AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE D'ÉTÉ

Dimanche 20 juin 2021

Optic 2000
151
MOTUL
MOTUL
MOTOR OILS

CONTACTS POUR CETTE VENTE

Directeur de département

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

Spécialiste

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

Spécialiste

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

Administratrice

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

Consultant

Raphaël de Serres
+33 (0)6 07 18 64 83
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

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés
Directeurs associés
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Aguttes- Reynier

Associés
Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

SAS Claude Aguttes
(SVV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine

SELARL Aguttes & Perrine
Commissaire-priseur judiciaire

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE D'ÉTÉ

NEUILLY-SUR-SEINE

20.06.2021

Vente aux enchères

Dimanche 20 juin 2021, 15h
Aguttes Neuilly

Exposition publique

Espace Charenton
327 rue de Charenton, 75012 Paris
Vendredi 18 juin : 12h-18h
Samedi 19 juin : 10h-18h
Dimanche 20 juin : 9h-12h (sur rendez-vous)

Les mesures liées à la crise sanitaire sont susceptibles de changer. Nous vous invitons à consulter régulièrement **aguttes.com** afin de prendre connaissance des changements quant à l'organisation de l'exposition et/ou la date de la vente aux enchères.

Cliquez et enchérissez sur **aguttes.com**

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

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

ÉDITO

De la Sizaire & Naudin Sport de 1906 à la Morgan 3-Wheeler de 2016, voici 110 ans d'histoire automobile et près de 100 voitures de collection réunis dans le catalogue de la vente d'été. A l'aube d'une liberté retrouvée, l'évasion redevient possible et l'envie ne nous a jamais vraiment quittés… C'est avec beaucoup de plaisir que nous vous accueillerons à l'Espace Charenton à Paris pour vous présenter notre sélection, venez à notre rencontre, nous vous attendons de pied ferme. Si vous préférez le confort de votre intérieur, sachez que nous pourrons vous répondre même à l'autre bout du monde avec des rapports de conditions précis et objectifs. Bien sûr l'erreur est humaine, mais la transparence est notre maitre mot.

Jamais un catalogue de notre département n'avait couché autant de voitures anciennes sur papier glacé. Il faut reconnaitre que cinq collections le composent et réunissent à elles seules les deux tiers du catalogue. Que chaque propriétaire soit remercié pour la confiance qu'il nous a accordée. Sans eux, rien de tout cela ne serait possible.

Sans elle, rien n'aurait été possible non plus. Je parle cette fois-ci de l'équipe qui m'entoure et qui se développe petit à petit. Très prochainement, Clothilde Duval qui œuvre à nos côtés depuis trois ans prendra la responsabilité du département Automobilia avec des ambitions nouvelles et Augustin Delalande, du haut de ses 20 ans, nous rejoindra à plein temps dès septembre. La passion n'attend pas le nombre des années…

Nos prochains rendez-vous sont nombreux à commencer par la vente Automobilia qui se tiendra en juillet sur notre plateforme Aguttes Online. Puis ce sera le lundi 30 aout à l'occasion de la 30e édition du Tour Auto Optic 2ooo dont Aguttes sera partenaire en organisant la première vente aux enchères du Tour sous la nef du Grand Palais Ephémère. Réunissant trente lots (Automobiles de collection, Horlogerie, Vins & Spiritueux, Design et Art Contemporain) exclusivement, nous sommes à votre écoute si vous souhaitez nous y rejoindre en proposant un lot. Enfin, lors des Journées Européennes du Patrimoine du 17 au 19 septembre 2021, nous vous retrouverons à Aulnay pour la vente d'une partie des réserves du Conservatoire Citroën. Suivront Epoqu'Auto en novembre et la Vente d'Automne en fin d'année… mais ça, nous aurons l'occasion d'en reparler.

From the 1906 Sizaire & Naudin Sport to the 2016 Morgan 3-Wheeler, here are 110 years of automotive history and nearly 100 classic cars in the summer sale catalogue. At the dawn of a newfound freedom, escape is once again possible and the desire has never really left us... It is with great pleasure that we will welcome you to the Espace Charenton in Paris to present you our selection, come and meet us, we are waiting for you. If you prefer the comfort of your own home, we will be able to answer you even at the other end of the world with precise and objective condition reports. Of course, to make a mistake is human, but transparency is our watchword.

Never before has a catalogue from our department featured so many classic cars on glossy paper. It must be said that five collections make up the catalogue and together they make up two thirds of it. We would like to thank each owner for the trust they have placed in us. Without them, none of this would be possible.

Without her, nothing would have been possible either. This time I am talking about the team that surrounds me and which is developing little by little. Very soon, Clothilde Duval, who has been working with us for three years, will take over responsibility for the Automobilia department with new ambitions, and Augustin Delalande, who is 20 years old, will join us full time from September. Passion does not wait...

Our next appointments are numerous, starting with the Automobilia sale which will be held in July on our Aguttes Online platform. Then it will be on Monday 30th August on the occasion of the 30th edition of the Tour Auto Optic 2ooo, of which Aguttes will be a partner by organizing the first auction of the Tour under the nave of the Grand Palais Ephémère. Bringing together thirty lots (Classic cars, Watches, Wines & Spirits, Design and Contemporary Art) exclusively, we are listening to you if you wish to join us by offering a lot. Finally, during the European Heritage Days from 17 to 19 September 2021, we will meet you in Aulnay for the sale of part of the Citroën Conservatory reserves. This will be followed by Epoqu'Auto in November and the Autumn Sale at the end of the year... but we'll talk about that later.

Gautier Rossignol

INDEX

ABARTH 750 SESTRIERE ZAGATO 25
AC ACE BRISTOL 35
ALPINE A 110 1600 S 40
ANTONY « BERGAMOTTE » 41
AUSTIN COOPER S 1071 WORKS 34
AUTOBIANCHI A112 E 94
BMW 318 IS E36 56
BMW R50 S 20
BMW R60 19
BMW R50/2 18
BMW Z1 29
BMW Z4 ROADSTER 55
BUGATTI TYPE 55 « BLASQUEZ » 39
CHEVROLET APACHE 3100 100
CHRYSLER IMPERIAL 51
CITROËN 2 CV CHARLESTON « 39 KM » 6
CITROËN 2CV AZ KA (6 SPECIAL) 75
CITROËN 2CV AZAM 73
CITROËN 2CV CAMIONNETTE 69
CITROËN ACADIANE 70
CITROËN AMI 6 77
CITROËN AMI 6 BREAK 71
CITROËN AMI 8 BERLINE 76
CITROËN C4 8
CITROËN DS21 INJECTION 74
CITROËN M35 7
CITROËN TRACTION 11 BL 72
DE TOMASO PANTERA « GR. 3 » 17
DELAHAYE 135 CABRIOLET CHAPRON 45
DELAHAYE 135 COUPE DES ALPES 44
DELAHAYE 148 COACH LETOUNEUR & MARCHAND 46
DUCATI 350 DESMO « RACING » 21
FERRARI 400 54
FERRARI 612 SCAGLIETTI 53
FIAT 1200 PININFARINA COUPÉ 24
FIAT 500 R 1
FIAT 600 95
FIAT 600 96
FIAT 600 98
FIAT NECKAR JAGST 97
FORD THUNDERBIRD 50
HILLMAN SUPER MINX 99
HOMMELL VAILLANTE « GRAND DÉFI » 27
HUMMER H2 57
JAGUAR XJS V12 CABRIOLET 14
JAGUAR XK 120 OTS 11
JAGUAR XK 140 OTS 13
JAGUAR XK 150 FHC « FAST ROAD » 12
LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 3 52
LANCIA ARDENNES POURTOUT 43
LANCIA THEMA 8.32 59
LOTUS EUROPA TWIN CAM 5
MASERATI 430 BITURBO 32
MATRA BONNET DJET VS 33
MERCEDES-BENZ 190 E 2.5 16 31
MERCEDES-BENZ 420 SEC 30
MGB « RACING » 4
MG TC 37
MORGAN 3-WHEELER 28
PANHARD PICHON-PARAT DOLOMITES 26
PANHARD PL17 78
PEUGEOT 203 BERLINE 60
PEUGEOT 203 BREAK 61
PEUGEOT 203 PICK-UP BÂCHÉ 62
PEUGEOT 204 BREAK 67
PEUGEOT 304 BREAK 68
PEUGEOT 403 BERLINE 63
PEUGEOT 403 BERLINE 64
PEUGEOT 403 BREAK 65
PEUGEOT 404 BERLINE 66
PORSCHE 356 B 90 1600 23
PORSCHE 911 2.0 S TARGA « SOFT WINDOW » 16
RENAULT 4 CV 79
RENAULT 4L 85
RENAULT 4L F6 83
RENAULT 6 84
RENAULT 8 82
RENAULT AVANTIME 58
RENAULT DAUPHINE 80
RENAULT FRÉGATE 81
RILEY ELF MINI CLUBMAN 9
ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET PAR FERNANDEZ & DARRIN 47
ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET PAR FERNANDEZ & DARRIN 48
ROLLS-ROYCE PHANTOM II CABRIOLET PAR FERNANDEZ & DARRIN 49
ROVER P4 100 2
SAAB 96 « GR. 2 » 36
SIMCA 1000 91
SIMCA 1100 93
SIMCA 1300 92
SIMCA ARONDE CHÂTELEINE 86
SIMCA ARONDE INTENDANTE 87
SIMCA ARONDE P60 ETOILE 89
SIMCA ARONDE P60 MONTLHÉRY 22
SIMCA ARONDE 90 A 88
SIMCA CHAMBORD 90
SIZAIRE & NAUDIN SPORT 42
SIZAIRE-BERWICK PAR LABOURDETTE 38
TOYOTA BJ 40 LAND CRUISER 10
TRIUMPH TR6 3
VOLVO P1800 S 15

Belle présentation
Fort capital sympathie
Désirable petite découvrable

Nice appearance
Attractive convertible
Attracting sympathy

5 000 - 10 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 5186384

French registration title as historic vehicle
Chassis n° 5186384

1974

FIAT 500 R

Dénomination commerciale connue dans le monde entier, la 500 a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Coccinelle ou la 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous la forme moderne que vous connaissez. La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin en juillet 1957. Elle est équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm^3, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch. Dès lors, Fiat va augmenter la cylindrée de son moteur bicylindre et parfaire l'équipement des versions qui suivront dans l'ordre des lettres de l'alphabet. Après la Normale «A», la Sport «B» et la Toit ouvrant «C», la version «D» (simplement car il s'agit de la 4ème version) est dévoilée en 1960. Puis, au Salon de Genève 1965, Fiat lance la 500 F (car la lettre «E» a été attribuée à une finition «America» de la 500 D). Cette dernière reçoit des portes ouvrant contre le vent, un pare-brise agrandi et un intérieur avec une finition de meilleure facture. Le succès de la version F fera dire aux observateurs de l'époque que la 500 est arrivée à maturité et convaincra Fiat de poursuivre sa carrière avec la version L puis R jusqu'en 1975.

L'exemplaire que nous présentons correspond à la dernière série des Fiat 500 R produites de 1972 à 1975. Elle a été mise en circulation le 6 novembre 1974. Elle se présente aujourd'hui dans un très bon état, sa carrosserie a été entièrement repeinte récemment et son intérieur en simili noir a également été restauré. Son compteur affiche aujourd'hui 45 850 km. Au niveau mécanique, elle est équipée d'un moteur de Fiat 126 type 126 A1.000 associé à une boite de vitesse manuelle à 4 rapports. Cette petite découvrable fonctionne bien, que vous soyez en ville ou à la campagne, sa conduite est agréable et ludique, elle se trouve finalement très polyvalente. Présenté aujourd'hui avec une estimation attractive, notre bel exemplaire constitue une belle opportunité d'acquérir l'un des plus grands mythes de la production italienne.

AGUTTES

The 500 is a world-famous trade name thanks to whom Fiat in internationally popular. As famous as the Beetle or the 911, its fame is such that it has reappeared in recent years in the modern form everyone knows. The very first Fiat Nuova 500 series was presented in Turin in July 1957. It was equipped with an air-cooled vertical twin-cylinder 479 cm³, at the rear, delivering 13 hp. From then on, Fiat increased the capacity of its two-cylinder engine and improved the equipment of the versions that followed in the order of the letters of the alphabet. After the Normal «A», the Sport «B» and the Sunroof «C», the «D» version (simply because it was the 4th version) was unveiled in 1960. Then, at the 1965 Geneva Motor Show, Fiat launched the 500 F (because the letter «E» was attributed to an «America» finish of the 500 D). That one received doors that opened against the wind, an enlarged windshield and an interior with a better finish. The success of the F version made people at that time say that the 500 had reached maturity and convinced Fiat to continue its career with the L and then R versions until 1975.

The car we present is the last series of Fiat 500 produced from 1972 to 1975. It is on the road since November 6th, 1974. It is now in a very good condition, its body has been completely repainted recently and its black imitation leather interior has also been restored. Its odometer shows today 45 850 km. The car is equipped with a Fiat 126 A 1.000 engine associated to a 4 speed manual gearbox. This little convertible works well, whether you are in town or in the countryside, driving it is pleasant and fun, the car is very versatile. Presented today with an attractive estimate, our beautiful example is a great opportunity to acquire one of the greatest legend of Italian production.

