panhard high-end vehicles. Indeed, the brand realized that to last after the war, it would have to market a mass-produced car. The Dyna X will be produced from 1946 to May 1953. It is powered by a 610 cc flat twin developing 28hp, associated with a 4-speed manual gearbox. Based on a steel frame chassis, with an aluminum body, its low weight allows it to travel between 100 and 130 km / h depending on the model. 42,000 copies of Dyna X will be manufactured in 7 years
The model we are presenting is equipped with a 1653 engine. Its body was restored a few years ago, but its interior is original. A restart of the mechanics will be expected.

Look original
Carrosserie en aluminium
Technologie avant-gardiste

Original look
Aluminum body
Avant-garde technology

Carte grise française
Châssis n° 307610

French registration papers
Chassis n° 307610

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

5 500 - 8 000 € SANS RÉSERVE

1950 Panhard Dyna **X85**

Présentée en 1946 au salon de Paris, en même temps que la Renault 4CV dont elle sera une des plus grandes rivales, la Dyna X rompt la tradition des véhicules haut de gamme Panhard. En effet, la marque s'est rendue compte que pour perdurer après-guerre, il lui faudrait commercialiser une voiture de grande série. La Dyna 110 ou X85 sera produite de septembre 1949 à mai 1953. Elle est motorisée par un bicylindre à plat de 610 cm3 développant 28ch, associé à une boite manuelle à 4 rapports. Basée sur un châssis cadre en acier, avec une carrosserie en aluminium, son faible poids lui permet de rouler entre 100 et 130 km/h suivant les modèles. 42 000 exemplaires de Dyna X seront fabriqués en 7 ans.
L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 12 juillet 1950. Acquise en 1990, sa carrosserie a été restaurée il y a quelques années mais son intérieur est d'origine. Une remise en route de la mécanique sera nécessaire.

Presented in 1946 at the Paris Motor Show, at the same time as the Renault 4CV, of which it was to be one of the greatest rivals, the Dyna X broke the tradition of Panhard high-end vehicles. Indeed, the brand realized that to last after the war, it would have to market a mass-produced car. The Dyna 110 or X85 will be produced from September 1949 to May 1953. It is powered by a 610 cm3 flat twin developing 28hp, associated with a 4-speed manual gearbox. Based on a steel frame chassis, with an aluminum body, its low weight allows it to travel between 100 and 130 km / h depending on the model. 42,000 copies of Dyna X will be manufactured in 7 years.
The model we are presenting was put into circulation on July 12, 1950. Acquired in 1990, its body was restored a few years ago but its interior is original. A restart of the mechanics will be necessary.

Rare version cabriolet
Style inédit et moteur le plus puissant de la série
Séduisante et ludique

Rare spider version
Most powerful engine
Seductive and playful

Sans carte grise
Châssis n° 856723

No registration papers
Chassis n° 856723

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

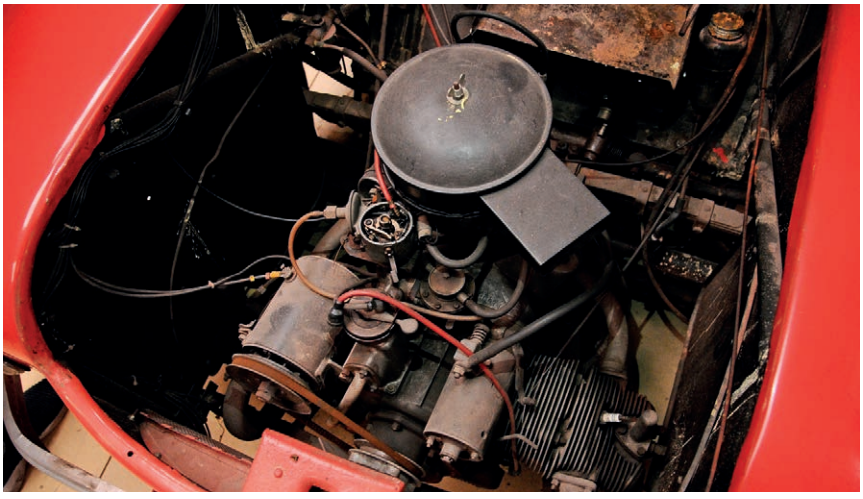
Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

12 000 - 18 000 € SANS RÉSERVE

circa 1950 Panhard **Junior** X87

Le projet de la Dyna Junior nait avec la volonté de Panhard de s'installer au Etats-Unis dès 1950. Fergus Motor qui importe la marque française à New York suggère à la firme de réaliser un petit roadster dont la cible serait les étudiants américains. Convaincu, Jean Panhard lance le projet en utilisant pour base le châssis de la Dyna X. Le dessin de la carrosserie est confié à Di Rosa, qui travaille déjà sur les utilitaires Panhard. Le premier prototype est proposé à Fergus Motors en mai 1951 mais celui-ci n'est pas convaincu et se retire du projet en juin. Paul Panhard décide néanmoins de poursuivre les études de ce roadster pour l'adapter au marché français. Albert Lemaitre est alors missionné pour redessiner la carrosserie afin de la présenter au Salon de Paris 1951. Compacte, basse, et toute en rondeur, la silhouette du Dyna Junior est inédite. Contrairement à la Dyna X, sa carrosserie sera en acier car plus simple à former et moins cher. La voiture est motorisée par un flat-twin de 745cm 3 dopé par un carburateur double corps Zénith, lui permettant d'atteindre les 125 km/h. Avec un prix très attractif, la Dyna junior remporte en franc succès dès sa présentation. La production est d'abord confiée à l'atelier de Di Rosa puis elle sera rapatriée à l'usine d'Orléans en 1953. Cette même année, les Dyna Junior 5CV et 5CV Sprint apparaissent avec un moteur porté à 851cm3 et un châssis amélioré permettant de supporter l'installation d'une banquette à trois places. Une version cabriolet fait également son apparition reconnaissable à ses vitres latérales. En 1954, elle connaitra une ultime évolution avec notamment la modification de sa face avant. La calandre à obus héritée de la Dyna X est remplacée par une simple entrée d'air ovale ornée d'une lame en aluminium. Sa production s'arrêtera en 1956 avec un total d'environ 4 700 exemplaires fabriqués.

La Panhard Junior que nous présentons est une version cabriolet X87. Elle présente une livrée rouge associée à un intérieur noir. Restaurée il y a quelques années, elle est équipée d'un moteur S5 de 851 cm3 qu'il conviendra de remettre en route.



The Dyna Junior project was born out of Panhard's desire to settle in the United States in 1950. Fergus Motor, which imported the French brand to New York, suggested that the firm make a small roadster aimed at American students. Convinced, Jean Panhard launched the project using the Dyna X chassis as a base. The design of the bodywork was entrusted to Di Rosa, who was already working on Panhard utility vehicles. The first prototype was offered to Fergus Motors in May 1951, but Fergus Motors was not convinced and withdrew from the project in June. Paul Panhard nevertheless decides to continue studies of this roadster to adapt it to the French market. Albert Lemaitre was then commissioned to redesign the bodywork in order to present it at the 1951 Paris Motor Show. Compact, low, and very round, the silhouette of the Dyna Junior is unprecedented. Unlike the Dyna X, its body will be made of steel because it is easier to shape and less expensive. The car is powered by a 745cm 3 flat-twin powered by a Zenith double-barrel carburetor, allowing it to reach 125 km / h. With a very attractive price, the Dyna junior was very successful from its presentation. The production is first entrusted to the workshop of Di Rosa then it will be repatriated to the Orléans factory in 1953. That same year, the Dyna Junior 5CV and 5CV Sprint appear with an engine increased to 851cm3 and an improved chassis to support the installation of a three-seater bench. A convertible version also makes its appearance recognizable by its side windows. In 1954, it will know a final evolution with the modification of its front face. The core grille inherited from the Dyna X is replaced by a simple oval air intake adorned with an aluminum blade. Production ceased in 1956 with a total of around 4,700 units manufactured.

The Panhard Junior that we present is an X87 convertible version. It has a red livery associated with a black interior. Restored a few years ago, it is equipped with an 851cc S5 engine which will need to be restarted.

14 000 - 22 000 € SANS RÉSERVE

Rare version cabriolet
Moteur à rendement élevé
Première voiture de série en aluminium

Rare convertible version
High efficiency motor
First production car in aluminum

Carte grise française
Châssis n° 851828

French registration papers
Chassis n° 851828

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

1953 Panhard Dyna X87 CABRIOLET

Présentée en 1946, au salon de Paris, en même temps que la Renault 4CV dont elle sera une des plus grandes rivales, la Dyna X rompt la tradition des véhicules haut de gamme Panhard. En effet, la marque s'est rendue compte que pour perdurer après-guerre, il lui faudrait commercialiser une voiture de grande série. En 1943 l'ingénieur Jean-Albert Grégoire présente aux constructeurs français une voiture en aluminium dans le but de promouvoir ce matériau dans la construction automobile. Dans le cadre du Plan Pons, Panhard signera avec l'ingénieur une convention pour reprendre le développement de son prototype. La Dyna X sera ainsi la première voiture de série avec une carrosserie entièrement en aluminium. Sur le plan mécanique, son châssis en acier recevra un moteur bicylindre à plat de 610 cm3 refroidi par air. Ce moteur est assez révolutionnaire pour l'époque puisqu'il propose un rendement très poussé. Il est associé à une boite de vitesses à 4 rapports. Sa carrosserie est très originale, son style plutôt baroque lui vaudra le surnom de « Louis XV ». Produite de 1946 à 1953 la Dyna X recevra plusieurs carrosseries, outre sa version berline elle sera disponible en version cabriolet, découvrable ou encore break et fourgonnette. Sa motorisation connaitra elle aussi des évolutions successives voyant sa puissance passée de 22 à 42 ch avec son moteur GS 850 S Sprint. Sa carrosserie en aluminium et son faible poids lui permettront de rouler entre 100 et 130 km/h. La Dyna X remportera de nombreuses victoires en compétition et son moteur ainsi que son châssis serviront de base à plusieurs constructeurs artisanaux. Au final, 42 000 exemplaires de Dyna X seront fabriqués en 8 ans.