Historique connu
Estimation attractive
Configuration d'origine

Known history
attractive estimate
Original configuration

5 000 - 10 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française
Châssis n° 650003763

French title
Chassis n° 650003763

1960

ROVER P4 100

La Rover P4 est présentée au London Motors Show en 1949, conçue par Gordon Bashford, elle sera produite jusqu'en 1964. Elle se caractérise comme une berline de luxe de taille moyenne affectueusement surnommée «Tante Rover». Elle se distingue notamment par ses ouvrants en aluminium et ses portes arrière suicide. Plusieurs évolutions équipées de moteurs 6 et 4 cylindres se succèderont. La P4 100 est présentée le 24 octobre 1959, elle est équiée d'un nouveau moteur 6-cylindres en ligne de 2.6 l dérivé du moteur 3.0 l de la P5 qui se veut coupleux et mélodieux. Elle dispose d'un intérieur luxueux doté d'une sellerie en cuir ainsi que de boiserie sur la planche de bord et le contour des vitres. On notera la présence d'un frein à main incurvé type « Shepherds Crook » typiquement british. La 100 était équipée de série du chauffage, de freins à disque à l'avant ou encore de l'overdrive. Au final 16 521 exemplaires seront fabriqués jusqu'en 1962. Avec son look si caractéristique, la P4 fait partie intégrante de la culture britannique, elle aura notamment été utilisée par la famille royale ou encore Grace Kelly.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 5 mai 1960 dans la banlieue de Londres. Il aura connu 4 propriétaires en Angleterre avant d'être importé en France en 1976. L'ancien propriétaire en fera l'acquisition en 1997 avant de la céder à son actuel propriétaire en 2017. La voiture se trouve aujourd'hui dans sa configuration d'origine en conduite à droite et présente une peinture bicolore marron et noire. La carrosserie a été refaite il y a de nombreuses années et se trouve aujourd'hui dans un état moyen. Des traces de corrosion sont à signaler sur les éléments de carrosserie qui ne sont pas en aluminium ainsi que sur le châssis. L'habitacle se trouve dans un bon état de conservation, les cuirs sont toujours ceux d'origine, la sellerie a simplement été reteintée il y a une vingtaine d'année. Au niveau mécanique, la voiture fonctionne parfaitement, son moteur, qui est celui d'origine, démarre au quart de tour et son overdrive est fonctionnel. La voiture est accompagnée d'un important dossier retraçant son historique ainsi que de sa notice d'utilisation.

AGUTTES

The Rover P4 was presented at the London Motors Show in 1949, designed by Gordon Bashford and produced until 1964. It is characterized as a mid-size luxury sedan and has the nickname «Aunt Rover». It is distinguished by its aluminum doors and its rear suicide doors. Several evolutions with 6 and 4 cylinders engine kept coming. The P4 100 was presented on October the 24th, 1959, it was equipped with a new 6-cylinders straight engine of 2.6 derived from the P5's 3.0 engine which is more torquey and melodious. It got a luxurious interior with leather upholstery as well as woodwork on the dashboard and around the windows. A typically British «Shepherds Crook» type curved handbrake is also present. The 100 was equipped as standard with heating, front disc brakes and overdrive. 16,521 cars were produced until 1962. With its characteristic look, the P4 is an integral part of the British culture, it was used by the royal family and Grace Kelly.

This car presented in our catalog was first on the road in 1960, on May the 5th, in the suburb of London. It has got 4 owners in England before being imported in France in 1976. The former owner got it from 1997 to 2017 when he sold it to its current owner. The car is today in its original right-hand drive configuration and has a two-tone brown and black paint. The body was refinished many years ago and is in average condition today. Marks of corrosion can be seen on the non-aluminum body parts and on the chassis. The interior is in a good state of preservation, the leathers are still the original ones and the upholstery has been tinted about 20 years ago. Mechanically, the car works perfectly, its engine, which is the original one, starts straight away and its overdrive works. The car comes with an important file telling its history as its user manual.

03

12 000 - 18 000 €

Estimation attractive
Configuration originale
6-cylindres envoutant

Carte grise française de collection
Châssis n° CC81593U

Attractive estimate
Original configuration
Enchanting 6-cylinders

French registration title as historic vehicle
Chassis n° CC81593U

1972

TRIUMPH TR6

Introduite à partir de 1968, la Triumph TR6 succède aux TR5 et TR250. Tout en conservant la structure, les portes et le pare-brise, le carrossier allemand Karmann parvient à moderniser la ligne de sa devancière, cette métamorphose lui permettra de prolonger son existence jusqu'en 1976. Côté mécanique, elle est dotée d'un 6-cylindres de 2498 cc alimenté par une injection directe Lucas, lui permettant de développer 150 ch. Le moteur est associé à une boite de vitesses manuelle à 4 rapports avec overdrive en option. Le marché outre-atlantique étant incontournable, Triumph a dû s'adapter pour respecter les normes anti-pollution américaines. Ainsi, les versions US sont équipées de deux carburateurs Stromberg 175 CDSE faisant baisser la puissance à 104 ch. Avec 91 850 exemplaires fabriqués, la TR6 fut un véritable succès commercial et figure aujourd'hui parmi les roadsters anglais les plus populaires.

L'exemplaire que nous présentons est une version américaine fabriquée en avril 1972. Il a été restauré il y a plusieurs années et possède aujourd'hui une configuration attrayante. Sa carrosserie a reçu une nouvelle peinture banche associée à une capote bleue ciel. A l'intérieur sa planche de bord en bois clair est associée à une sellerie en tissu et simili bleu ciel ainsi qu'à des panneaux de porte et des moquettes de la même teinte. Cette TR6 se trouve aujourd'hui dans un bon état général, ses chromes sont étincelants et son habitacle est bien conservé, seule sa carrosserie présente quelques défauts. Son compteur affiche un peu moins de 65 000 miles, soit environ 105 000 km. Au niveau mécanique, notre 6 cylindres est alimenté par 2 carburateurs Stromberg et est associé à une boite de vitesse manuelle à 4 rapports, sans overdrive. Notre essai routier nous a donné entière satisfaction, cette TR6 est très agréable à conduire, la mécanique démarre au quart de tour et la sonorité du 6 cylindres apporte quelque chose en plus. Avec son estimation attractive et sa configuration originale, notre TR6 ne manque pas d'arguments pour vous convaincre.

AGUTTES

Presented in 1968, the Triumph TR6 is the successor of the TR5 and TR250. It conserves the structure, the doors and the windshield of its predecessor, and the German coachbuilder Karmann modernizes the line. Thanks to this metamorphosis, the car will be produced until 1976. Mechanically, it is equipped with a 6-cylinder engine of 2498 cc powered by a Lucas direct injection, allowing it to develop 150 hp. The engine is associated with a 4-speed manual gearbox with optional overdrive. Because the across Atlantic market is essential, Triumph had to adapt for the American anti-pollution standards. So, the US version is equipped with two Stromberg 175 CDSE carburetors, reducing power to 104 hp. With 91,850 units produced, the TR6 was a real success and is now one of the most popular British roadster.

The car we present is an American version manufactured in April 1972. It has been restored several years ago and presents now a beautiful configuration. Its body has received a new white paint and a light blue top. Inside, the light wood dashboard is combined with a light blue fabric and leather imitation upholstery and with the door panels and carpets of the same color. This TR6 is today in a good overall condition, its chromes are sparkling and its interior is well preserved, only its bodywork shows some marks. The odometer shows less than 65,000 miles. Mechanically, our 6-cylinder is powered by two Stromberg carburetors and is associated with a 4-speed manual gearbox, without overdrive. Our test-drive gave us full satisfaction, this TR6 is very pleasant to drive, the mechanic starts straight away and the sound of the 6 cylinders brings something more. With its attractive estimate and its original configuration, our TR6 has plenty of arguments to convince you.

18 000 - 24 000 €

Préparation soignée
Idéale pour débuter en VHC
Nombreuses factures

Titre de circulation belge
Châssis n° : GNH5427921G
Moteur n° : 18V 468 F – H 2234I

Careful preparation
Ideal for beginners in historic motorsport
Numerous invoices

Belgian title
Chassis n°: GNH5427921G
Engine n°: 18V 468 F - H 2234I

1977

MGB «RACING»

Archétype du roadster britannique, la MGB fut construite entre 1962 et 1980 à environ 500 000 exemplaires (dont 150 000 coupés). Ce fut pendant longtemps le cabriolet le plus produit au monde, avant d'être détrôné par la Mazda MX-5. Son succès commercial s'explique en partie par sa ligne élégante, sa mécanique simple et performante (elle dispose à partir de la Mk II, d'un vilebrequin à cinq paliers), et son utilisation économique. Elle s'est aussi illustrée en compétition, au Tour de France Automobile, au Monte-Carlo ou aux 24 Heures du Mans…

L'exemplaire que nous présentons fut acquis en 2013, en Angleterre, par un amateur belge désirant s'aligner en course historique. La voiture, une Mk IV, alors strictement d'origine, fut alors entièrement démontée et préparée dans l'esprit de la voiture usine du généreux pilote Barry « Sideways » Sidery-Smith. Conservant sa teinte rouge d'origine et sa conduite à droite (idéale sur les cirsuits qui, pour la grande majorité, tournent à droite), elle reçut un arceau Safety Device, un hard-top en fibre conforme et une sérieuse préparation des trains roulants et du moteur. Notons aussi les très élégantes jantes Minilite qui l'équipent. Il semble qu'elle ait eu par le passé un passeport FIA, mais certains éléments de sécurité seront aujourd'hui à renouveler (baquets, harnais), tandis que certaines pièces, non conformes (radiateur alu, amortisseurs arrière à gaz et disques de frein ventilés) devront être remises d'origine pour prétendre au précieux sésame. A son volant, son ancien propriétaire prit part à de nombreuses courses open sur circuit en Belgique (Spa-Francorchamps, Zolder), aux Pays-Bas (Zandvoort), mais aussi en France (Croix-en-Ternois, Magny-Cours) et en Angleterre (Donington, Silverstone), mais aussi à quelques rallyes (Tour de Belgique, Midi-Minuit). Cette MGB, à la préparation soignée et réfléchie, permettra à son futur propriétaire de rouler en démonstrations ou en compétitions historiques pour un budget raisonnable, et un maximum de plaisir.

AGUTTES

Archetype of the British roadster, the MGB was built between 1962 and 1980 in about 500,000 units (including 150,000 GT coupés). It was for a long time the most produced convertible in the world, before being dethroned by the Mazda MX-5. Its commercial success was due in part to its elegant design, its simple and efficient mechanics (from Mk II onwards, it has a five-bearing crankshaft), and its economical use. It was also successful in competitions such as the Tour de France Automobile, the Monte Carlo and the 24 Hours of Le Mans...

The car we are presenting was acquired in 2013, in England, by a Belgian amateur wishing to compete in historic races. The car, a Mk IV, then strictly original, was then completely dismantled and prepared in the spirit of the factory car of the generous driver Barry «Sideways» Sidery-Smith. Retaining its original red paintwork and right-hand drive (ideal on circuits which, for the most part, turn right), it received a Safety Device roll bar, a compliant fiberglass hard top and a serious preparation of the chassis and engine. Also noteworthy are the very elegant Minilite wheels fitted to the car. It seems that in the past it had an FIA passport, but some safety elements will now have to be renewed (seats, harnesses), while some parts, which are not compliant (aluminium radiator, rear gas dampers and ventilated brake discs) will have to be returned to their original state in order to claim the precious sesame. At the wheel of this car, its former owner took part in numerous open circuit races in Belgium (Spa-Francorchamps, Zolder), in the Netherlands (Zandvoort), but also in France (Croix-en-Ternois, Magny-Cours) and in England (Donington, Silverstone), as well as in a few rallies (Tour de Belgique, Midi-Minuit). This MGB, with its careful and thoughtful preparation, will allow its future owner to drive in demonstrations or historic competitions for a reasonable budget, and a maximum of pleasure.