Notre Dyna X87 est une version cabriolet mise en circulation le 26 mars 1953. Restaurée il y a quelques années, sa carrosserie a été repeinte et la sellerie ainsi que la capote ont reçues une réfection complète. Au niveau mécanique, elle est équipée d'un moteur 1617 qui nécessitera une remise en route. En version cabriolet et avec ses quatre places, cette charmante auto sera votre partenaire de choix pour vos sorties en famille dès le retour du printemps.

Presented in 1946 at the Paris Motor Show, at the same time as the Renault 4CV, of which it was to be one of the biggest rivals, the Dyna X broke the tradition of Panhard high-end vehicles. Indeed, the brand realized that to last after the war, it would have to market a mass-produced car. In 1943, engineer Jean-Albert Grégoire presented to the French manufacturers an aluminum car with the aim of promoting this material in automobile construction. As part of the Pons Plan, Panhard will sign an agreement with the engineer to resume development of his prototype. The Dyna X will thus be the first production car with an all-aluminum body. Mechanically, its steel frame will receive an air-cooled 610 cc flat twin engine. This engine is quite revolutionary for the time since it offers very high efficiency. It is associated with a 4-speed gearbox. Its bodywork is very original, its rather baroque style will earn it the nickname of « Louis XV ». Produced from 1946 to 1953 the Dyna X will receive several body styles, in addition to its sedan version it will be available in a convertible version or even a station wagon and a van. Its engine will also undergo successive evolutions seeing its power increased from 22 to 42 hp with its GS 850 S Sprint engine. Its aluminum body and low weight will allow it to travel between 100 and 130 km / h. The Dyna X won many competition victories and its engine and chassis will serve as the basis for several artisanal manufacturers. In the end, 42,000 copies of Dyna X will be manufactured in 8 years.

Our Dyna X87 is a convertible version first registered on March 26, 1953. Restored a few years ago, its bodywork has been repainted and the upholstery and soft top have received a complete repair. Mechanically, it is equipped with a 1617 engine which will require a restart. In the convertible version and with its four seats, this charming car will be your partner of choice for your family outings as soon as spring returns.

18 000 - 26 000 € SANS RÉSERVE

Excellent projet de restauration
Modèle Grand Luxe
Très rare à la vente

Excellent project for restoration
Grand Luxe version
Very rare on the market

Carte grise française
Châssis N° 1268

French registration
Chassis N°: 1268

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

1961 DB Le Mans Cabriolet

A la fin des années 50 le marché du cabriolet et du roadster est en plein boom et l'offre sur ce segment propose de lourds cabriolets anglais type Aston Martin DB2/4, Jaguar XK150, Austin-Healey 100-6, ou allemands avec la190 SL, les coûteuses Triumph TR-3, Porsche 356 ou MG A dans les modèles sportifs. En France nous avons la Renault Floride dans la catégorie véhicules légers et populaires. DB s'intéresse à ce marché et souhaite proposer une voiture plus performante qu'une Floride et plus légère que toutes les autres avec des qualités dynamiques supérieures. Les deux constructeurs passionnés par la course automobile, Charles Deutsch et René Bonnet s'associent en 1947 et remportent avec leurs DB de nombreuses victoires avec des coupés et des monoplaces à moteur Panhard. Parallèlement ils commercialisent des cabriolets et coachs sportifs parmi lesquels les célèbres DB HBR 4 et 5. Au salon de Paris 1959, le constructeur automobile français dévoile un cabriolet à l'allure sportive baptisé « Le Mans ». Son nom faisant référence aux nombreuses victoires à l'indice de performance glanées par la marque ces dernières années. Le Cabriolet sera équipé d'un moteur Panhard Tigre bicylindre de 851 cm3 qui développe 50 ch dans sa première version et utilise la base de la PL 17. Au Salon 1960 on peut avoir deux autres motorisations optionnelles : 702 et 954 cm3 qui développe 75 ch SAE. Un Hard Top est également commercialisé. Au salon de Paris

1961 la gamme s'étoffe avec l'apparition de la Grand Luxe, reconnaissable par ses optiques doubles empruntées à la Facelia de Facel-Véga, que l'on a appelé Mégalux, et un hard-top. Elle se distingue par un tableau de bord gainé de cuir, un volant en bois, de phares antibrouillards et longues portées et de pare-soleil. Il s'agit là d'une des dernières représentantes de l'association de Charles Deutsch et René Bonnet, deux grands noms du sport automobile, qui ont donné naissance à quelques brillantes machines de course sur base Panhard. Particulièrement attachés à la légèreté et l'aérodynamique, ils ont appliqué ces principes à leurs modèles de tourisme. Capable de frôler 170 km/h, il est particulièrement rare puisque la production n'a pas dépassé 200 exemplaires. René Bonnet et Charles Deutch ne parvenant plus à se retrouver sur leurs projets se séparent en 1962.

La DB présentée dans ces pages est donc une rare Grand Luxe et fut mise en circulation en 1961. De couleur bleu Lakeland, la sellerie est en cuir blanc. La voiture est complète sauf l'ensemble moteur / boîte ayant été désaccouplé de la voiture sans doute pour une restauration de celui-ci. Elle représente un excellent projet de restauration à finir, la base étant saine et l'intérieur en bon état. La DB fut sans doute repeinte il y a quelques années. Tous les accessoires spécifiques sont présents et même la capote est en excellent état. Il ne restera qu'à retrouver une mécanique adéquate pour venir faire revivre ce superbe petit cabriolet.

At the end of the 1950s the cabriolet and roadster market was booming and the offer in this segment included heavy English convertibles such as the Aston Martin DB2/4, Jaguar XK150, Austin-Healey 100-6, or German ones with the190 SL, the expensive Triumph TR-3, Porsche 356 or MG A in sports models. In France we have the Renault Floride in the light and popular vehicle category. DB is interested in this market and wants to offer a car that is more powerful than a Floride and lighter than all the others with superior dynamic qualities. The two manufacturers with a passion for motor racing, Charles Deutsch and René Bonnet, joined forces in 1947 and with their DB

they won numerous victories with coupes and single-seaters with Panhard engines. At the same time, they also marketed convertibles and sports coaches, including the famous DB HBR 4 and 5. At the 1959 Paris Motor Show, the French car manufacturer unveiled a sporty-looking cabriolet called « Le Mans ». Its name refers to the numerous performance index victories won by the brand in recent years. The Cabriolet will be equipped with an 851 cc two-cylinder Panhard Tiger engine that develops 50 bhp in its first version and uses the base of the PL 17. At the 1960 Show, two other optional engines will be available: 702 and 954 cm3 which develops 75 bhp SAE. A Hard Top was also marketed. At the 1961 Paris Motor Show, the range was expanded with the appearance of the Grand Luxe, recognizable by its double headlamps borrowed from the Facelia by Facel-Véga, which was called Mégalux, and a hard-top. It features a leather-wrapped dashboard, a wooden steering wheel, fog and long-range headlights and a sun visor. It is one of the last representatives of the association of Charles Deutsch and René Bonnet, two great names in motor sport, who have produced some brilliant racing machines on a Panhard base. Particularly attached to lightness and aerodynamics, they have applied these principles to their touring models. Capable of approaching 170 km/h, it is particularly rare since production has not exceeded 200 units. René Bonnet and Charles Deutsch could no longer find each other on their projects, so they split up in 1962.

The DB presented in these pages is therefore a rare Grand Luxe version and was put into circulation in 1961. The body is Lakeland blue with white leather upholstery. The car is complete except for the engine and gearbox which has been uncoupled from the car, probably for a restoration. It represents an excellent restoration project to be finished, the base is sound and the interior is in good condition. The DB was probably repainted a few years ago. All the specific accessories are present and even the soft top is in excellent condition. All that remains is to find an adequate mechanic to come and revive this superb little cabriolet.