Voiture légère et performante
Plus de 28 000 € de factures
Eligible à de nombreuses compétitions

Light car with high performance
Over than 28,000 € of invoices
Eligible in many races

20 000 - 30 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 2562R

French registration title as historic vehicle
Chassis n° 2562R

1972

LOTUS EUROPA TWIN CAM

Les années 1960 voient apparaître de plus en plus d'autos sportives issues de conceptions nouvelles. Du côté britannique, Colin Chapman, ingénieur de génie, adapte le concept du moteur central arrière. Ainsi le 46ème projet de la firme est une voiture très en avance sur son temps avec un châssis poutre en acier et une carrosserie en fibre de verre. Elle est motorisée par un ensemble moteur/boîte de Renault 16 TX de 1 470 cm³ qui permet à la voiture d'atteindre environ 180 km/h, aidé par un Cx de 0,29 et une hauteur totale d'à peine un mètre qui favorise un centre de gravité extrêmement bas. L'auto présentée en 1966 respire le sport-prototype et demeure relativement spartiate, avec des vitres fixes, pas de poignées de porte et une planche de bord dépouillée. La voiture évoluera en 1971 avec l'apparition de la Type 54 ou Europa S2, qui adopte des vitres coulissantes, une carrosserie boulonnée, une planche de bord en bois et des sièges réglables. On lui reproche cependant toujours le manque de noblesse de sa mécanique. Lotus va y remédier avec sa nouvelle série : l'Europa Twin Cam, Type 74. Celle-ci est munie d'un moteur Ford de 1 558 cm³, de deux carburateurs double corps Dell'Orto ainsi que d'une culasse à deux arbres à cames en tête. Le moteur développe ainsi 105 ch et permet à cette petite bombe de tutoyer les 200 Km/h. En 1973 apparaît enfin la version Special « Big valves », ultime évolution dont les plus grosses soupapes font culminer la puissance à 125 ch. Agile et généreuse en sensations, elle a su conquérir son public avec près de 10 000 exemplaires vendus.

L'exemplaire que nous présentons est une Lotus Europa Twin Cam type 74 fabriquée en juillet 1972. Elle a été acquise en 2012 par son actuel propriétaire afin de participer au Tour Auto. La voiture a dès lors été confiée à l'atelier The Workshop dans le sud-ouest afin de la préparer en conséquence. Depuis 2012 plus de 28 000 € ont été investis pour sa préparation et sa fiabilisation. Elle est aujourd'hui dotée d'un arceau FIA, de deux carburateurs Weber 40 ou encore d'une boite de vitesse à 5 rapports. Son poids extrêmement réduit (600 kg) et sa mécanique volontaire confèrent à cette auto une efficacité redoutable. Cette Europa vous ouvrira les portes de nombreuses compétitions tout en vous procurant des sensations uniques à son volant.

AGUTTES

During the Sixties, we saw the emergence of a lot of sports cars with new design. The British genius engineer, Colin Chapman, adapts the concept of the central rear engine. So, the 46th project of the firm is a car far ahead of its time with a steel chassis and a fiberglass body. It is powered by a 1,470 cc Renault 16 TX engine and transmission that allows the car to reach about 180 km/h, helped by a Cx of 0.29 and an overall height of one meter that favors an extremely low center of gravity. The car presented in 1966 is a real sport-prototype and remains frugal, with fixed windows, no door handles and a stripped dashboard. The car evolved in 1971 with the Type 54 or Europa S2 look, which has sliding windows, a bolted body, a wooden dashboard and adjustable seats. It is still criticized for the lack of nobility of its mechanics. Lotus remedied it with his new Europa Twin Cam, Type 74. This one is equipped with a Ford 1558 cc engine, two twin carburetors Dell' Orto with a cylinder head with two overhead camshafts. The engine develops 105 hp and allows this little bomb to reach 200 km/h. In 1973, the Special «Big valves» version finally appeared, the ultimate evolution with larger valves that boosted power to 125 hp. Agile and giving amazing feelings, this car conquered its followers with nearly 10.000 units sold.

The car we present today is a Lotus Europa Twin Cam type 74 manufactured in July 1972. It was acquired in 2012 by its current owner to participate in the French Tour Auto. The car was then entrusted to The Workshop in the southwest to prepare it. Since 2012, more than 28,000 € have been invested for its preparation and its reliability. It is now equipped with an FIA rollbar, two Weber 40 carburetors and a 5-speed gearbox. The car is really efficient with its light weight (600 kg) and its vigorous mechanics. This Europa will open the doors of many competitions while providing amazing feelings behind the wheel.

LES CITROËN DE MONSIEUR H.

De mémoire, Monsieur H. a toujours roulé en Citroën, pour ses besoins professionnels (la famille est à la tête d'une importante entreprise de fabrication de chaussures), mais aussi à titre personnel. Il les a toutes aimées, de la C4 première du nom à la futuriste C6, en passant par l'iconique DS et la très performante CX GTi Turbo II. Il en possède encore quelques-unes d'ailleurs, chacune évoquant des souvenirs familiaux assez forts. Il est venu le temps de se séparer de sa 2 CV Charleston, remisée dès sa sortie de concession, et de sa M35, que Citroën lui a offert sans carte grise il y a plus de 30 ans. Toute sa vie durant, Monsieur H. s'est dévoué, corps et âmes, pour « le bien des autres ». Le fruit de la vente de ces deux Citroën d'exception servira une fois de plus à financer ses œuvres sociales. Une noble cause à laquelle la maison Aguttes est fière de s'associer.

G. R.

AGUTTES

From memory, Mr H. has always driven Citroëns, for his professional needs (the family runs a large shoe manufacturing company), but also for personal reasons. He has loved them all, from the first C4 to the futuristic C6, via the iconic DS and the high-performance CX GTi Turbo II. He still owns some of them, each one evoking strong family memories. The time has come to part with his 2CV Charleston, which was put away as soon as it left the dealership, and his M35, which Citroën gave him without any registration document over 30 years ago. All his life, Mr H. has devoted himself, body and soul, to "the good of others". The proceeds from the sale of these two exceptional Citroëns will once again be used to finance his social work. A noble cause with which Aguttes is proud to be associated.

G. R.

Histoire incroyable
Configuration unique
Etat neuf

Incredible story
Unique configuration
As new

Carte grise française
Châssis n°: VF7AZKA0087KA0983
Vendue sans contrôle technique

French title
Chassis n°: VF7AZKA0087KA0983
Sold without technical control

35 000 - 55 000 €

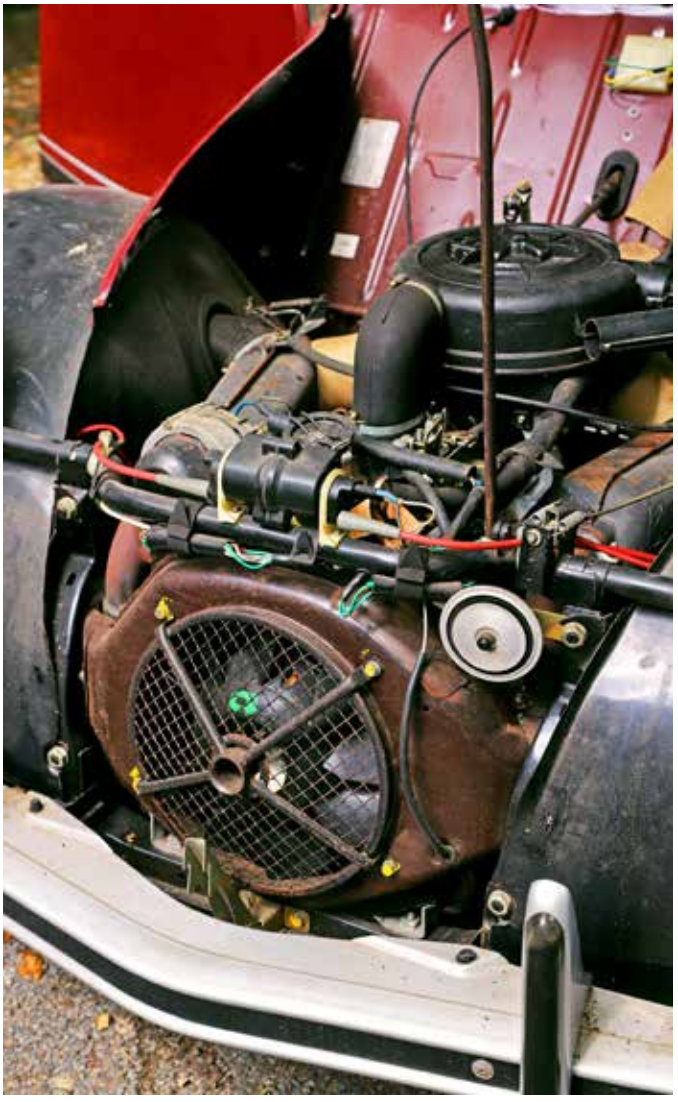
1982

CITROËN 2 CV CHARLESTON
39 KM AU COMPTEUR

En 1935, Citroën, en faillite, est rachetée par la famille Michelin, qui a fait fortune avec sa manufacture de pneumatiques. Exit André Citroën, le nouveau patron s'appelle Pierre Michelin. Mais lorsque celui-ci se tue dans un accident de la route, on fait appel à Pierre-Jules Boulanger, ingénieur de formation et jusque-là directeur des services commerciaux chez Michelin. Pour redresser la firme aux chevrons, il est contraint de licencier une partie des effectifs, mais aussi de mettre fin à d'intéressants projets, dont celui de la légendaire Traction 22 CV à moteur V8. Dans cette politique de rationalisation, il fait travailler ses équipes sur une voiture destinée à une population rurale et besogneuse, disposant de peu de moyens. Le cahier des charges est simplissime : la future voiture doit disposer de quatre places et pouvoir transporter 50 kg de bagages à 60 km/h, sans excéder une puissance fiscale de 2 CV, tout en étant facile d'entretien et économique. Elle doit en plus pouvoir traverser un champ labouré à pleine vitesse avec un panier d'œufs sans en casser un seul... Le bureau d'études à carte blanche et va explorer des solutions parmi les plus originales. Le 1er septembre 1939, 250 voitures tout juste homologuées sont assemblées, prêtes à être lancées sur le marché. Mais le 3 septembre, la guerre est déclarée. Les voitures (sauf trois, qui resteront cachées jusqu'en 1998) sont démontées et détruites. Les études continuent néanmoins pendant la durée du conflit, et dès la Libération, un nouveau moteur refroidi par air et une étonnante suspension à bras tirés voient le jour. La voiture, dans sa version définitive, est enfin présentée, sous la nef du Grand Palais, à l'occasion du premier Salon de l'Automobile d'après-guerre, en 1948. Entre la Type A gris métallisé AC 109 dévoilée le 7 octobre 1948 à la Charleston grise qui sort de la chaîne de production de l'usine espagnole de Mangualde le 27 juillet 1990, 5 114 961 Citroën 2 CV auront vu le jour toutes versions et séries confondues. Celle que nous présentons ici n'est ni la première, ni la dernière fabriquées. Mais son histoire et son état en font néanmoins l'un des exemplaires surement les plus désirables qu'un amateur puisse espérer posséder. Il faut remonter au Salon de

AGUTTES

l'automobile de Paris 1980 pour découvrir la toute première 2 CV 6 Charleston, qui se distingue par sa très chic finition et son coloris noir et Rouge Delage rappelant les voitures haut de gamme des années 1930 (Bugatti et… Delage en tête). A ce moment-là, la Charleston n'est qu'une série limitée, prévue pour être construite à 8 000 exemplaires. Mais le succès est tel que Citroën décide d'intégrer ce nouveau modèle au catalogue. Entre la série limitée et le modèle de grande série, quelques détails diffèrent, notamment les phares chromés et la sellerie à losanges. Deux autres coloris sont aussi disponibles : noir / Jaune Hélios (uniquement en 1982) et Gris Cormoran / Gris Nocturne (à partir de 1983). Monsieur H., chef d'entreprise reconnu du Maine-et-Loire a toujours été fidèle à Citroën, comme toute sa famille. Lui-même en possédera plus de vingt-cinq, dont un prototype M35 qui lui sera gracieusement offert par la marque (voir lot suivant), récompensant la loyauté du Citroëniste convaincu qu'il est toujours aujourd'hui. Il passe commande d'une Charleston Rouge Delage dès 1981, alors que la fameuse 2 CV bicolore vient d'intégrer la gamme en tant que modèle à part entière. Petite coquetterie de ce fin amateur : il la commande avec des jantes ajourées d'Ami Super, peintes en Rouge Delage bien sûr. Aucune 2 CV « neuve » (on en a déjà vues) ne totalise moins de 9 km, et il est probable que cela corresponde à la distance séparant les différents ateliers de montage et au court essai auxquelles les voitures étaient soumises avant leur livraison. Quant aux 30 km supplémentaires que cette 2 CV a parcouru, c'est la distance qui sépare la concession Citroën de Cholet du domicile de Monsieur H. Arrivé chez lui il gare la belle Charleston dans son garage, à côté de son break ID. C'est là que nous la découvrons 29 ans plus tard sous quelques couvertures, dans son incroyable état neuf. Monsieur H. n'a jamais regonflé les pneus. Même l'air est d'origine Citroën… Pour que la magie demeure, nous n'avons pas procédé au redémarrage de la mécanique ni appuyé sur la pédale de freins. La voiture est telle qu'à sa sortie de concession.



In 1935, Citroën, in bankruptcy, is bought by the Michelin family, who made their fortune with their tyre factory. Gone was André Citroën, the new boss was called Pierre Michelin. But when he was killed in a car accident, Pierre-Jules Boulanger, an engineer and until then director of commercial services at Michelin, was called in. In order to turn the company around, he was forced to lay off some of the staff, but also to put an end to some interesting projects, including the legendary Traction 22 CV with a V8 engine. As part of this rationalisation policy, he had his teams work on a car intended for a rural and hard-working population with few resources. The specifications were simple: the future car had to have four seats and be able to carry 50 kg of luggage at 60 km/h, without exceeding a fiscal power of 2 HP, while being easy to maintain and economical. It must also be able to cross a ploughed field at full speed with a basket of eggs without breaking a single one... The design office was given carte blanche to explore some of the most original solutions. On September 1, 1939, 250 cars were assembled, ready to be launched on the market. But on 3

September, war was declared. The cars (except three, which remained hidden until 1998) were dismantled and destroyed. Nevertheless, studies continued during the war, and after the Liberation, a new air-cooled engine and an astonishing trailing arm suspension were introduced. The car, in its final version, was finally presented in the nave of the Grand Palais at the first post-war Salon de l'Automobile in 1948. Between the metallic grey AC 109 Type A unveiled on 7 October 1948 and the grey Charleston that rolled off the production line at the Mangualde factory in Spain on 27 July 1990, 5,114,961 Citroën 2CVs were produced in all versions and series.

The one presented here is neither the first nor the last one made. But its history and condition make it one of the most desirable cars that an enthusiast can hope to own. You have to go back to the 1980 Paris Motor Show to discover the very first 2 CV 6 Charleston, which is distinguished by its very chic finish and its black and Delage Red colour scheme reminiscent of the top-of-the-range cars of the 1930s (Bugatti and... Delage in the lead). At the time, the Charleston was only a limited series, with 8,000 units planned. But it was so successful that Citroën decided to add this new model to its catalogue. Between the limited series and the mass-produced model, a few details differed, notably the chrome headlights and the diamond-shaped upholstery. Two other colours were also available: Black / Helios Yellow (only in 1982) and Cormorant Grey / Night Grey (from 1983). Mr H., a well-known businessman from Maine-et-Loire, has always been loyal to Citroën, as his entire family. He himself owned more than twenty-five of them, including an M35 prototype that was graciously offered to him by the brand (see next lot), rewarding the loyalty of the convinced Citroënist he still is today. He ordered for a Charleston Rouge Delage in 1981, when the famous two-tone 2CV had just entered the range as a fully-fledged model. A little coquetry on the part of this connoisseur: he ordered it with openwork Ami Super rims, painted in Delage red of course. No «new» 2CV (we have seen a few ones before) has less than 9 km, and it is likely that this corresponds to the distance between the various assembly workshops and the short test drive to which the cars were subjected before delivery. As for the additional 30 km that this 2CV covered, this is the distance between the Citroën dealership in Cholet and Mr H's home. Once home, he parks the beautiful Charleston in his garage, next to his ID estate car. It is there that we discover it 29 years later under a few covers, in its incredible new condition. Mr. H. has never reinflated the tyres. Even the air is original Citroën... In order to keep the magic alive, we did not restart the engine or press the brake pedal. The car is as it was when it left the dealership.

AGUTTES

8 000 - 12 000 €

Histoire intéressante
Prototype rarissime
Bel état de préservation

Pas de carte grise
Chassis n°: 00 EA 0061
Vendue sans contrôle technique

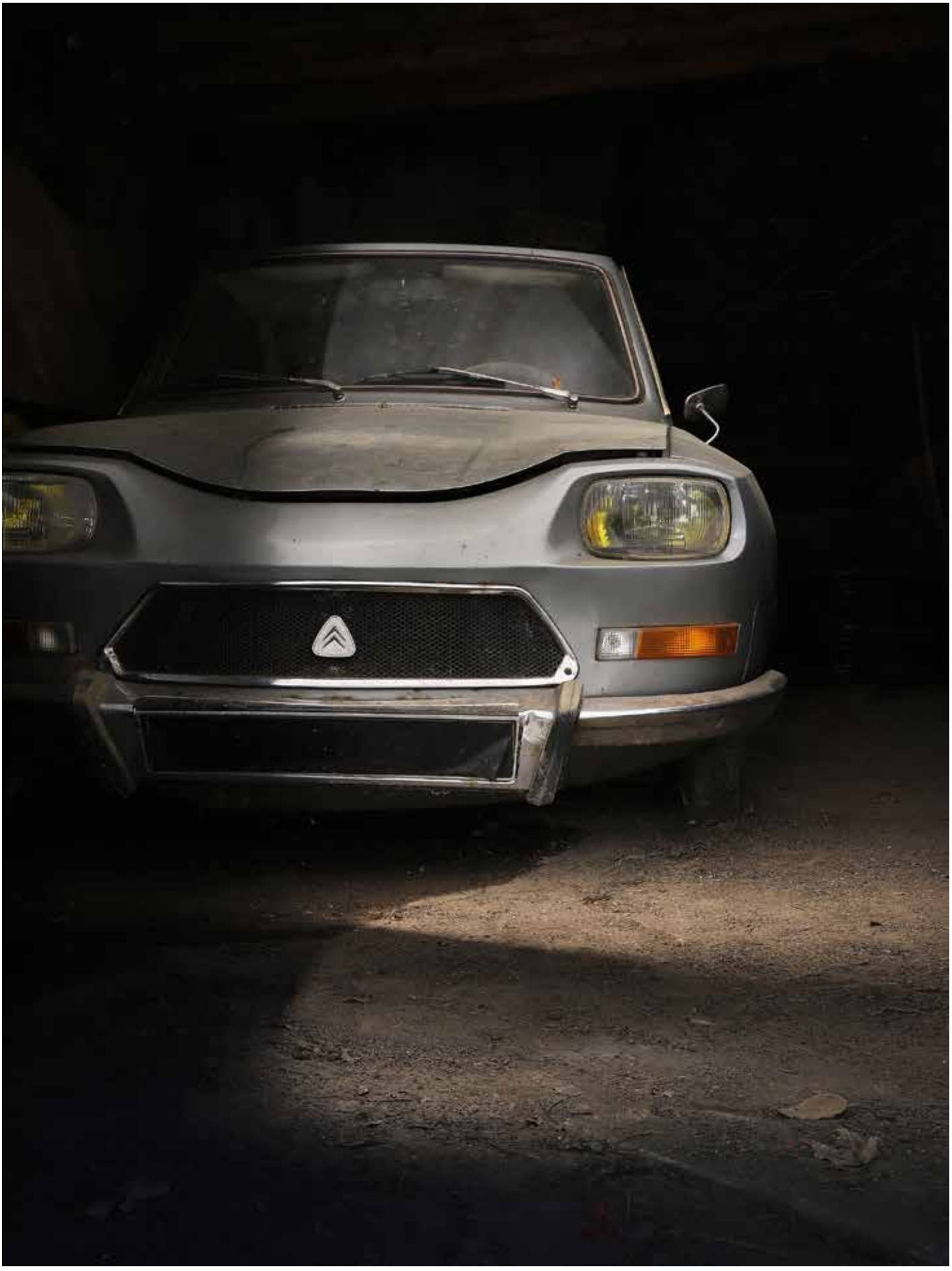
Interesting history
Extremely rare prototype
Nice state of preservation

No registration document
Chassis n°: 00 EA 0061
Sold as is, without technical control

CIRCA 1969

CITROËN M35

Dans les années 1960, Citroën, grand constructeur français, souhaite asseoir sa domination. En 1965 la firme historique du « quai de Javel » prend le contrôle de Panhard, dans l'espoir d'utiliser ses compétences et, surtout, son outil industriel, puisque la doyenne des marques françaises, disparait deux ans plus tard. En 1968, la firme aux doubles chevrons rachète le fabricant italien de voitures de sport Maserati, et produit la SM, arrivée dans une mauvaise conjoncture économique. La marque au trident sera revendue à Alejandro de Tomaso en 1975. Mais en 1967, les finances de Citroën sont encore bonnes, et ses dirigeants ont donc signé un partenariat avec l'allemand NSU pour construire des moteurs Wankel bi-rotor. En 1969, NSU, en faillite, est rachetée par Volkswagen pour quelques marks et le constructeur français est donc contraint de continuer seul dans l'aventure Wankel. Pour confirmer ses choix stratégiques, Citroën décide de monter son moteur Comotor (à un seul rotor) de 995 cm3 et 49 ch dans un prototype élaboré sur la base de l'Ami 8 par le carrossier Heuliez, avec une très futuriste carrosserie coupé 2-portes à l'arrière fuyant, type fastback, et une suspension hydropneumatique maison. Citroën décide de construire 500 prototypes, et de les confier en essai longue durée, à ses clients les plus fidèles, pour tester ce moteur en usage réel et décider de sa fabrication en grande série. Le moteur rotatif se montre très performant, montant si facilement dans les tours qu'il a fallu installer une alarme sonore lorsque le régime moteur dépassait 7 000 tr/min. En revanche, il se révèle peu fiable et difficile à



AGUTTES

démarrer. Le résultat est si décevant que Citroën rappelle les M35 pour… les détruire, et éviter une mauvaise publicité. Sur les 500 M35 que Citroën avance avoir construits (chaque voiture avait un numéro inscrit sur l'aile pour valider ce chiffre), il semblerait que seuls 267 ait vraiment vu le jour. Et une trentaine seulement auraient survécu jusqu'à aujourd'hui, ayant miraculeusement échappé au pilon.

La M35 numéro de châssis # 00 EA 0061 fut offerte à Monsieur H., très bon client de la marque, au tout début des années 1970, peut-être au moment même où les voitures étaient rappelées pour être détruites, puisqu'il en prit livraison à l'usine Citroën d'Aulnay, et qu'on la lui confia… sans carte grise. Il se fit même arrêter par la maréchaussée, plus intrigué par l'engin que par ses papiers, en revenant à son volant dans son Maine-et-Loire natal. Arrivé à destination, Monsieur H. remisa cette M35 sous un appentis, d'où elle ne ressortit qu'en mai 2021, après cinquante ans de sommeil. La voiture, bien que stockée dans des conditions peu optimales, se révèle à nous dans un état assez incroyable, avec une carrosserie (dans sa teinte gris métallisé propre au modèle), un châssis et un intérieur (dont les superbes sièges, qui rappellent ceux de la SM) particulièrement sains. Posée sur la terre battue à cause d'une suspension hydropneumatique non fonctionnelle, certains éléments, dont l'échappement, ont subi les affres du temps. L'autocollant spécifique indiquant que « Ce prototype M35 à moteur à piston rotatif est en essai longue durée entre les mains d'un client Citroën » est encore présent sur la lunette arrière. Pour des questions pratiques, des pneus neufs ont été montés depuis les photos qui illustrent le catalogue, et la voiture nettoyée.

In the 1960s, Citroën, a major French manufacturer, wanted to establish its dominance. In 1965 the historic firm of the «quai de Javel» took control of Panhard, in the hope of using its skills and, above all, its industrial tool, since the oldest of the French brands disappeared two years later. In 1968, the firm with the "double chevrons" bought the Italian sports car manufacturer Maserati, and produced the SM, which arrived in a bad economic climate. The Trident brand was sold to Alejandro de Tomaso in 1975. But in 1967, Citroën's finances were still good, so its managers signed a partnership with the German NSU to build rotor Wankel engines. In 1969, NSU went bankrupt and was bought by Volkswagen for a few marks, and the French manufacturer was forced to continue the Wankel adventure alone. To confirm its strategic choices, Citroën decided to fit its 995 cc, 49 bhp Comotor engine in a prototype built on the basis of the Ami 8 by the coachbuilder Heuliez,

with a very futuristic 2-door coupé body with a fastback rear end and an in-house hydropneumatic suspension. Citroën decided to build 500 prototypes, and to entrust them to its most loyal customers for long-term testing, in order to test this engine in real use and decide on its mass production. The rotary engine proved to be very efficient, revving up so easily that it was necessary to install an alarm when the engine speed exceeded 7,000 rpm. On the other hand, it is unreliable and difficult to start. The result was so disappointing that Citroën recalled the M35s to destroy them and avoid bad publicity. Of the 500 M35s that Citroën claimed to have built (each car had a number written on the wing to validate this figure), it would seem that only 267 were actually built. And only about thirty of them would have survived until today, having miraculously escaped the scrap heap.

The M35, chassis number 00 EA 0061, was offered to Mr H., a very good customer of the brand, in the early 1970's, perhaps at the very moment when the cars were recalled for destruction, as he took delivery of it at the Citroën factory in Aulnay, and was given it... without a registration document. He was even stopped by the maréchaussée, more intrigued by the vehicle than by its papers, when he returned to his native Maine-et-Loire. When he arrived at his destination, Mr. H. put the M35 back in a shed, where it was not brought out until May 2021, after fifty years of sleep. The car, although stored in less than optimal conditions, reveals itself to us in a rather incredible state, with a particularly sound body (in its own metallic grey colour), chassis and interior (including the superb seats, reminiscent of the SM). The car was placed on the ground because of a non-functioning hydropneumatic suspension, and some parts, including the exhaust, have suffered from the ravages of time. The specific sticker stating that « Ce prototype M35 à moteur à piston rotatif est en essai longue durée entre les mains d'un client Citroën « is still present on the rear window. For practical purposes, new tyres have been fitted since the catalogue photos, and the car cleaned.