77

5 000 - 10 000 € SANS RÉSERVE

Le dernier des sept exemplaires produits
Complète, sympathique projet de restauration
Historique intéressant, plus que 5 exemplaires existants

The last of seven cars produced
Restoration project
Interesting history, only 5 cars remaining

Titre de circulation américain
Châssis n° 107S

American registration papers
Chassis n° 107S

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

1959 Panhard **Arista** PASSY

Au cours des années 1950, de nombreux artisans commercialisent des voitures conçues dans leurs ateliers sur base de voitures de série. Raymond Gaillard concessionnaire Panhard à Paris et propriétaire du Grand Garage Molière est l'un d'entre eux. Il finance le petit constructeur Callista qui commercialise un roadster sur base de Panhard Dyna. L'arrivée de la Panhard Junior en 1951, moins chère, mettra un terme à l'aventure Callista. Raymond Gaillard n'étant pas du genre à baisser les bras, il fonde en 1953 la marque Arista. Il relance ainsi la commercialisation du roadster Ranelagh alors renommé Le Mans. Ce roadster servira de base pour le projet de coupé Rallye exposé au Salon de Paris 1953. Le coupé Passy lui succède et sera dévoilé lors du salon de Paris 1954. Réalisé sur la base de la nouvelle Panhard Dyna Z, il possède une carrosserie en fibre de verre. Le coupé connaitra quelques modifications courant 1956 afin de faciliter sa production. Il adopte ainsi une calandre simplifiée, abandonne l'ensemble de ses éléments chromés et des pare-chocs sont installés en vue de l'homologation. En 1958, le coupé connaitra une ultime évolution, son pavillon est rehaussé afin de faciliter l'accès aux places arrière. Hélas, en raison d'un prix de vente trop élevé, l'Arista Passy ne parvient pas à séduire. Proposée à la vente jusqu'en 1963, seuls 7 exemplaires auront été vendus. Le constructeur Arista aura au total produit une centaine de voitures sur une dizaine d'années.

Selon les registres de la marque, notre exemplaire est le dernier des sept exemplaires produits. Mise en circulation en 1959, il a la particularité d'être vendu neuf en Californie ! Il est retrouvé à Los Angeles par un collectionneur, chef d'escale chez Air France, qui profite de ses déplacements pour acheter et rapatrier des voitures en France. Il achètera la voiture en 1990 avant de la revendre deux ans plus tard à Monsieur et Mme R.B. Toujours en papiers américains et complète, notre exemplaire a abandonné sa teinte verte d'origine pour un sable métallisé dans l'air du temps. Toujours équipé de son intérieur d'origine, de sa mécanique et de ses accessoires, voilà l'occasion de restaurer l'un des cinq exemplaires subsistants.

During the 1950s, many craftsmen marketed cars designed in their workshops on the basis of production cars. Raymond Gaillard, Panhard dealer in Paris and owner of the Grand Garage Molière is one of them. It finances the small manufacturer Callista which markets a roadster based on Panhard Dyna. The arrival of the cheaper Panhard Junior in 1951 brought the Callista adventure to an end. Raymond Gaillard not being the type to give up, he founded the Arista brand in 1953. He thus relaunched the marketing of the Ranelagh roadster then renamed Le Mans. This roadster will serve as the basis for the Rallye coupé project exhibited at the 1953 Paris Motor Show. The Passy coupé succeeds it and will be unveiled at the 1954 Paris Motor Show. Made on the basis of the new Panhard Dyna Z, it has a fiber body. The coupe will undergo some modifications during 1956 in order to facilitate its production. It thus adopts a simplified grille, abandons all its chrome elements and bumpers are installed for homologation. In 1958, the coupe underwent a final evolution, its roof was raised to facilitate access to the rear seats. Unfortunately, due to too expensive selling price, Arista Passy fails to seduce. Offered for sale until 1963, only 7 copies were sold. Manufacturer Arista will have produced a total of around 100 cars over ten years.

According to the brand's records, our copy is the last of the seven specimen produced. Put into circulation in 1959, it has the distinction of being sold new in California! It was found in Los Angeles by a collector, station manager at Air France, who took advantage of his travels to buy and repatriate cars to France. He bought the car in 1990 before selling it two years later to Mr. and Mrs. R.B. Still in American papers and complete, our copy has abandoned its original green tint for a metallic sand in the spirit of the times. Still equipped with its original interior, mechanics and accessories, this is the opportunity to restore one of the five surviving examples.

Très belle allure
Remise en route facile
Une des première 24

Staggering design
Easy project
One of the first 24

Carte grise française normale
Châssis n° 2300478

French registration
Chassis N°: 2300478

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

6 000 - 8 000 € SANS RÉSERVE

1963 Panhard 24 CT

Nettement plus sportive que la Panhard PL 17, la 24 visait un tout autre marché. Ce petit coupé à la ligne très avant-gardiste s'adresse à une clientèle moderne et dynamique. L'intelligence de sa conception nous la devons à Louis Bionier qui a déjà plus de 40 ans de carrière chez Panhard lorsqu'il crée la 24. Trois versions seront disponibles, la CT, la B et la BT à l'empattement rallongé pour loger 4 personnes confortablement. De 1963 à 1967 seulement 26 962 exemplaires seront commercialisés.
La 24 CT ici présentée est un modèle de 1964 mise en circulation pour la première fois le 23 décembre 1963. De couleur rouge, elle est équipée d'un intérieur en skaï blanc. Le propriétaire actuel possède celle-ci depuis 2012. L'état général est très correct, l'ensemble ayant sûrement été repeint il y a quelques années. Le moteur est un échange standard d'après la plaque de celui-ci. N° MS 002852. Une remise en route facile permettra de remettre ce bel exemplaire de 24 CT sur le chemin de la promenade.

Clearly sportier than the Panhard PL 17, the 24 was aimed at a completely different market. Its official launch in the summer of 1963 could have been an event almost comparable to that of the DS. Automobile journalists of the time would not be mistaken in presenting this car as having a bright future. This small coupé with a very avant-garde design is aimed at a modern and dynamic clientele devouring consumerism. The intelligence of its design we owe it to Louis Bionier who already had a career of more than 40 years with Panhard when he created the 24. Three versions will be available, the CT, the B and the BT with an extended wheelbase to comfortably accommodate 4 people. From 1963 to 1967 only 26,962 units were sold.
The 24 CT presented here is a 1964 model first put into circulation on 23 December 1963. It is red in colour and has a white vinyl interior. The current owner has owned it since 2012. The general condition is very good, the whole thing having surely been repainted a few years ago. The engine is a standard exchange according to its plate. N° MS 002852. An easy restart will allow to put this very nice example of 24 CT back on the way to the pleasure drive.

Restauration à terminer
Sellerie en excellent état
Freins à disques

Great project
Upholstery in superb condition
Discs brakes

Sans carte grise

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

To be sold without registration

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

2 000 - 5 000 € SANS RÉSERVE

circa 1965 Panhard 24 CT

« Aux fervents de la conduite rapide, Panhard présente la 24 CT. Dotée du célèbre moteur Tigre aux performances brillantes : 150 km/h ». Tel est l'ouverture du catalogue d'époque pour le lancement de la nouvelle 24, le ton est donné ! La Panhard 24 est présentée à la presse le 24 juin 1963 à la roseraie Truffaut. Le succès est au rendez-vous mais très vite Citroën alors propriétaire de la marque depuis 1965, n'aide pas vraiment l'essor de celle-ci faute d'un réseau très limité. Il s'agira de la dernière des Panhard & Levassor de l'histoire lorsque la production s'éteint en 1967. Les 24 CT sont des modèles recherchés pour leur conception originale et leur relative rareté.
Le modèle présenté ici constitue une chance d'acquérir un projet de restauration intéressant. La caisse est en très bon état de conservation, saine et sans trace de corrosion. L'ensemble moteur boîte est absent mais pourra se retrouver sans trop de difficultés. La sellerie en simili noir est en excellent état. Tout comme la peinture sûrement refaite il y a quelques années.

"Panhard presents the 24 CT to enthusiasts of fast driving. Equipped with the famous Tigre engine with a brilliant performance of 150 km/h". This is the opening of the catalogue for the launch of the new 24, the tone is set! The Panhard 24 is presented to the press on 24 June 1963 at the Truffaut rose garden. It was a great success, but Citroën, who had owned the brand since 1965, did not really help the brand's development due to the lack of a very limited network. It would be the last of the Panhard and Levassors in history when production ceased in 1967. The 24 CTs are sought-after models for their original design and relative rarity.
The model presented here represents a chance to acquire an interesting restoration project. The body is in a very good state of preservation, sound and without any trace of corrosion. The engine and gearbox assembly is missing but can be found without too much difficulty. The upholstery in black leather is in excellent condition. As is the paintwork, which was probably redone a few years ago.