Restauration ancienne à reprendre
Rare version conduite intérieure commerciale
Couleur du catalogue

Old and partial
Rare saloon commercial version
Colour of the catalogue

Carte grise française
Châssis n° : 113001
Vendue sans contrôle technique

French title
Chassis n° : 113001
Sold as is, without technical control

5 000 - 8 000 €

1930

CITROËN C4 COMMERCIALE

Au Salon de l'Automobile de Paris 1925, sous la nef du Grand Palais, André Citroën, présente la nouvelle B10. Une auto qui cache une sacrée nouveauté, puisqu'elle inaugure la caisse « tout acier », suite à la licence (et à l'outillage) cédée par l'américain Budd. En 1929, la C4 propose enfin une ligne plus moderne et plus équilibrée, ancrée dans la décennie qui arrive. Son moteur, plus puissant de 40 %, se révèle aussi plus robuste grâce à un vilebrequin 3-paliers. C'est aussi l'année où apparait la nouvelle conduite intérieure commerciale, qui correspond à la forme actuelle de nos breaks. « Deux voitures en une seule », annonce la réclame. « Elégante voiture à siège arrière et garnitures amovibles pouvant être instantanément transformée en camionnette pour charge utile de 500 kg. Idéale pour les industriels, commerçants, agriculteurs, pour les fervents du camping ou de la chasse, pour les propriétaires ruraux loin de toute gare… »
La voiture que nous présentons fut la propriété de Maurice et Gilbert Bataille, illustres cascadeurs, vus dans de nombreux films, notamment sous la direction de Rémi Julienne. Cette C4, qui fut vraisemblablement remise en partie en état dans les années 1990, est à terminer. Son moteur n'est pas bloqué.

At the 1925 Paris Motor Show, under the nave of the Grand Palais, André Citroën presents the new B10. This car concealed a major innovation, as it inaugurated the «all-steel» body, following the licence (and the tools) given by the American Budd. In 1929, the C4 finally offered a more modern and balanced design, anchored in the coming decade. Its engine, 40% more powerful, was also more robust thanks to a 3-bearing crankshaft. This was also the year that the new saloon commercial was introduced, which corresponds to the current shape of our estate cars. «Two cars in one», the advertisement says. «Elegant car with removable rear seat and upholstery that can be instantly transformed into a van for a 500 kg payload. Ideal for industrialists, shopkeepers, farmers, camping or hunting enthusiasts, rural landowners far from any station...».
The car we are presenting was owned by Maurice and Gilbert Bataille, famous stuntmen, seen in numerous films, notably under the direction of Rémi Julienne. This C4, which was probably partially restored in the 1990s, is to be finished. Its engine is not blocked.

Look Riley Elf unique
Version break
Collector

Carte grise française
Châssis n° : XA2W2 - 416 066
Moteur n° : 99HA08P – 124 810
Vendue sans contrôle technique

Unique Riley Elf look
Estate version
Collector

French title
Chassis n°: XA2W2 - 416 066
Engine no.: 99HA08P - 124 810
Sold as is, without technical control

10 000 - 15 000 €

1971

AUSTIN MINI CLUBMAN

On ne présente plus l'iconique Mini produite à plus de cinq millions d'exemplaires entre 1959 et 2000. Dès mai 1960, la gamme propose une version Van pour les professionnels, avec un empattement allongé de 7,5 cm. Cette version rencontre un tel succès qu'une Estate, vitrée et 4-places, baptisée Coutryman et Traveller (chez Morris), voit le jour quelques mois plus tard. En 1969, après 207 000 exemplaires, la nouvelle Mini Clubman Estate (197 606 exemplaires jusqu'en 1982) la remplace.
C'est l'une de ces Clubman Estate, en version 1000 (998 cm3) qui illustre ces pages. L'auto, unique, fut modifiée avec la face avant d'une Riley Elf, une version plus prestigieuse de la Mini, qui se distinguait par son volume tricorps, son niveau de finition et cette fameuse calandre élégamment surannée. D'ailleurs, la couleur jaune de cette originale Mini Clubman modifiée rappelle aussi le Chartreuse Yellow exclusif de ces Riley. La voiture, roulante, n'a pas été utilisée depuis deux ans et nécessitera une révision avant de reprendre la route.

We no longer need to introduce the iconic Mini, produced more than five million units between 1959 and 2000. From May 1960, the range offered a Van version for professionals, with a wheelbase lengthened by 7.5 cm. This version was so successful that a 4-seat estate called the Coutryman and Traveller (at Morris) was launched a few months later. In 1969, after 207,000 units, the new Mini Clubman Estate (197,606 units until 1982) replaced it.
One of these Clubman Estates, in the 1000 (998cc) version, is shown on these pages. The unique car was modified with the front end of a Riley Elf, a more prestigious version of the Mini, which was distinguished by its tricorps volume, its level of finish and that famous elegantly outdated grille. Incidentally, the yellow colour of this original modified Mini Clubman is also reminiscent of the exclusive Chartreuse Yellow of these Rileys. The car has been on the road for two years and will need to be serviced before being driven again.

35 000 - 55 000 €

Première main jusqu'en 2014
4x4 mythique
Etat concours

Titre de circulation hollandais
Châssis n° : BJ 40023842

First hand until 2014
Mythical 4x4
Concours condition

Dutch title
Chassis number: BJ 40023842

1979

TOYOTA LAND CRUISER BJ40

Au début des années 1950, alors que le Japon se relève tout juste de la Seconde Guerre mondiale et de sa défaite, un jeune entrepreneur du nom de Kiichiro Toyoda se lance dans l'aventure automobile. L'entreprise familiale (Toyota avec un T, une lettre plus facile à peindre en pictogramme) est particulièrement prospère depuis les années 1930 grâce à la fabrication de métiers à tisser automatiques vendus dans le monde entier. Il a déjà construit quelques milliers de voitures (la fameuse Toyota A1) avant la guerre, mais c'est désormais sur un véhicule tout-terrain qu'il jette son dévolu, en copiant outrageusement la Jeep américaine M38A1. En juillet 1951 deux « jeep » Toyota gravissent ainsi le Mont Fuji devant des journalistes ébahis. Le Toyota J (indiquant un véhicule tout terrain dans la nomenclature du constructeur) est né ! De 1955 à 1960, la marque japonaise fait évoluer son désormais légendaire Land Cruiser avec les séries 2 et 3. Pour la nouvelle décennie, le dessin du mythique franchisseur s'affine et s'embourgeoise (tout est relatif !) pour s'adresser désormais au grand public, et plus seulement aux militaires et aux professionnels. La série 4, qui bénéficie par ailleurs de toute l'expérience acquise depuis les années 1950, va lancer Toyota au niveau des plus grands constructeurs du monde. De 1960 à 1984, 1 500 000 Land Cruiser série 4 seront ainsi commercialisés sur toute la planète. C'est même le premier

AGUTTES

véhicule japonais construit à l'étranger, dans l'usine Ford brésilienne. L'offre est étendue avec trois longueurs de châssis, plusieurs variantes de carrosserie (wagon, pick-up ou camionnette) et une multitude de motorisations successives, en essence (FJ) ou diesel (BJ).

Le Toyota qui illustre ces pages est un BJ 40 de 1979, en châssis court, qui bénéficie de l'emblématique moteur 4-cylindres diesel de 3 l de cylindrée apparu en 1974. Il fut acheté neuf par un membre de la famille Beckers, concessionnaire Toyota à Maaseik, en Belgique, qui le conserva jusqu'en 2014. Le compteur affiche un peu moins de 37 000 km, probablement son kilométrage d'origine puisqu'une étiquette atteste d'un entretien intervenu en 1995 à 26 740 km. Aussi incroyable que cela puisse paraître, il semble aussi que le véhicule soit dans son état d'origine, proche du neuf, témoignant de son faible usage et d'un grand soin apporté à son utilisation ou pour son stockage. A l'heure où les Range Rover et Mercedes classe G s'envolent à des prix fous, cet indestructible et légendaire 4x4 Toyota, témoin d'une époque de conquête et de grande liberté, ravira les amateurs parmi les plus exigeants.

In the early 1950s, as Japan was just recovering from World War II and its defeat, a young entrepreneur by the name of Kiichiro Toyoda embarked on a car venture. The family business (Toyota with a T, a letter easier to paint as a pictogram) has been particularly successful since the 1930s thanks to the manufacture of automatic looms sold worldwide. He had already built a few thousand cars (the famous Toyota A1) before the war, but he now set his sights on an off-road vehicle, outrageously copying the American M38A1 Jeep. In July 1951, two Toyota jeeps climbed Mount Fuji in front of astonished journalists. The Toyota J (indicating an all-terrain vehicle in the manufacturer's nomenclature) was

born! From 1955 to 1960, the Japanese brand developed its now legendary Land Cruiser with the 2 and 3 series. For the new decade, the design of the legendary off-roader was refined and gentrified (everything is relative!) to appeal to the general public, and not only to the military and professionals. The 4 series, which also benefited from all the experience acquired since the 1950s, was to launch Toyota to the level of the world's largest manufacturers. From 1960 to 1984, 1,500,000 Land Cruiser Series 4 were sold all over the world. It was even the first Japanese vehicle to be built abroad, in the Ford factory in Brazil. The range was extensive, with three chassis lengths, several body variants (wagon, pick-up or van) and a multitude of successive petrol (FJ) or diesel (BJ) engines.

The Toyota illustrated here is a 1979 BJ 40, in short chassis, which benefits from the iconic 3 litre 4-cylinder diesel engine appeared in 1974. It was bought new by a member of the Beckers family, a Toyota dealer in Maaseik, Belgium, who kept it until 2014. The odometer shows just under 37,000 km, which is probably the original mileage, as there is a label stating that it was serviced in 1995 at 26,740 km. Incredible as it may seem, it also appears that the vehicle is in near new condition, showing little use and great care taken in its use or storage. At a time when Range Rovers and Mercedes G-Class are going for crazy prices, this indestructible and legendary Toyota 4x4, witness of an era of conquest and great freedom, will delight the most demanding amateurs.

80 000 - 120 000 €

Configuration d'origine
Historique connu
Matching numbers

Carte grise française de collection
Châssis n° : 671 566
Moteur : W 3664 – 8
Carrosserie : F 3482

Original configuration
Known history
Matching numbers

French registration title as historic vehicle
Chassis n°: 671 566
Engine: W 3664 - 8
Bodywork: F 3482

1949

JAGUAR XK 120 OPEN TWO SEATER

Après-guerre, le tout premier salon automobile anglais doit ouvrir à Londres, à Earls Court, le 28 octobre 1948. Quelques mois plus tôt, les dirigeants de Jaguar se rendent compte que la berline Mk VII qu'ils comptaient présenter ne sera pas prête à temps : ils décident en toute hâte de faire élaborer une voiture de sport pour habiller le tout nouveau châssis à roues avant indépendantes (raccourci de 50 cm !) et son moteur 6-cylindres à bloc fonte et culasse alu à double arbres à cames en tête. Il faut bien faire patienter la presse ! C'est ainsi que naît la Jaguar XK 120, un prototype de salon qui va devenir une icône automobile majeure du XXe siècle, et un best-seller de la marque. Le moteur de 3 442 cm3 délivre 160 ch et permet à l'engin d'aller chercher les 120 miles per hour « compteur », d'où son nom. Il faut dire que les lignes du roadster couleur bronze (et équipés de ses roues tôle et des fameuses spats) qui se dévoile sur le stand Jaguar au salon de Londres sont particulièrement affinées, taillées par le vent, avec son inimitable pare-brise en V. Le châssis #660 001 fait le tour des salons et achève de séduire les amateurs de sportives anglaises, notamment les américains. D'autant plus quand le patron de la firme, William Lyons, lance l'engin dans une série de records de vitesse, où que la voiture fait un doublé pour sa première course officielle. Les 240 premiers exemplaires seront réalisés, comme le prototype, an aluminium, avant que des questions de

coût n'obligent l'usine à construire des caisses en acier (les portes restent en aluminium). En 1951, le sublime roadster est secondé par un coupé, un dessin qui achève de magnifier le dessin de William Lyons. Après 6 ans de commercialisation et 12 061 exemplaires sortis des chaînes, la vénérable firme anglaise remplace la XK 120 par la 140, une évolution, plus moderne et bourgeoise du concept.
La voiture qui illustre ces pages a une carte grise de 1949, mais son numéro de série laisse à penser qu'il s'agit plus vraisemblablement d'un exemplaire sorti d'usine à l'automne 1951. Il s'agit d'une version à carrosserie acier, disposant de son moteur, de sa boîte de vitesse Moss et de son pont ENV d'origine. Ses jantes acier et ses spats, comme sa robe noire et son intérieur crème lui donnent une fière allure, renforcée par cette inimitable patine, témoin d'une auto qui roule. Son propriétaire l'a achetée en 1998 : grand amateur de Jaguar, et membre éminent du club français de la marque, il souhaitait en effet posséder une Jaguar classique dans chacune des cylindrées du moteur XK, cette 120 cochant la case « moteur 3,4 l ». Depuis 1998, notre amateur, grand rouleur et utilisateur de ses autos, a parcouru des milliers de kilomètres au volant de cette 120, lui faisant bénéficier de soins réguliers et attentifs, et d'améliorations mineures qui participent grandement au plaisir de conduire cette iconique Jaguar. On notera ainsi le montage d'un ventilateur électrique et d'un vase d'expansion pour palier d'éventuels soucis de chauffe, l'achat d'une culasse neuve équipée sans plomb ou l'ajout bienvenu d'un amortisseur de direction. Des « petits plus » qui font de cette XK 120 l'une des plus agréables qu'il nous ait été donné de conduire.