30 000 - 50 000 € SANS RÉSERVE

Belle restauration
Moteur d'origine
Performante et légère

Sans carte grise
Châssis n° 35052

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Well restored
Matching engine
Lightness and performance

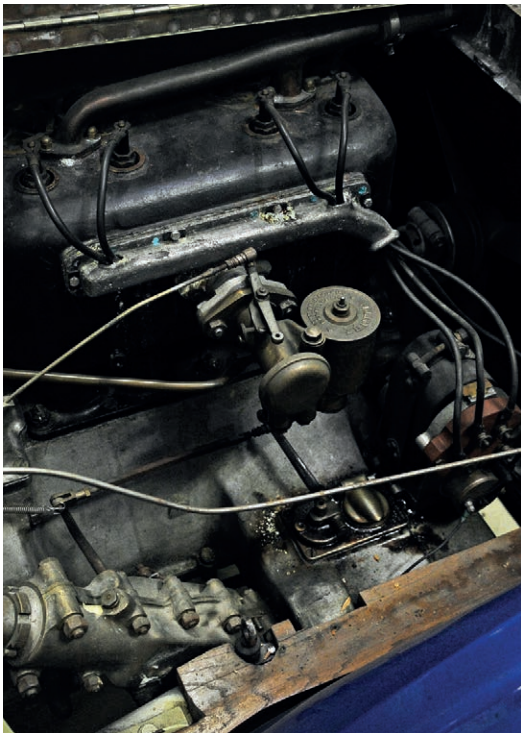
No registration title
Chassis n° 35052

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

circa 1913 Panhard & Levassor X19

A l'aube du premier conflit mondial, Panhard & Levassor trône toujours au sommet de la production nationale, montrant en permanence innovation, performance, confort et luxe pour un marché qui n'est pas encore accessible au grand public. Le constructeur brille également en compétition et compte parmi ses pilotes des noms comme Henri Farman, Le Chevalier René de Knyff ou encore Charles Rolls en personne.
La X19 fait figure d'intermédiaire dans la gamme du constructeur. Loin des gros moteurs de plus de 20 CV, elle est propulsée par un quatre cylindres de 2150 cm3 développant 10 CV. La nouveauté de ce moteur est d'être fondu d'un seul bloc, ce qui permet de gagner en compacité. Elle n'en reste pas moins performante et légère. Ce moteur SU4E est l'un des derniers moteurs à soupapes utilisés par le constructeur. Produit de 1912 à 1921, ce châssis pouvait recevoir plusieurs carrosseries notamment des torpédos 2 ou 4 places. En une dizaine d'années, 3020 exemplaires de la Panhard X19 auraient été produits.

La X19 que nous présentons a certainement été vendue par le garage A. Dutemple à Ivry. Elle se distingue par un large radiateur et des phares d'un diamètre important. Son habitacle se découpe en deux parties. La partie avant avec deux sièges séparés et la partie arrière avec une banquette. L'accès au poste de conduite est surprenant puisque pour s'installer au volant qui est à droite, il faut passer par la porte de gauche. Autre fait surprenant le bouchon de remplissage du carburant se trouve au beau milieu du tableau de bord. La voiture possède une boite de vitesse à 4 rapports avec une grille en H contrairement à la plupart des voitures de l'époque qui possédait un système en ligne. Notre exemplaire a été entièrement restauré il y a quelques années, il se trouve aujourd'hui dans un très bon état. Seul son moteur nécessitera une remise en route.



At the dawn of the First World War, Panhard & Levassor still sits at the top of national production, constantly showing innovation, performance, comfort and luxury for a market that is not yet accessible to the general public. The manufacturer also shines in competition and counts among its drivers names like Henri Farman, Le Chevalier René de Knyff or even Charles Rolls himself. The X19 is an intermediary in the manufacturer's range. Far from large engines over 20 HP, it is powered by a four-cylinder 2150 cm3 developing 10 HP. The novelty of this engine is that it is cast in a single block, which makes it possible to gain in compactness. It is nonetheless efficient and light. This SU4E engine is one of the last valve engines used by the manufacturer. Produced from 1912 to 1921, this chassis could accommodate several bodies including 2 or 4 seater torpedoes. In ten years, 3020 copies of the Panhard X19 have been produced.

The X19 that we are presenting was certainly sold by the A. Dutemple garage in Ivry. It is distinguished by a large radiator and large diameter headlights. Its interior is divided into two parts. The front part with two separate seats and the rear part with a bench. Access to the driving position is surprising since to get into the steering wheel which is on the right, you have to go through the left door. Another surprising fact is the fuel filler cap which is right in the middle of the dashboard. The car has a 4 speed gearbox with an H grid unlike most cars of that period which had an inline system. Our copy was fully restored a few years ago and is now in very good condition. Only its engine will require a restart.

Version limousine
Belle présentation
Moteur souple et silencieux

Limousine version
Nice presentation
Smooth and silent motor

Carte grise française de collection
Châssis n° 98235

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

French registration papers as historic vehicle
Chassis n° 98235

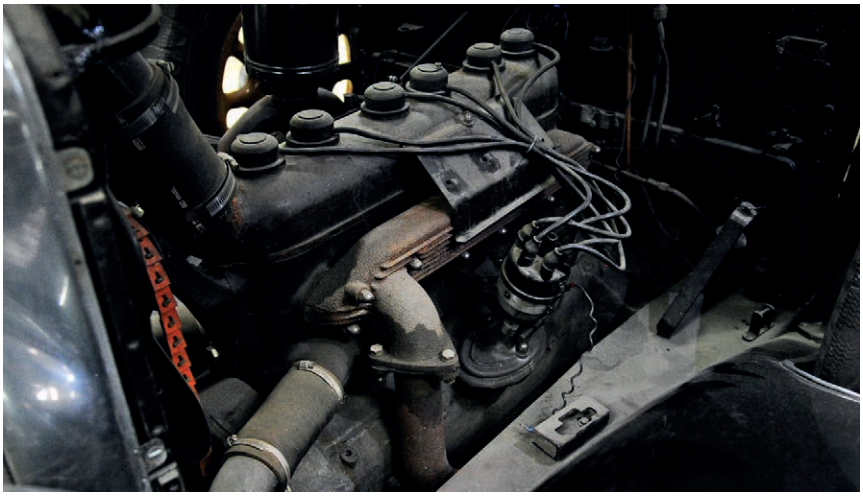
Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

12 000 - 18 000 € SANS RÉSERVE

1931 Panhard & Levassor Six CS X72

La Panhard & Levassor CS est une voiture de luxe le plus souvent carrossée en berline 4 portes mais également disponible en coupé et cabriolet. Dessinées par Louis Bionier, elles sont reconnaissables à leur calandre verticale cintrée en son centre, faite de lamelles chromées, accueillant un logotype « PL » encadré des lettres SS pour « Sans Soupapes ». Commercialisée de 1930 à 1938, elle fut présentée comme le petit modèle de la DS 8 cylindres. Le S faisant référence à son châssis surbaissé. Elle propose un moteur 6 cylindres sans soupapes de 2344 cm3 ou de 2516 cm3pour la CS Spécial. En 1932, le type X68 cède sa place au type X72. Une version « RL » incluant une roue libre dans la classique boite de vitesses à 4 rapports apparait également cette année-là. La carrosserie a été mise à jour en 1934 avec l'apparition de la version Panoramique pour le châssis X74. Cette dernière est munie d'un pare-brise en 3 parties, caractérisé par de petites fenêtres verticales bombées de chaque côté de la vitre principale, favorisant ainsi la vision du conducteur et des passagers. Les voitures équipées de ce système portent le suffixe « RL-N ». Cette version sera produite jusqu'en 1937. La CS sera progressivement remplacée par l'élégante Dynamic présentée en 1936 qui reprendra elle aussi ce fameux pare-brise panoramique.

La CS que nous présentons est équipée d'une splendide carrosserie limousine noire à liserés jaunes. Mis en circulation le 5 avril 1931, cet exemplaire a reçu une restauration complète il y a quelques années. A l'intérieur, la sellerie présente un joli motif pied de poule également repris sur les strapontins. La ligne élégante de ces Panhard a été sublimée par les dessins d'Alexis Kow, à qui l'on doit quasiment toutes les publicités de la marque à cette époque. Globalement très bien construites, avec un sens du détail accompli, elles étaient appréciées d'une clientèle aisée. Une simple remise en route sera nécessaire avant de pouvoir à nouveau sillonner les départementales au volant de cette belle limousine.



The Panhard & Levassor CS is a luxury car most often bodied as a 4-door sedan but also available as a coupe and convertible. Designed by Louis Bionier, they are recognizable by their vertical grille arched in its center, made of chrome slats, housing a « PL » logo framed by the letters SS for « Without Valves ». Marketed from 1930 to 1938, it was presented as the small model of the 8-cylinder DS. The S refers to its lowered frame. It offers a 6-cylinder engine without valves of 2344 cm3 or 2516 cm3 for the CS Special. In 1932, the X68 type gave way to the X72 type. An "RL" version including a freewheel in the classic 4-speed gearbox also appeared that year. The body was updated in 1934 with the appearance of the Panoramic version for the X74 chassis. The latter is fitted with a 3-part windshield, characterized by small curved vertical windows on each side of the main window, thus promoting the view of the driver and passengers. Cars equipped with this system have the suffix « RL-N ». This version will be produced until 1937. The CS will be gradually replaced by the elegant Dynamic presented in 1936 which will also take over this famous panoramic windshield.

The CS that we present is equipped with a splendid black limousine bodywork with yellow piping. Put into circulation on April 5, 1931, this specimen received a complete restoration a few years ago. Inside, the upholstery features a pretty houndstooth pattern also featured on the folding seats. The elegant line of these Panhards was sublimated by the designs of Alexis Kow, to whom we owe almost all the brand's advertising at that time. Very well built, with an accomplished sense of detail, they were appreciated by a wealthy clientele. A simple restart will be necessary before being able to cross the departmental roads again at the wheel of this beautiful limousine.