After the war, the first ever British motor show was to open in London at Earls Court on 28 October 1948. A few months earlier, Jaguar's directors realised that the Mk VII saloon they were planning to present would not be ready in time: they decided to have a sports car made to fit the brand new chassis with independent front wheels (shortened by 50 cm!) and its 6-cylinder engine with cast iron block and aluminium cylinder head with twin overhead camshafts. The press had to be kept waiting! Thus was born the Jaguar XK 120, a show car that would become a major automotive icon of the 20th century, and a best-seller for the brand. The 3,442cc engine delivered 160bhp and

enabled the car to achieve 120 miles per hour, hence the name. It must be said that the lines of the bronze-coloured roadster (equipped with its sheet metal wheels and famous spats) which was unveiled on the Jaguar stand at the London show are particularly refined, carved by the wind, with its inimitable V-shaped windscreen. Chassis #660 001 has been doing the rounds of the shows and is seducing British sports car enthusiasts, especially Americans. Even more so when the firm's boss, William Lyons, launched the car in a series of speed records, or when it did a one-two for its first official race. The first 240 cars were built, like the prototype, in aluminium, before cost considerations forced the factory to build steel bodies (the doors remained in aluminium). In 1951, the sublime roadster was joined by a coupé, a design that completed the magnifying of William Lyons' design. After 6 years on the market and 12,061 cars produced, the venerable British firm replaced the XK 120 with the 140, a more modern and bourgeois evolution of the concept.

The car illustrated here has a 1949 registration, but its serial number suggests that it is more likely to be a factory-built example from autumn 1951. It is a steel-bodied version, with its original engine, Moss gearbox and ENV axle. Its steel wheels and spats, as well as its black dress and cream interior, give it a proud appearance, reinforced by the inimitable patina of a car on the road. Its owner bought it in 1998: a great Jaguar enthusiast and a prominent member of the French Jaguar club, he wanted to own a classic Jaguar in each of the XK engine sizes, with this 120 ticking the «3.4 litre engine» box. Since 1998, our enthusiast, a great driver and user of his cars, has covered thousands of kilometres at the wheel of this 120, giving it the benefit of regular and attentive care, and minor improvements that greatly contribute to the pleasure of driving this iconic Jaguar. These include the fitting of an electric fan and expansion tank to overcome any heating problems, the purchase of a new lead-free cylinder head and the welcome addition of a steering damper. All these little extras make this XK 120 one of the most pleasant cars we have ever driven.

AGUTTES

Incroyable état d'origine
Specifications *fast road*
Très performante

Titre de circulation belge
Châssis n° : S 836 305 BW

Incredible original condition
Specifications fast road
Very powerful

Belgian title
Chassis n°: S 836 305 BW

60 000 - 80 000 €

1962

JAGUAR XK 150 FIXED HEAD COUPÉ

Le 12 février 1957, l'usine principale de Jaguar, sise à Browns Lane, est entièrement détruite par un incendie. Toutes les voitures qui étaient en cours d'assemblage partent en fumée, dont les XK 140 et – pire ! – les Type D et XK SS en cours de montage. Ce triste événement est l'occasion pour la vénérable firme britannique de mettre la XK 140 à la retraite forcée et de décider en toute hâte de développer un nouveau modèle pour lui succéder. Ce sera la XK 150. Dévoilée dès mai 1957, cette nouvelle mouture de la XK, bien que loin de la fine et élégante 120, va clôturer la série de la plus belle des manières, en inaugurant notamment le nouveau moteur 3.8 l, qui marquera quelques temps plus tard l'arrivée de la Type E, autre icone de la marque. La 150 se reconnait d'emblée par sa large calandre (à seize barrettes, comme les Mk 2) et son pare-brise, désormais bombé et d'une seule pièce. Niveau technique, le moteur est d'abord disponible en 3,4 l de cylindrée, en version normale 190 ch ou 210 ch, mais la vraie nouveauté se situe au niveau des freins, des étriers et disques Dunlop empruntés aux Jaguar de course. Le modèle est d'abord disponible en cabriolet et coupé, avant qu'un roadster ne fasse son apparition en mars 1958, inaugurant le moteur S 3.4 l de 250 ch. En octobre 1959, c'est le moteur 3.8 l, préfigurant celui de la Type E, qui fait son apparition sous le capot de la 150, en version normale 220 ch ou S 265 ch. En juillet 1961, Jaguar présente au Salon de Genève sa nouvelle Grand Tourisme, la Type E. La production des XK 150 s'arrête en juillet de la même année, après 9 402 exemplaires fabriqués.

AGUTTES

Cette XK 150 fut, comme la grande majorité de la production, exportée à sa sortie d'usine en Amérique du Nord, où elle passa toute sa vie. C'est à Montréal que son propriétaire actuel la découvre et l'achète il y a un peu moins de dix ans. L'auto se présente dans un très bel état d'origine, avec sa peinture cellulosique d'une qualité incroyable (certains éléments ont néanmoins fait l'objet de retouches), son intérieur en cuir rouge patiné et sa trousse à outils d'époque ! La voiture fonctionne très bien, et pour cause puisqu'au cours de sa vie, le moteur 3 .4 l et la boîte de vitesses automatique Borg-Warner, ont laissé place à un moteur 3.8 l équipé de 3 carburateurs SU H8 et à une boîte de vitesses mécanique entièrement synchronisée, empruntés chacun à une Mk 2. Notre amateur belge, qui avait d'abord décidé de laisser la Jaguar au Canada, puisque ses enfants y habitent, et qu'il leur rend visite une fois par an, lui fait finalement traverser l'Atlantique pour l'utiliser un peu plus régulièrement en rallyes. C'est à ce moment-là qu'il fait refaire les freins de la voiture, l'échappement (une partie est en inox), et l'équipe d'amortisseurs réglables et de magnifiques jantes Dunlop à serrage central, montées avec des pneus Avon à gomme tendre. Voici une opportunité rare d'acquérir une XK 150 en configuration fast road et particulièrement performante, pour moins de la moitié de la valeur d'une authentique 3.8 l S… Les jantes à rayons d'origine et un volant en très bel état seront à retirer après la vente chez le vendeur.

On 12 February 1957, Jaguar's main factory in Browns Lane was completely destroyed by fire. All the cars that were being assembled went up in smoke, including the XK 140 and - worse! - the D-Types and XK SSs being assembled. This sad event was the occasion for the venerable British firm to retire the XK 140 and hastily decide to develop a new model to succeed it. Unveiled in May 1957, the new XK 150, although a far cry from the slim and elegant 120, was to close the series in style, introducing the new 3.8 litre engine that would shortly afterwards lead to the arrival of the E-Type, another icon of the marque. The 150 is immediately recognisable by its wide grille (with

sixteen bars, like the Mk 2) and its windscreen, now curved and in one piece. On the technical side, the engine is initially available in a 3.4 litre capacity, in normal 190 bhp or 210 bhp versions, but the real novelty is in the brakes, with Dunlop calipers and discs borrowed from the Jaguar racing cars. The model was first available as a cabriolet and coupé, before a roadster appeared in March 1958, introducing the 250bhp 3.4 litre S engine. In October 1959, the 3.8-litre engine, foreshadowing the E-Type, appeared under the bonnet of the 150, in either normal 220bhp or S 265bhp versions. In July 1961, Jaguar presented its new Grand Tourer, the E-Type, at the Geneva Motor Show. Production of the XK 150 ended in July of that year, after 9,402 were built.

This XK 150 was, like the vast majority of the production, exported from the factory to North America, where it spent its entire life. It was in Montreal that its current owner discovered it and bought it just under ten years ago. The car is in very nice original condition, with its cellulosic paintwork of incredible quality (some elements have nevertheless been retouched), its red leather interior with a patina and its period tool kit! The car runs very well, and for good reason, as during its lifetime the 3.4 litre engine and Borg-Warner automatic gearbox were replaced by a 3.8 litre engine with 3 SU H8 carburettors and a fully synchronised mechanical gearbox, each borrowed from a Mk 2. Our Belgian enthusiast, who had initially decided to leave the Jaguar in Canada, as his children live there, and he visits them once a year, finally takes it across the Atlantic to use it a little more regularly in rallies. It was at this time that he had the car's brakes and exhaust rebuilt (part of it is stainless steel), and fitted with adjustable shocks and beautiful Dunlop centre clamp rims, fitted with soft Avon tyres. This is a rare opportunity to acquire an XK 150 in a fast road configuration and particularly powerful, for less than half the value of a genuine 3.8 litre S... The original spoked wheels and a steering wheel in very good condition will be available for collection from the seller after the sale.

AGUTTES

60 000 - 80 000 €

Restauration ancienne de qualité
Culasse Type C
Matching numbers

Titre de circulation belge
Châssis n° : A810 905 - Moteur : G6413 – 8S
Carrosserie : F10915

High quality old restoration
Cylinder head Type C
Matching numbers

Belgian title
Chassis n°: A810 905 - Engine: G6413 - 8S
Bodywork: F10915

1956

JAGUAR XK 140 OPEN TWO SEATER

Dévoilée au Salon de Londres d'octobre 1954, et lancée en 1955, la Jaguar XK 140 n'était ni plus ni moins qu'une 120 « en mieux ». D'ailleurs, alors que la 120 prétendait atteindre les 120 miles per hour, la nouvelle XK se faisait fort d'annoncer une vitesse maximale de 140 miles per hour. Un peu plus bourgeoise, la 140 se caractérise par une caisse un peu plus large, une calandre à sept barrettes (contre treize sur la 120), un gros pare-chocs avant désormais monobloc, des amortisseurs télescopiques et une direction à crémaillère plus que bienvenue. Mais ce que retiennent les amateurs de Jaguar, c'est surtout une position de conduite améliorée (grâce à un moteur avancé de 7.6 cm), un comportement routier moins survireur et un moteur 6-cylindres 3,4 l plus puissant (190 ch « de base »). La XK 140 SE, pour Special Equipment, bénéficiait d'un moteur poussé à 210 ch, grâce notamment à la culasse Type C, et recevait de sportives roues à rayons et moyeux centraux de type Rudge. La XK 140 fut construite entre octobre 1954 et février 1957 à 8 957 exemplaires, dont 3 357 exemplaires de roadsters. La plupart étaient destinés au marché américain, et la très grande majorité fut donc construite avec une conduite à gauche (left hand drive).

La XK 140 que nous présentons est un roadster Open Two Seater qui reçut à sa sortie d'usine la rare et désirable option Special Equipment. Construite fin 1955 (c'est la 905e XK 140 OTS

sortie des chaînes), elle fut vendue neuve aux Etats-Unis en 1956, où elle passa la majeure partie de sa vie. Elle fut importée en France au milieu des années 1990, avec deux exemplaires similaires, par un amateur qui entreprit de restaurer intégralement les trois. Un important dossier de photos témoigne de la mise à nue de la caisse et du châssis et de la réfection intégrale de l'ensemble. La voiture fut terminée en 1998, et vendue à son actuel propriétaire, belge, deux ans plus tard, en février 2000. Il l'utilisa régulièrement jusqu'à aujourd'hui, participant à quelques rallyes (dont le Rallye des Légendes), tout en lui faisant bénéficier d'un entretien suivi (8 000 € de factures payées entre 2000 et 2018 accompagnent le dossier de la voiture). Juste avant la vente, la voiture a bénéficié d'un réglage des freins. Sans être « concours », la peinture présente encore bien pour une restauration de 20 ans. L'intérieur est aussi en bel état ; nous noterons simplement que le revêtement du tableau de bord se décolle au niveau des compteurs. La capote, les side-screens et le couvre tonneau sont en parfait état. Et l'essai que nous en avons fait s'est révélé particulièrement concluant. Le moteur se montre tout à fait performant, les freins efficaces, et la boîte de vitesses Moss très docile. Ce joli roadster, élégamment patiné et en parfait état de marche, à mi-chemin entre la sportive XK 120 et « grosse » XK 150, saura séduire les amateurs du genre.