18 000 - 26 000 € SANS RÉSERVE

Version panoramique
Berline de luxe
Moteur souple et silencieux

Sans carte grise
Moteur n° 95109

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Panoramique version
Luxury sedan
Smooth and silent motor

No registration papers
Engine n°95109

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

circa 1934

Panhard & Levassor Six CS Panoramique

La Panhard & Levassor CS est une voiture de luxe le plus souvent carrossée en berline 4 portes mais également disponible en coupé et cabriolet. Dessinée par Louis Bionier, elles sont reconnaissables à leur calandre verticale cintrée en son centre, faite de lamelles chromées, accueillant un logotype « PL » encadré des lettres SS pour « Sans Soupapes ». Commercialisée de 1930 à 1938, elle fut présentée comme le petit modèle de la DS 8 cylindres. Le S faisant référence à son châssis surbaissé rajoutant ainsi une touche d'élégance. Elle propose un moteur 6 cylindres sans soupapes de 2344 cm3 ou de 2516 cm3pour la CS Spécial. En 1932, le type X68 cède sa place au type X72. Une version « RL » incluant une roue libre dans la classique boite de vitesses à 4 rapports apparait également cette année-là. La carrosserie a été mise à jour en 1934 avec l'apparition de la version Panoramique pour le châssis X74. Cette dernière est munie d'un pare-brise en 3 parties, caractérisé par de petites fenêtres verticales bombées de chaque côté de la vitre principale. Elles sont censées améliorer la visibilité en éliminant l'angle mort du montant de pare-brise. Mais il s'agit plus d'un argument commercial et esthétique que d'un vrai progrès, vu les déformations engendrées par la courbure de la vitre. Les voitures équipées de ce système portent le suffixe « RL-N', elles seront produites jusqu'en 1937. La CS sera progressivement remplacée par l'élégante Dynamic présentée en 1936 qui reprendra elle aussi ce fameux pare-brise panoramique.

La Six CS que nous présentons est une version berline dotée du pare-brise panoramique. Sa carrosserie noire à baguette grises est associée à un intérieur en velours vert pâle et un ciel de toit crème. Sa restauration ayant été interrompue, quelques travaux seront à prévoir.

The Panhard & Levassor CS is a luxury car most often bodied as a 4-door sedan but also available as a coupe and convertible. Designed by Louis Bionier, they are recognizable by their vertical grille arched in its center, made of chrome slats, housing a « PL » logo framed by the letters SS for « Without Valves ». Marketed from 1930 to 1938, it was presented as the small model of the 8-cylinder DS. The S refers to its lowered frame. It offers a 6-cylinder engine without valves of 2344 cm3 or 2516 cm3 for the CS Special. In 1932, the X68 type gave way to the X72 type. An "RL" version including a freewheel in the classic 4-speed gearbox also appeared that year. The body was updated in 1934 with the appearance of the Panoramic version for the X74 chassis. The latter is fitted with a 3-part windshield, characterized by small curved vertical windows on each side of the main window, thus promoting the view of the driver and passengers. Cars equipped with this system have the suffix « RL-N ». This version will be produced until 1937. The CS will be gradually replaced by the elegant Dynamic presented in 1936 which will also take over this famous panoramic windshield.

The Six CS that we present is a sedan version with the panoramic windshield. Its black bodywork with gray stripes is paired with a pale green velor interior and cream headliner. Its restoration having been interrupted, some work will be expected.

Modèle rare et intéressant
Belle restauration
Moteur d'origine

Rare and interesting model
Well restored
Matching engine

Carte grise française
Châssis n° : 70693

French registration papers
Chassis n° 70693

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

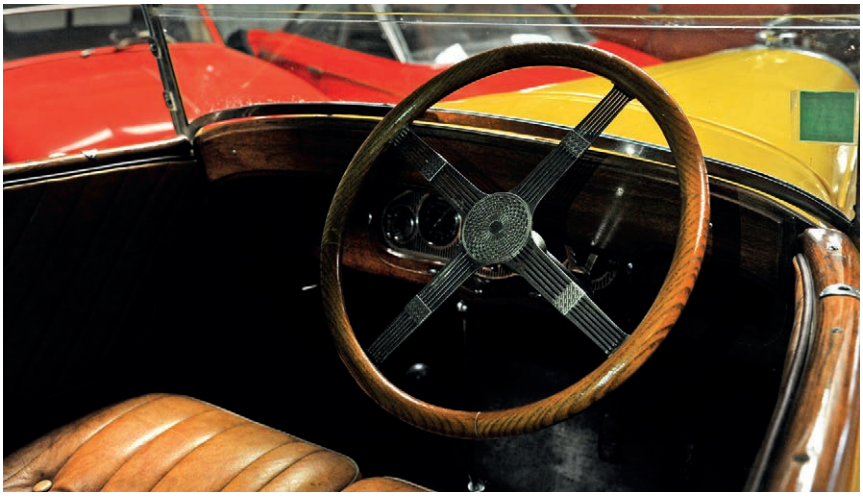
24 000 - 32 000 € SANS RÉSERVE

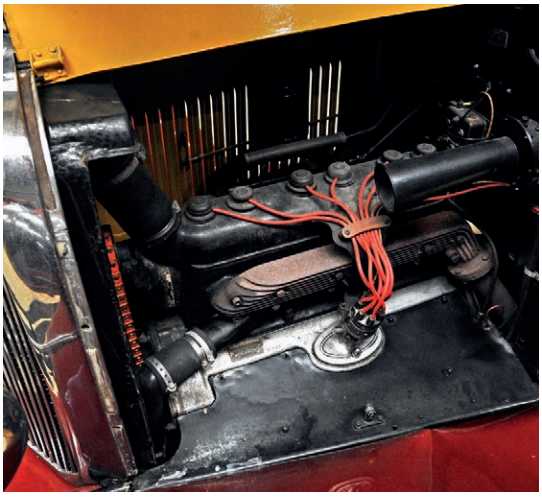
1928 Panhard & Levassor Torpedo X63

En 1891, Panhard & Levassor commercialise la première voiture de série équipée du moteur Daimler : la P2D. La firme est également à l'origine du système Panhard qui définit l'architecture classique du moteur avant entrainant via un embrayage, une boite de vitesses et un différentiel. La constructeur acquiert très vite une bonne réputation et ses automobiles sont réputées performantes et cossues. La première décennie du 20ème siècle fut celle de l'expansion et du perfectionnement technique avec à partir de 1904 des moteurs à soupapes d'admission et grosses cylindrées.
Toujours à la pointe de l'innovation, Panhard & Levassor propose en 1911 un nouveau type de moteur sans soupapes basé sur le brevet déposé par Charles Yale Knight. Les soupapes étaient remplacées par des chemises coulissantes couvrant et découvrant les ouvertures d'admission et d'échappement. Ce nouveau système est d'abord installé sur la Panhard 20 CV équipée d'un moteur 4 cylindres de 4400 cm3. À l'origine, les chemises coulissantes sont réalisées en fonte, matériau auto-lubrifié. Mais ces chemises sont épaisses et lourdes, elles empêchent les montées en régime rapide et les vitesses de rotation élevées. À partir de 1923, le constructeur innove avec de nouvelles chemises minces, en acier, beaucoup plus légères. Grâce à cette avancée technique, les moteurs tournent plus vite et gagnent en nervosité. Panhard & Levassor construit son premier six-cylindre sans soupapes en 1927 et ne proposera que des six-cylindre à partir de 1934.

Dotée de la direction à droite comme toutes les voitures de luxe françaises, la X63 est propulsée par un six-cylindre de 2344 cm3 développant 12 CV. Son moteur de type SK6C4 est associé à une boite de vitesses à 4 rapports. La type 63 fut fabriquée à 1629 exemplaires de 1928 à 1931.

Acquis au cours des années 80, l'exemplaire que nous présentons est un torpédo de 1928. Il a été entièrement restauré il y a quelques années et se trouve aujourd'hui dans un très bon état. Il présente une livrée bicolore rouge et jaune associée à un intérieur en simili marron. Ses chromes sont étincelants et les boiseries sont très bien conservées. Seule sa mécanique nécessitera une remise en route.





In 1891, Panhard & Levassor marketed the first production car fitted with the Daimler engine: the P2D. The firm is also at the origin of the Panhard system which defines the classic architecture of the front engine driving via a clutch, a gearbox and a differential. The manufacturer very quickly acquired a good reputation and its cars were deemed efficient and opulent. The first decade of the 20th century was one of expansion and technical improvement with, from 1904, intake valve and large displacement engines.

Always at the forefront of innovation, Panhard & Levassor in 1911 offered a new type of valveless engine based on the patent filed by Charles Yale Knight. The valves were replaced by sliding liners covering and uncovering the intake and exhaust openings. This new system was first installed on the 20 CV Panhard equipped with a 4-cylinder 4400 cc engine. The sliding liners were originally made of cast iron, a self-lubricating material. But these liners are thick and heavy, they prevent rapid ramp-ups and high rotational speeds. From 1923, the manufacturer innovated with new thin, steel liners, much lighter. Thanks to this technical advance, the engines run faster and become more nervous. Panhard & Levassor built its first valveless six-cylinder in 1927 and would only offer six-cylinder from 1934. Equipped with right-hand steering like all French luxury cars, the X63 is powered by a 2344 cm3 six-cylinder developing 12 HP. Its SK6C4 type engine is associated with a 4-speed gearbox. The type 63 was manufactured in 1629 copies from 1928 to 1931.

Acquired in the 1980s, the specimen we present is a 1928 roadster. It was fully restored a few years ago and is now in very good condition. It has a two-tone red and yellow livery associated with a brown leatherette upholstery. Its chrome is sparkling and the woodwork is very well preserved. Its mechanics will require a restart.

Superbe restauration
Célèbre utilitaire de la marque
Mécanique fiable et robuste

Nice restoration
Famous van
Reliable mechanics

Sans carte grise
Châssis n° OS 657

No registration papers
Chassis n° OS 657

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

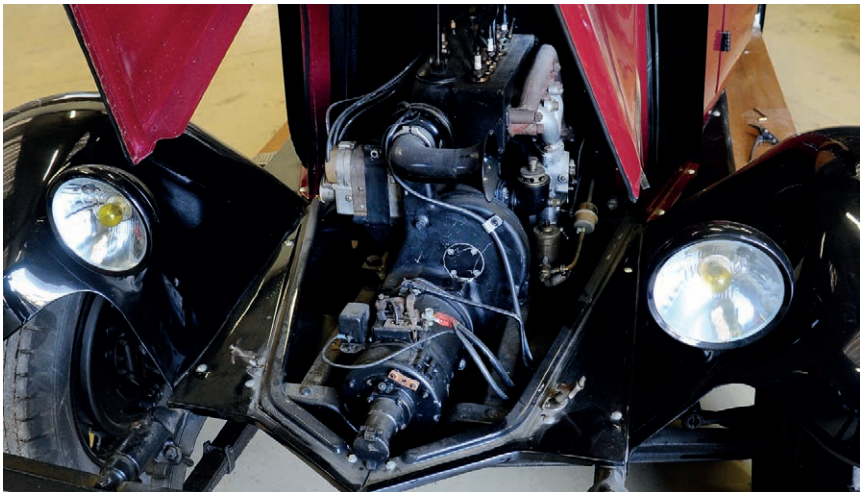
16 000 - 22 000 € SANS RÉSERVE

circa 1924

Renault OS

C'est en 1900, deux ans après avoir fabriqué sa première voiture que Louis Renault se lance dans la fabrication de véhicules destinés au transport de marchandises. Le premier camion est d'ailleurs construit sur la base d'une voiture de tourisme mais très rapidement la firme au losange va développer et étoffer sa gamme. Au cours des années suivantes un plan de développement permettra l'enrichissement du catalogue avec des véhicules de plus en plus polyvalents et dotés de capacités plus importantes. Pendant les quatre ans de la première guerre mondiale, la production s'orientera pour contribuer à l'effort de guerre. Au sortir de celle-ci Renault réemploie son outil industriel, fabrique de nouveaux modèles et continue ses plans de développement. Dérivé du Type AG-1, le châssis type OS date de 1924 et sera très longtemps au catalogue jusqu'au milieu des années 30. Disponible avec différentes longueurs de châssis acier, il est mu par un 4 cylindre de 10 CV et sera proposé en de multiples déclinaisons comme fourgon de livraison, camion de chantier à benne basculante, à plateau, à ridelles, camion pour brasseur ou charbonnier, fourgon de déménagement, bétaillère, ou encore plateforme bâchée.

Le modèle que nous présentons est dans la collection depuis bien longtemps. Il fut entièrement restauré et servait lors des vendanges dans les domaines aux alentours ou lors de mariages. La carrosserie, rehaussée d'une peinture rouge et noire a très bien vieilli tout comme la caisse bois qui indique clairement que cette restauration remonte à une dizaine d'années tout au plus. Equipée d'une benne pouvant accueillir un banc de part et d'autre, l'ensemble a beaucoup de charme en plus d'être en excellent état. Prêt à reprendre du service, son compartiment moteur est propre tout comme son habitacle en skaï noir et sa capote. Il ne fait aucun doute qu'à ce prix, les amateurs du genre seront au rendez-vous.



It was in 1900, two years after having manufactured his first car that Louis Renault started the manufacture of vehicles intended for the transport of goods. The first truck was built on the basis of a passenger car, but the firm very quickly developed and expanded its range. Over the following years, a development plan will allow the catalog to be enriched with increasingly versatile vehicles with greater capacities. During the four years of the First World War, production will be oriented to contribute to the war effort. At the end of this Renault re-employs its industrial tool, manufactures new models and continues its development plans. Derived from the Type AG-1, the OS type chassis dates from 1924 and will be in the catalog for a very long time until the mid-1930s. Available with different chassis lengths, it is powered by a 10 hp 4 cylinder and will be offered in multiple versions such as delivery van, dump truck, moving van, livestock trailer, or even a covered platform.

The model we present has been in the collection for a long time. It was completely restored and was used during the harvest in the surrounding estates or at weddings. The bodywork, enhanced with red and black paint, has aged very well, as has the wooden body, which clearly indicates that this restoration dates back to ten years at most. Equipped with a tipper that can accommodate a bench on either side, this truck has a lot of charm in addition to being in excellent condition. Ready to be back in action, its engine compartment is clean, as are its black leatherette interior and soft top. There is no doubt that at this price, enthusiasts won't miss it.

Belle restauration
Jolie combinaison de couleurs
Boite 4 rapports

Well restored
Nice combination of color
4-speed gearbox

Sans carte grise
Châssis n° 120429

No registration papers
Chassis n° 120429

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

8 000 - 12 000 € SANS RÉSERVE

Peugeot Type 177M

circa 1926

La Peugeot 177 est une auto du milieu de gamme 4 places. Elle succède à la Peugeot 163 en 1924. Elle appartient à la catégorie stratégique des 10 CV et entre en concurrence avec les Citroën B2 ou la Renault KZ. Elle hérite de la mécanique et du châssis de la 163, portée à 1525 cm3. En six ans, il existera 7 versions différentes. La Peugeot 177 B est fabriquée à Sochaux de 1924 à 1926. Les 177 BH et 177 BL ne diffèrent seulement que par des détails, notamment les rapports de transmission et le diamètre des roues. En 1926, ces 3 modèles sont remplacés par la 177 M. La cylindrée du moteur est alors réduite à 1300 cm3 pour 7 CV, elle reçoit une boîte de vitesses à 4 rapports non synchronisés et le châssis est rallongé de 15 cm. La 177 M sera remplacée par la R en 1928.
L'exemplaire que nous présentons est une 177 M Torpédo. La voiture a été entièrement restaurée et se trouve dans un très bel état, une simple remise en route de sa mécanique sera à effectuer.

The Peugeot 177 is a 4-seater mid-range car. It succeeded the Peugeot 163 in 1924, belonging to the strategic 10 CV category and competing with the Citroën B2 or the Renault KZ. It inherits the mechanics and chassis of the 163, increased to 1525 cm3. In six years, there will be 7 different versions. The Peugeot 177 B was produced in Sochaux from 1924 to 1926. The 177 BH and 177 BL differ only in details, notably the transmission ratios and the diameter of the wheels. In 1926, these 3 models were replaced by the 177 M. The engine displacement was then reduced to 1300 cm3 for 7 CV, it received a gearbox with 4 non-synchronized ratios and the chassis was lengthened by 15 cm. The 177 M will be replaced by the R in 1928.
The model we are presenting is a 177 M Torpedo. The car has been completely restored and is in a very good condition, a simple restart of its mechanics will have to be done.

Belle présentation
Rare et originale
Lignes seventies et qualité germanique

Nice looking
Rare and original
Seventies look and German quality

Carte grise française
Châssis n° 4832516641

French registration papers
Chassis n° 4832516641

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

3 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1972

Volkswagen K70 L

La Volkswagen K70 est une berline originale et élégante, conçue par l'ingénieur en chef de NSU Ewald Praxl et son designer Claus Luthe. Commercialisée de 1970 à 1973 par Volkswagen après l'acquisition de NSU en 1969, elle deviendra la première traction Volkswagen à moteur avant refroidi par eau. En concurrence avec l'Audi 100, la K70 n'a finalement été commercialisée que sous forme de berline à un peu plus de 210 000 exemplaires en trois ans. Mélangeant les techniques et l'esprit des deux marques, elle conserve la dénomination de NSU, K désignant le mot allemand Kolben (piston) et 70 une puissance moteur de 70 PS. Dotée de lignes fluides, légères et bien équilibrée, une version LS sera même proposée avec un 1.6l développant 100 cv.

L'exemplaire proposé ici a été mis en circulation le 8 décembre 1972. Equipée du moteur 1.6l de 9cv fiscaux, sa carrosserie a visiblement été restaurée il y a quelques années et présente une belle allure générale avec des ouvrants bien alignés, sans traces de chocs ni de corrosion. Très bien construite, 'habitacle d'origine est en parfait état avec une sellerie impeccable, tout comme les moquettes et les plastiques. Affichant un peu plus de 63 000 km au compteur notre exemplaire devrait reprendre du service sans difficulté après une petite remise en route. Voilà une voiture rare et originale à petit prix.

The Volkswagen K70 is an original and elegant sedan, designed by NSU chief engineer Ewald Praxl and designer Claus Luthe. Marketed from 1970 to 1973 by Volkswagen after the acquisition of NSU in 1969, it would become the first Volkswagen front-wheel drive water-cooled engine. In competition with the Audi 100, the K70 was ultimately marketed only as a sedan with just over 210,000 units in three years. Mixing the techniques and spirit of the two brands, it retains the name NSU, K denoting the German word Kolben (piston) and 70 an engine power of 70 PS. With fluid lines, light and well balanced, an LS version will even be offered with a 1.6l engine developing 100 hp. The specimen offered here was first ergistered on December 8, 1972. Equipped with the 1.6l 9 hp engine, its bodywork was visibly restored a few years ago and presents a good general appearance with well aligned sashes, without traces of shocks or corrosion. Very well built, the original cabin is in perfect condition with impeccable upholstery, as are the carpets and plastics. Showing a little over 63,000 km on the odometer, our copy should be back on the road without difficulty after a short restart. Here is a rare and original car at a low price.