Unveiled at the London Motor Show in October 1954, and launched in 1955, the Jaguar XK 140 was nothing more or less than a «better» 120. Indeed, while the 120 claimed to reach 120mph, the new XK boasted a top speed of 140mph. The 140 is a little more upscale, with a slightly wider body, a seven-slat grille (compared to the 120's thirteen), a large one-piece front bumper, telescopic dampers and a more welcome rack-and-pinion steering system. But what Jaguar enthusiasts will remember most is the improved driving position (thanks to a 7.6 cm forward engine), less oversteer and a more powerful 3.4-litre 6-cylinder engine (190 bhp 'base'). The XK

140 SE, for Special Equipment, had a 210bhp engine, thanks in part to the Type C cylinder head, and sporty Rudge centre-spoke wheels and hubs. Between October 1954 and February 1957, 8,957 XK 140s were built, of which 3,357 were roadsters. Most of these were destined for the American market, and the vast majority were therefore built with left-hand drive.

The XK 140 presented here is an Open Two Seater roadster that received the rare and desirable Special Equipment option when it left the factory. Built in late 1955 (this is the 905th XK 140 OTS to come off the production line), it was sold new in the USA in 1956, where it spent most of its life. It was imported to France in the mid-1990s, along with two similar examples, by an amateur who undertook a complete restoration of all three. A large file of photos shows the body and chassis being stripped down and the whole thing being completely rebuilt. The car was completed in 1998 and sold to its current Belgian owner two years later in February 2000. He used it regularly until today, participating in a few rallies (including the Rallye des Légendes), while keeping it well maintained (€8,000 worth of invoices paid between 2000 and 2018 accompany the car's file). Just before the sale, the car benefited from a brake adjustment. Without being «concours», the paint still looks good for a 20 year old restoration. The interior is also in good condition; we will only note that the dashboard lining is peeling off at the level of the meters. The bonnet, side-screens and tonneau cover are in perfect condition. And our test drive was particularly conclusive. The engine is very powerful, the brakes are efficient and the Moss gearbox is very docile. This nice roadster, elegantly patinated and in perfect working order, halfway between the sporty XK 120 and the «big» XK 150, will seduce the amateurs of the genre.

AGUTTES

18 000 - 24 000 €

Moteur V12 5,3 l
Origine belge
Bel état de présentation

Carte grise française
Châssis n° : SAJJNADW4DA148587

V12 5,3 l engine
Belgian origin
Nice condition

French title
Chassis number: SAJJNADW4DA148587

1988

JAGUAR XJ-S CABRIOLET V12

Auréolé de la fantastique image que lui a apportée l'iconique Type E, Jaguar lui cherche une digne remplaçante et planche dès 1969 sur le projet codé XJ 27. Ce n'est pourtant que le 10 septembre 1975 que la nouvelle Grand Tourisme de Coventry est dévoilée à la presse. Il s'agit du Coupé XJ-S équipé du V12 de 5,3 litres développant 285 chevaux. Point fort de ce coupé charmeur, son châssis inspiré des berlines XJ privilégie équilibre et confort, secondé par un silence de fonctionnement appréciable, ainsi qu'un équipement de série généreux. Côté carrosserie, Jaguar fait produire en 1983 chez le carrossier anglais Tickford une variante découvrable de type Targa baptisée Jaguar XJ-SC. Disponible dans un premier temps avec une motorisation 3,6 litres, cette version découvrable accueille un V12 en 1985. Ce n'est qu'au printemps 1988, soit treize ans après la sortie du Coupé, que Jaguar présente officiellement une XJ-S V12 cabriolet entièrement découvrable réalisée avec le concours du carrossier Karmann.

La XJ-S de notre vente est l'un des 3 675 cabriolets équipés du fameux V12 de 5,3 l de 290 ch accolé à une boîte de vitesses automatique 3-rapports. De couleur rouge métallisé (couleur d'origine, mais voiture vraisemblablement repeinte) avec un intérieur en cuir noir, il se présente en bel état, et son essai routier s'est avéré des plus concluants. La pochette Jaguar d'origine est accompagnée du manuel d'utilisation de la voiture, mais le carnet a disparu. Un document de de garantie nous permet néanmoins de savoir que la voiture fut importée de Belgique à l'été 1996, alors que son compteur affichait 75 632 km. Acquise par son actuel propriétaire en 2018, elle roula peu, totalisant aujourd'hui un peu moins de 98 000 km, qui semble donc être son kilométrage d'origine. La voiture fut révisée en juin 2019 et ne demande aujourd'hui qu'à vous emmener en balade au son magique du V12 Jaguar.

AGUTTES

Steeped in the glory which its iconic E-Type had brought it, Jaguar sought a worthy replacement for that remarkable model, and in 1969 set to work on the project codenamed XJ 27. But it was only on 10 September 1975 that Coventry's new GT was revealed to the press. The XJ-S Coupé was equipped with the 5.3-litre V12 engine producing 285bhp. Its chassis – based on that of the XJ saloons – was a strong point of this charming coupé and favoured balanced handling and comfort. It was ably supported by the car's smooth, quiet running and the generous level of standard equipment. As far as the bodywork was concerned, in 1983 Jaguar commissioned the English coachbuilder Tickford to build a Targa-type convertible known as the XJ-SC. Initially offered with a 3.6-litre engine, this convertible version received the V12 in 1985. It was only in the spring of 1988, 13 years after the Coupé had been launched, that Jaguar officially presented a full convertible version, which was produced in association with the coachbuilder Karmann.

The XJ-S in our sale is one of 3,675 convertibles equipped with the famous 290bhp 5.3-litre V12 engine coupled to a 3-speed automatic gearbox. In metallic red (original colour, but presumably repainted) with a black leather interior, it is in beautiful condition, and its road test was very successful. The original Jaguar wallet is accompanied by the car's owner's manual, but the service booklet is missing. However, a warranty document tells us that the car was imported from Belgium in the summer of 1996 with 75,632 km on the clock. Acquired by its current owner in 2018, it has been driven very little and now has just under 98,000 km, which appears to be its original mileage. The car was serviced in June 2019 and is now just waiting to take you for a ride to the magical sound of the Jaguar V12.

Voici la collection d'un homme ne vivant rien à moitié… Irréductible sportif – un temps à très haut niveau – passionné de sport automobile, il est de ceux cherchant l'exaltation des sens dans le frisson de la vitesse et du bruit qui la poursuit. A son aise sur deux et quatre roues, il a appris la mécanique pour satisfaire sa curiosité et son besoin de faire « à sa façon » non loin de la perfection (mais ça, lui ne le dira pas !). Voici la collection d'un homme vivant pour ses passions et les rencontres qui furent sur leurs routes. C'est celle du Café des Amis comme il se plait à le dire…

Here is the collection of a man who does not live anything by halves... A die-hard sportsman - at one time at a very high level - passionate about motor sports, he is one of those who seek the exaltation of the senses in the thrill of speed and the noise that follows it. At ease on two and four wheels, he learned mechanics to satisfy his curiosity and his need to do things «his way», not far from perfection (but he won't say that!). Here is the collection of a man who lives for his passions and the encounters that were on their way. This is the Café des Amis as he likes to say...

AGUTTES

Elégante, fiable et iconique
Voiture rare sur nos routes
Bon état d'origine

Chassis : 18345VF19818
Carte grise française de collection

Elegant, reliable and iconic
Rare car on our roads
Good original condition

French registration title as historic vehicle
Chassis: 18345VF19818

16 000 - 24 000 €

1966

VOLVO P 1800 S

Dotée de lignes élégantes et racées, la Volvo P1800, présentée au salon de Bruxelles le 16 janvier 1960, doit son succès commercial au dessin du designer italien Pietro Frua et à sa qualité de fabrication. Il ne faudrait pas pour autant sous-estimer l'impact de la série télévisée britannique Le Saint dans laquelle Roger Moore alias Simon Templar se déplace à son volant lors des 118 épisodes d'une des plus longues séries d'aventures produites au Royaume-Uni, avec Chapeau melon et bottes de cuir. D'abord proposé à Karmann en RFA, la production des 10 000 premiers exemplaires sera finalement confiée à Jensen Motors qui ne parvient pas à exploiter pleinement ses chaines de production. Cependant dès 1963, le contrat est rompu suite à des problèmes qualité après seulement 6 000 exemplaires et la production de la P1800 est rapatriée à Göteborg dans l'usine Volvo de Lundby.
C'est justement un de ses exemplaires que nous présentons aujourd'hui. Equipée du bloc moteur type B18B de 1780cc développant 103 cv, notre voiture fait partie des 4 500 exemplaires produits entre août 1965 et juillet 1966 avant l'arrivée du moteur de 1986cc (type B20B). Sur cette série, le comportement routier bénéficie d'importantes améliorations apportées par le renforcement du train arrière qui confère à l'ensemble une meilleure stabilité à haute vitesse. Un nouvel échappement améliore également les performances et permet une vitesse de pointe de 180 km/h, ce qui en son temps pou-

vait encore être un atout commercial ! Livrée neuve aux Etats Unis, cette voiture passa la quasi-totalité de sa vie en Californie avant que son propriétaire actuel s'en porte acquéreur il y a trois ans. Jamais restaurée à l'exception d'un voile de peinture ancien dans sa teinte d'origine bleu pâle (code 89), les alignements des éléments de carrosserie sont bons dans l'ensemble avec quelques enfoncements légers par endroit. Si certains joints ont séché avec le soleil, les chromes sont en bon état et toutes les surfaces vitrées sont bien celles d'origine. Le Châssis quant à lui est incroyablement sain (dossier complet consultable sur demande). A son arrivée en France, l'ensemble des trains roulants et le contrôle de la mécanique seront effectués pour un usage régulier. A son volant, les montées en régime sont franches – sans doute grâce au remplacement des SU d'origine par des Weber – et le moteur étonnamment souple. La boite de vitesse, également d'origine Volvo (M41 à 4 rapports synchronisés) est très agréable et l'overdrive à commande électrique Laycock-de-Normanville en option ajoute un bel agrément à la conduite. Les freins agissent efficacement et la direction, assez souple, reste néanmoins précise. Coté habitacle, on redécouvre avec plaisir les tableaux de bord des premières séries avec des placages d'aluminium en bon état. Cependant, la sellerie et les moquettes nécessiteront quelques soins pour les collectionneurs les plus exigeants.
De plus en plus recherchée, la Volvo P1800 est une voiture attachante sous bien des aspects et voit sa cote grimper d'année en année. Nul doute que cet exemplaire en strict état d'origine saura attirer les amateurs du genre.

The Volvo P1800, presented at the Brussels Motor Show on January 16, 1960, owes its commercial success to the design of Italian designer Pietro Frua and to its quality of manufacture. The impact of the British TV series The Saint, in which Roger Moore, aka Simon Templar, drove the car in 118 episodes of one of the longest-running adventure series produced in the UK, along with The Avengers, should not be underestimated. First offered to Karmann in West Germany, the production of the first 10,000 cars was eventually entrusted to Jensen Motors, which was unable to fully exploit its production lines. However, in 1963, the contract was ended due to quality problems

after only 6,000 units and production of the P1800 was transferred to the Volvo factory in Lundby, Gothenburg.

It is one of these cars that we are presenting today. Equipped with the 1780cc B18B engine block developing 103 hp, our car was one of the 4,500 produced between August 1965 and July 1966 before the arrival of the 1986cc engine (type B20B). On this series, the road handling benefits from important improvements made by the reinforcement of the rear axle which gives the whole car a better stability at high speed. A new exhaust system also improves performance and allows a top speed of 180 km/h, which in its time could still be a commercial asset! Delivered new to the USA, this car spent most of its life in California before its current owner purchased it three years ago. Never restored except for an old paint veil in its original light blue colour (code 89), the bodywork alignments are good overall with some light dents in places. If some joints have dried with the sun, the chromes are in good condition and all the glass surfaces are original. The chassis is incredibly sound (full file available on request). On arrival in France, all the running gear and the mechanics will be checked for regular use. At the wheel, the engine revs up quickly - no doubt thanks to the replacement of the original SUs by Webers - and the engine is surprisingly smooth. The gearbox, also from Volvo (M41 with 4 synchronised gears) is very pleasant and the optional Laycock-de-Normanville electric overdrive adds a nice touch to the driving experience. The brakes are effective and the steering is quite soft but precise. Inside, the dashboards of the first series with their good condition aluminium veneers is nice. However, the upholstery and carpets will require some care for the most demanding collectors.

Increasingly sought after, the Volvo P1800 is an endearing car in many respects and its value is rising year on year. No doubt that this example in strict original condition will attract enthusiasts of the genre.