Structure saine
Projet de restauration
Estimation attractive

Good restoration project
Sound body
Attractive estimate

Carte grise française
Châssis n°13KA6942

French registration
Chassis n°13KA6942

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

1 000 - 2 000 € SANS RÉSERVE

1973 Citroën 2CV

Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant que peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 lorsque Pierre Jules Boulanger, ingénieur de la marque, lance un projet de TPV : Toute Petite Voiture. Il est aidé par le dessinateur de génie Flaminio Bertoni et d'André Lefèvre. Avec plus de 42 ans de carrière, c'est une des voitures les plus connues au monde, il se vendra plus de 5 millions d'exemplaires.
Le modèle ici présenté est une 2CV6 bleue équipée du moteur 3CV. L'intérieur de celle-ci est en skaï noir. L'ensemble est complet et très sain. Une remise en route facile sera à effectuer pour reprendre le chemin de la balade au volant de cette voiture de légende.

A brilliant concept, the Citroën 2 CV is a simple and robust car requiring little maintenance. Its origins date back to the 1930s when Pierre Jules Boulanger, the brand's engineer, launched a TPV project: Toute Petite Voiture. He was assisted by the genius designer Flaminio Bertoni and André Lefèvre. With a career spanning more than 42 years, it is one of the most famous cars in the world, selling more than 5 million units.
The model presented here is a blue 2CV6 equipped with the 3CV engine. The interior of this one is in black simili. The set is complete and very healthy. An easy restart will be necessary to get back on the road at the wheel of this legendary car.

Rare première série
Complète
Idéal premier achat

Rare first series
Complete
Ideal first car

Sans carte grise
Châssis n° : 84298

No registration title
Chassis n° 84298

Véhicule vendu dans l'état, sans contrôle technique et pouvant nécessiter des frais de remise en route

Vehicle sold as is, without technical inspection and may require a restart costs

200 - 400 € SANS RÉSERVE

circa 1970 CITROËN Ami 8 BREAK

L'Ami 8 vient en remplacement de l'Ami 6. Si cette dernière était dessinée par Flaminio Bertoni, le nouveau modèle sera l'œuvre de Robert Opron. Tout le monde connait le succès de ce modèle qui sera commercialisé pendant plus de 10 ans. Décliné en version berline ou break, le châssis et le moteur sera emprunté à la non moins célèbre 2CV.
Le modèle ici présenté est une Ami 8 de première série reconnaissable à ses vitres latérales coulissantes. De couleur rouge bordeaux relativement rare sur ce modèle, l'intérieur est en tissu rouge. L'ensemble est d'origine et demande à être restauré entièrement.

The Ami 8 replaces the Ami 6. If the latter was designed by Flaminio Bertoni, the new model will be the work of Robert Opron. Everyone knows the success of this model which will be marketed for more than 10 years. Available in sedan or station wagon version, the chassis and engine will be borrowed from the no less famous 2CV.
The model presented here is an Ami 8 of the first series, recognizable by its sliding side windows. Relatively rare in burgundy red on this model, the interior is in red fabric. The whole car is original and needs to be fully restored.

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2020

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros. Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :
AUTOMOBILES :
• 15% HT + TVA au taux en vigueur soit 18 TTC jusqu'à 500 000 €
• 12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4 TTC sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 500 001 €
• 10% HT + TVA aux taux en vigueur soit 12 TTC sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 1 000 001 €
AUTOMOBILIA :
• 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC
Les acquéreurs via le Live (cf. Enchères via Drouot Digital) paieront, en sus des enchères et des frais de l'étude, une commission de 1,80% TTC (frais 1,5% HT et TVA 0,30%) reversée à la plateforme.

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal, avec des honoraires acheteurs de 14.40 % TTC
° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.
* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % (20 % pour les bijoux, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples – casques de F1 par exemple) à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE.
# Lots visibles uniquement sur rendez-vous
~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente d'Automne 2020 : Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.
Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans un local fermé et sécurisé à 25 km de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.
• L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 250€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.
• Au-delà du jeudi suivant la vente, le coût quotidien du stationnement sera de 35€ HT par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule.
Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire.
L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

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

DIVERS

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

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

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.
2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.
3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique…) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs ….) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.
4°/ Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.
5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année…) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.
6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.
7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.
Important : il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant

toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc).
La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès L'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

ENCHERES

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

REGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.
Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjugé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.
Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

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

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

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

DEFAUT DE PAIEMENT

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des 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. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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

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

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortir de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.
Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse serviceclients@aguttes.com, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.

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

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2020

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

CARS

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

AUTOMOBILIA :

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

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.4% including tax

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

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

 # Lots which may be viewed only by appointment

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

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Collection during The Autumn Sale 2020: An email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

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

- *Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €250 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.*
- *After the Thursday following the auction, the cost of parking will be €35 + VAT per day, each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected.*

Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder.

The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/her and to whom he/she will have given an original written authorisation and a copy of his/her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

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

MISCELLANEOUS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back to a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially

when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.).
Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.
Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.
Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.
In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer.
In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.
Means of payment accepted by our accounts department:

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

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

- *Credit card (except American Express and remote payment). Multi-payments for one lot with the same card are not allowed*
- *Cheques (if no other means of payment is possible)*
  - *· Upon presentation of two pieces of identification*
  - *· Important: Delivery is possible after 20 days*
  - *· Cheques will be deposited immediately. No delays will be accepted.*
  - *· Payment with foreign cheques will not be accepted.*

NON-PAYMENT

CLAUDE AGUTTES SAS will claim from buyers who fail to pay interest levied at the legal rate plus 5 percentage points and the reimbursement of any additional costs resulting from their failure to pay, with a minimum fee of €500, including in the case of false bidding ('revente sur folle enchère') the difference between the price at which the lot was originally auctioned and the price obtained at its re-sale, together with the costs incurred in holding this new sale. Without any payment within 30 days, 10% penalty will be applied to your invoice.

LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is stipulated that any public liability actions instituted on the occasion of valuations or voluntary and court-ordered public auctions will lapse five years after the date of the valuation or auction. These terms and conditions of sale are governed exclusively by French law. Any dispute relating to their existence, their validity, the right to challenge them and their binding effect on any bidder or purchaser shall fall within the jurisdiction of the courts of Paris (France).

FURTHER INFORMATION

French law imposes strict rules applying to the commercial use of endangered species of animals. The different appendices to the international regulations of 3 March 1973 (CITES) require that a link be established between the specimen and the document proving its lawful origin. This ruling – 338/97 dated 9/12/1996 – which has been re-transcribed in European Community law (Appendices A/B/C) allows the commercial use of regulated species (CITES) subject to the presentation of documents proving their lawful origin. The documents in this instance are the following:

- *For Appendix A: a detailed history of the specimen (for recent specimens)*
- *For Appendix B: birds must be fitted with either identification bands or electronic tags and must have documentation proving their lawful origin. The auction sale record must be kept as it provides a complete history of each specimen. Recent specimens from species protected in the French Environmental Code, born and raised in captivity, enjoy an exemption under the ministerial decree of 14/07/2006. As such, they may be used commercially, given the traceability between the specimen and the documentation proving its lawful origin. Other specimens which pre-date the application of these rules (ministerial decree of 21/07/2015) may be used commercially.*

Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.
So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.

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

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Mars 2021, Paris

1962 - Alfa Romeo Giulietta SZT
Ex 24h du Mans 1963 - Ex Targa Florio 1964 - ex 1000 km de Monza 1965
Plusieurs participations récentes au Tour Auto et Le Mans Classic
Adjugée 670 380 € TTC

AGUTTES

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

Comment acheter *chez Aguttes* ?

1

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

Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

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

2

Avant la vente, demander des informations au département sur un lot

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

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

3

Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

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

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

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

4

Enchérir

S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com

S'enregistrer pour enchérir sur le *live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5 000 €)

Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com

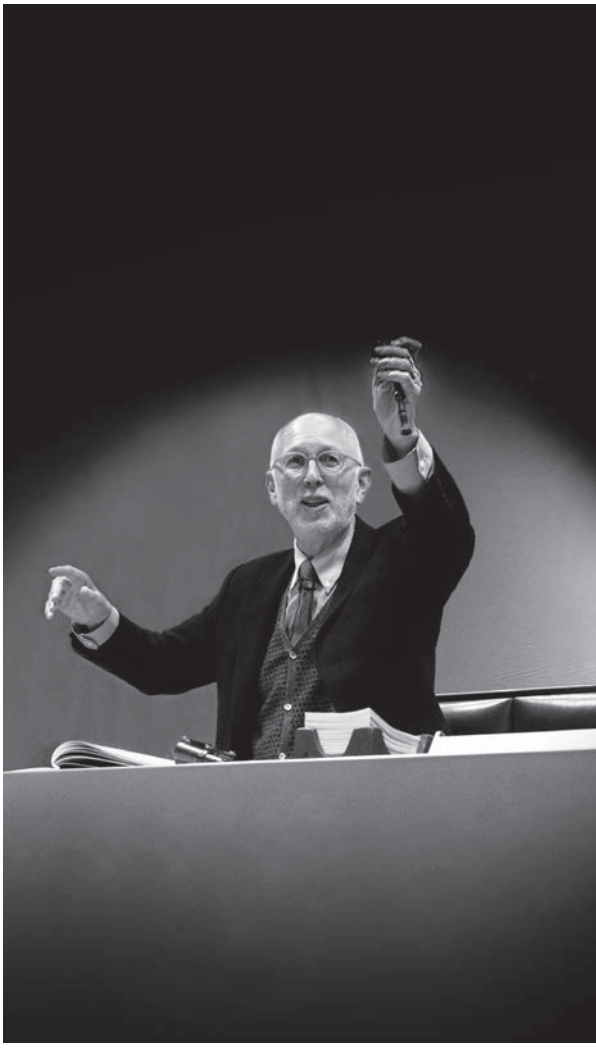
Venir et enchérir en salle

5

Payer et récupérer son lot

Régler son achat (idéalement par virement bancaire)

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur



Claude Aguttes, président et commissaire-priseur

AGUTTES

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

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

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

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

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

Art russe
Ivan Birr
+33 (0)7 50 35 80 58 - birr.consultant@aguttes.com

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

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

Design & Arts décoratifs du 20e siècle
Marie-Cécile Michel
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

Impressionniste & Moderne
Eugénie Pascal
+33 (0)1 41 92 06 43 - pascal@aguttes.com

Livres anciens & modernes
Affiches, Manuscrits & Autographes
Les collections Aristophil
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'Art
Élodie Beriola
+33 (0)1 41 92 06 46 - beriola@aguttes.com

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

Montres
Elio Guerin
+33 (0)1 47 45 93 07 - guerin@aguttes.com

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

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

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

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

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

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

Lyon
François Rault
+33 (0)4 37 24 24 24 - contact@aguttes.com

Bruxelles
Charlotte Micheels
+32 (0)2 311 65 26 - micheels@aguttes.com

VENTES PRIVÉES

1951 - Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina - Matching numbers
Moins de 10 exemplaires encore répertoriés - Ticket d'entrée sur les plus beaux évènements historiques du monde
Prix sur demande, contactez le département

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

NOVEMBRE
DÉCEMBRE
2020

Calendrier des ventes

24·11 **LES COLLECTIONS ARISTOPHIL** HISTOIRE POSTALE *Vente à huis clos*	**01**·12 **MODE & BAGAGERIE** ONLINE ONLY *online.aguttes.com*	**03**·12 **ART CONTEMPORAIN** ONLINE ONLY *online.aguttes.com*	**10**·12 **MAÎTRES ANCIENS** TABLEAUX & DESSINS *Aguttes Neuilly*	**14**·12 **IMPRESSIONNISTE & MODERNE** *Aguttes Neuilly*
26·11 **MONTRES** ONLINE ONLY *online.aguttes.com*	**02**·12 **VINS & SPIRITUEUX** *Aguttes Neuilly*	**05**·12 **ARTS D'ASIE** *Aguttes Neuilly*	**10**·12 **MONTRES** *Aguttes Neuilly*	**14**·12 **ART CONTEMPORAIN** *Aguttes Neuilly*
30·11 **PEINTRES D'ASIE, ŒUVRES MAJEURES** *Vente à huis clos*	**03**·12 **ART RUSSE IV** *Aguttes Neuilly*	**07**·12 **DESIGN & ARTS DÉCORATIFS DU 20e SIÈCLE** *Aguttes Neuilly*	**13**·12 **AUTOMOBILES DE COLLECTION** *Aguttes Neuilly*	**15**·12 **XV-XXE SIÈCLE** MOBILIER & OBJETS D'ART *online.aguttes.com*

Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur **aguttes.com**

GRANDS VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
2 décembre 2020, Neuilly-sur-Seine

Un assortiment du Domaine de la Romanée-Conti, millésime 2000 - Caisse bois panachée 12 bouteilles
Estimation 30 000 - 35 000 €, proposé à la vente le 2 décembre 2020

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. À consommer avec modération

AGUTTES

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

DESIGN & ARTS DÉCORATIFS 20e SIÈCLE

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
7 décembre 2020, Neuilly-sur-Seine

RON ARAD (né en 1951) Paire de chaises dites Schizo
Proposée à la vente le 7 décembre

AGUTTES

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

MONTRES

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
10 décembre 2020, Neuilly-sur-Seine

Rolex GMT-Master réf. 1675, vers 1977
Proposée à la vente le 10 décembre

AGUTTES

Contact : Elio Guerin
+33 (0)1 47 45 93 07 - guerin@aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
14 décembre 2020, Neuilly-sur-Seine

GEORGES MATHIEU (1921-2012). *Malaises furibonds*, 1990
Adjugé 89 600 € TTC

AGUTTES

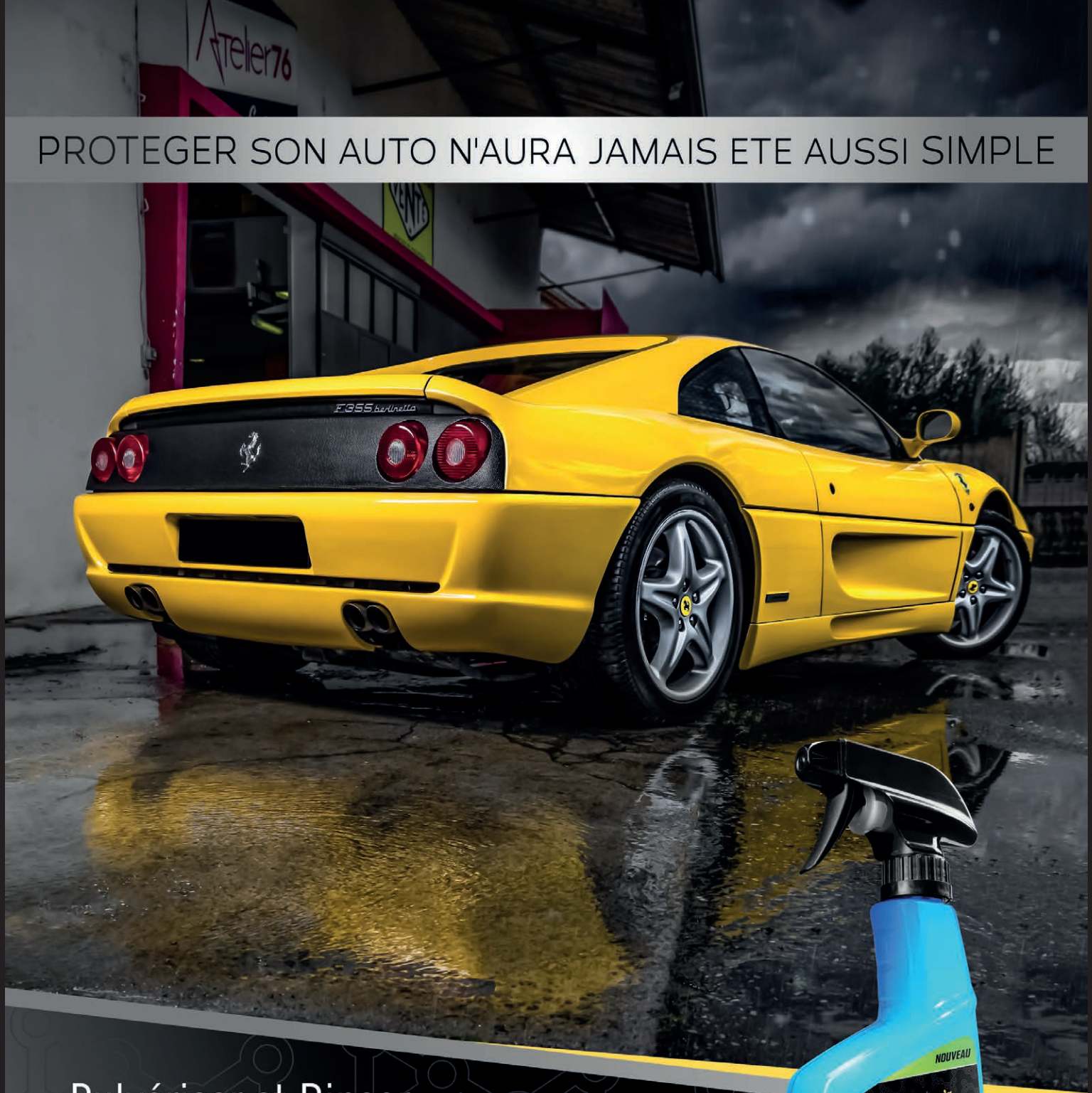
Contact : Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

BRIMONCOURT

CHAMPAGNE

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

PROTEGER SON AUTO N'AURA JAMAIS ETE AUSSI SIMPLE



Pulvériser et Rincer
Effet Immediat
Traitement Hydrophobe
Technologie Hybride SIO2 Meguiar's

S'utilise lors du lavage après avoir rincé le véhicule. A la première utilisation, pulvériser et essuyer. Rincer et pulvériser à nouveau puis rincer et effectuer l'essuyage final. Aux prochains lavages il suffira simplement de pulvériser et rincer directement.

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert ou un catalogue en appelant le 0800 800 193 ou visitez notre site meguiars.fr

AGUTTES