AGUTTES

Matching numbers
Ex Sonauto et historique bien documenté
Seulement 483 exemplaires produits en 1967
Très bel état de présentation et de fonctionnement

Matching numbers
Ex Sonauto and well documented history
Only 483 produced in 1967
Very good condition and working order

90 000 - 120 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 500454 S - Moteur : 961889

French title
Chassis n°: 500454 S - Engine number: 961889

1967

PORSCHE 911 2.0L S TARGA « SOFT WINDOW »

Au cœur des années 60, période faste où les roadsters anglais caracolent encore en tête des ventes des voitures de sport, Porsche dévoile sa nouvelle 911 avec l'ambition de chambouler l'ordre établi. Au même moment, au Pays de l'Oncle Sam, des bruits courent qu'il est envisagé d'interdire les cabriolets sous prétexte qu'ils seraient dangereux en cas de retournement… Porsche va alors réagir en construisant une 911 ouverte possédant un arceau de protection fixe avec un pavillon rigide démontable qui peut, une fois replié, prendre place dans le coffre à bagages. La lunette arrière souple se rabat à plat à l'arrière et permet ainsi à ses occupants d'être au grand air. Targa… C'est ainsi, en hommage aux six victoires de la firme de Stuttgart sur la Targa Florio que Porsche nomme ce cabriolet d'un nouveau genre… Mais c'est la version S apparue en 1967 qui permis à la 911 de devenir une voiture référence avant de se muer en véritable mythe. Jusqu'ici, seuls quelques fanatiques acceptaient de payer au prix fort une petite cylindrée développant 130 cv dont la principale spécificité était sa tenue de route et un prix prohibitif supérieur à celui d'une Jaguar Type E ! L'arrivée sur le marché de la 911 S allait changer le statut de cette voiture peu ordinaire, à celui de voiture extraordinaire…

Véritable rareté, la voiture que nous avons la chance de présenter est l'une des 483 Porsche 911 Targa châssis court produit en 1967

avec le moteur 2.0l S de 160cv. Considérée par certains collectionneurs comme l'une des versions les plus désirables des premières série F, celle-ci à la particularité d'avoir été livrée neuve par l'importateur français Sonauto en juin 1967 en région parisienne. Selon son important dossier, elle était immatriculée 817 UD 75 et ses premiers propriétaires résidaient dans le 16ème arrondissement de Paris. Ces derniers la confièrent en 1981 à l'Atelier de Restauration Automobile à Sorigny en Touraine pour une réfection intégrale de la carrosserie, de l'habitacle et de la mécanique. C'est certainement à ce moment que la peinture d'origine Bleu golf fut remplacée par le Rouge Signal qu'elle porte encore aujourd'hui. Il ne fallut pas moins de deux ans pour venir à bout de cette restauration minutieuse et soigneusement documentée.

Quelques années plus tard, la voiture quittera la région parisienne et sera immatriculée dans les Pyrénées-Atlantiques au nom d'un certain Monsieur Pénichon en novembre 1984. La copie de sa carte grise (2401 SG 64) et plusieurs factures d'entretiens indiquent que la voiture roula assez peu à cette période, un contrôle technique du 22 décembre 1987 présentant un kilométrage de 4 361 km. Quelques jours plus tard, le 28 décembre 1987 exactement, son troisième propriétaire, Monsieur Aldo Vasti, l'immatriculera à Castetnau Camblong sans qu'elle ne change d'immatriculation ! Collectionneur connu dans la région, il la conservera pendant près de 14 ans et parcourra à son volant un peu plus de 3 000 km. Là encore, factures d'entretiens chez Vara Automobiles ou chez Daverat, ancien spécialiste Ferrari à Bayonne sont jointes au dossier.
Cette voiture intégra la collection que nous présentons en février 2001. Alors à la recherche d'une 911 2.0l S Targa pour remplacer sa 911 G 3.2, c'est en feuilletant le magazine Rétroviseur (N°141/Mai 2000) que son propriétaire actuel tomba sous le charme de cet exemplaire. A son volant, il nous a été permis de constater la bonne santé du flat-six, encore amplifié ici par les doubles sorties Abarth. Venant tutoyer les 6 500 trs/min, le moteur est accouplé à une boite 5 (avec le premier rapport décalé en bas à gauche) avec des changements de rapport précis grâce à un verrouillage plus fermes du levier de vitesse qu'à l'origine. Le train avant quant à lui s'allège forcément au fur et à mesure que la vitesse augmente mais oubliez le balancement pendulaire du volant (d'origine lui aussi !). La direction reste précise, les trains roulants permettent un pilotage « appuyé » en entrée de courbe et la suspension procure un bon compromis même si les étroites jantes d'origine de 4,5 pouces nous rappellent qu'il s'agit bien d'une 911… Polyvalente mais exigeante à la limite !
Rare, belle, matching numbers et parfaitement entretenue, son estimation attractive devraient finir de vous convaincre !

In the heart of the 60's, a period when English roadsters were still leading the sales of sports cars, Porsche unveiled its new 911 with the ambition to shake up the established order. At the same time, in the land of Uncle Sam, rumours were circulating that convertibles were being considered for banning on the grounds that they would be dangerous in the event of a rollover... Porsche reacted by building an open 911 with a fixed roll bar and a removable hardtop that could be folded up to fit in the luggage compartment. The flexible rear window folds flat at the back, allowing the occupants to be in the open air. Targa... This is how Porsche named this new type of convertible, in homage to the six victories of the Stuttgart firm in the Targa Florio... But it was the S version, which appeared in 1967, that allowed the 911 to become a reference car before turning into a real myth. Until then,

AGUTTES

only a few fanatics were willing to pay full price for a small engine developing 130 hp, whose main specificity was its road holding and a prohibitive price higher than a Jaguar E-type! The arrival on the market of the 911 S was going to change the status of this unusual car to an extraordinary car...

A true rarity, the car we have the chance to present is one of the 483 Porsche 911 Targa short chassis produced in 1967 with the 2.0l S engine of 160hp. Considered by some collectors as one of the most desirable versions of the early F series, this one has the particularity to have been delivered new by the French importer Sonauto in June 1967 in the Parisian region. According to its extensive file, it was registered 817 UD 75 and its first owners lived in the 16th arrondissement of Paris. In 1981, the owners entrusted the car to the Atelier de Restauration Automobile in Sorigny, Touraine, for a complete overhaul of the bodywork, interior and mechanics. It was certainly at this time that the original Golf Blue paint was replaced by the Signal Red that it still wears today. It took no less than two years to complete this painstaking and carefully documented restoration.

A few years later, the car left the Parisian region and was registered in the Pyrénées-Atlantiques in November 1984 in the name of Mr Pénichon. The copy of the registration document (2401 SG 64) and several maintenance invoices indicate that the car was not driven very much during this period, a technical inspection on 22 December 1987 showing a mileage of 4,361 km. A few days later, on 28 December 1987 to be exact, its third owner, Mr Aldo Vasti, registered it in Castetnau Camblong without changing its registration number! A well-known collector in the region, he kept it for almost 14 years and drove it a little over 3,000 km. Here again, maintenance

invoices from Vara Automobiles and Daverat, the former Ferrari specialist in Bayonne, are attached to the file.

This car became part of the collection we are presenting in February 2001. At the time, the current owner was looking for a 911 2.0l S Targa to replace his 911 G 3.2, and it was while leafing through the magazine Rétroviseur (N°141/May 2000) that he fell under the charm of this car. At the wheel, we were able to observe the good health of the flat-six, further amplified by the Abarth dual outlets. The engine reaches 6,500 rpm and is connected to a 5-speed gearbox (with the first gear shifted to the lower left) with precise gear changes thanks to a firmer gear lever lock than the original. As for the front axle, it becomes lighter as the speed increases, but forget about the pendular swing of the steering wheel (also original!). The steering remains precise, the running gear allows for a «strong» driving experience when entering corners and the suspension provides a good compromise even if the narrow original 4.5 inch rims remind us that this is indeed a 911... Versatile but demanding at the limit!

Rare, beautiful, matching numbers and perfectly maintained, its attractive estimate should finish to convince you!

90 000 - 120 000 €

Important dossier de factures
Performance et fiabilité à toutes épreuves
Eligible au Tour Auto, Le Mans Classic
et Mondena Cento Ore

Carte grise française
Châssis n° THPNLS01893

Important invoice file
High performance and reliability
Eligible for the Tour Auto, Le Mans Classic
and Mondena Cento Ore

French registration title
Chassis n° THPNLS01893

1971

DE TOMASO PANTERA «GR. 3»

Né en 1928 en Argentine, Alessandro de Tomaso fut un ancien mécanicien et pilote de l'écurie Osca des frères Maserati avant de fonder sa propre marque éponyme en 1959. Dans le sillage des glorieux Fangio et Gonzales, il voulut briller sur les circuits mais en homme avisé il s'aperçut vite qu'il n'en avait pas le talent. Aussi il se tourna vers la construction d'automobiles de course et s'installa à Modène alors capitale mondiale du sport automobile. Ayant un sens aiguisé des affaires, de Tomaso parvient à tisser des liens forts avec le géant Ford qui sortait perdant de ses négociations avec Enzo Ferrari. C'est dans ce contexte que la Pantera fit son apparition au début des années 70. Dessinée par Tom Tjaarda et conçue par le jeune et talentueux ingénieur Gianpaolo Dallara fraichement débarqué de chez Lamborghini, la Pantera démontra un potentiel immense si bien qu'il fut décidé de préparer une série de voiture pour concourir dans la catégorie Grand Tourisme.

Propulsée par un V8 Cleveland 351 ci, la Pantera dispose alors de 270 cv pour figurer parmi les plus rapides GT du moment et notamment la Corvette aux USA. Conçue sur une coque autoporteuse en acier avec poutre centrale et carrosserie en acier, la Pantera n'est pourtant pas très légère. Le V8 Ford tout en fonte n'aide pas à gagner des kilos, mais les performances sont très intéressantes grâce à son couple conséquent et à la bonne aérodynamique de la voiture haute de 1m10 seulement. Le V8

AGUTTES

Cleveland évoluera à plus de 300 cv pour les GTS Standard, et 400 cv pour les Groupe 3, ou près de 500 pour les Gr 4.

01893 présenté ici est l'un des tous premiers châssis construit en juin 1971 avec des pièces provenant des premières générations telles que le tableau de bord ou les pare-chocs. Portant la lettre L (pour Lusso) sur son numéro de châssis, elles sont souvent considérées comme les plus intéressantes par les amateurs de la marque. Selon son important dossier de factures, la voiture résidait en Floride avant d'arriver en Belgique dans les années 1990. Achetée en 2005 en vue de participer à plusieurs épreuves du calendrier historique, la voiture sera intégralement reconstruite pour répondre à l'homologation du Gr. 3. La préparation, confiée à Gilles Céron du Vintage Garage non loin d'Orléans, débute en 2006. Rien ne sera laissé au hasard, la carrosserie est intégralement mise à nue, les passages d'ailes sont élargis, les trains roulants et les freins (Porsche/Brembo) sont adaptés pour passer la puissance au sol du bloc 5.8l gavé par les quatre carburateurs Weber IDA 48. Quelques mois plus tard, la voiture est sur la grille de départ du circuit des 24 heures et franchira le drapeau à damier à une honorable 42ème position sur les 71 voitures du plateau 5. En 2009, elle rejoindra Marseille depuis Le Grand Palais à l'occasion du Tour Auto Optic 2ooo en régularité. Depuis, plus de 33 000 € sur factures auront été nécessaire pour maintenir l'auto à son meilleur niveau comme la réfection du moteur en juillet 2016 pour plus de 13 000 €. Fiabilisée et diablement performante, cette De Tomaso Pantera est une belle opportunité.

Born in 1928 in Argentina, Alessandro de Tomaso was a former mechanic and driver for the Maserati brothers' Osca team before founding his own eponymous brand in 1959. Following in the footsteps of the glorious Fangio and Gonzales, he wanted to shine on the racetrack, but as a wise man he soon realised that he did not have the talent. So he turned to the construction of racing cars and settled in Modena, then the world capital of motor sport. With his keen business sense, de Tomaso managed to forge strong links with the giant Ford, which was losing out on its negotiations with Enzo Ferrari. It was in this context that the Pantera made its appearance in the

early 1970s. Designed by Tom Tjaarda and engineered by the talented young engineer Gianpaolo Dallara, fresh from Lamborghini, the Pantera showed immense potential and it was decided to prepare a series of cars to compete in the Grand Touring category.

Powered by a Cleveland 351 ci V8, the Pantera had 270 bhp to compete with the fastest GT cars of the day, including the Corvette in the USA. Built on a self-supporting steel body with a central beam and steel bodywork, the Pantera was not very light. The all cast iron Ford V8 does not help to save weight, but the performance is very interesting thanks to its consequent torque and the good aerodynamics of the car which is only 1m10 high. The Cleveland V8 will evolve to more than 300 hp for the GTS Standard, and 400 hp for the Group 3, or close to 500 for the Gr 4.

01893 presented here is one of the very first chassis built in June 1971 with parts coming from the first generations such as the dashboard or the bumpers. Bearing the letter L (for Lusso) on its chassis number, they are often considered the most interesting by enthusiasts of the brand. According to its extensive invoice file, the car lived in Florida before arriving in Belgium in the 1990s. Purchased in 2005 with a view to participating in several historic calendar events, the car will be completely rebuilt to Gr. 3 homologation. Preparation, entrusted to Gilles Céron of Vintage Garage not far from Orléans, began in 2006. Nothing was left to chance, the bodywork was completely stripped, the fender flares were widened, and the running gear and brakes (Porsche/Brembo) were adapted to pass the power to the ground of the 5.8l block fed by the four Weber IDA 48 carburettors. A few months later, the car was on the starting grid of Le Mans Classic and crossed the chequered flag in a respectable 42nd position out of the 71 cars on the grid. In 2009, it will reach Marseille from the Grand Palais for the Tour Auto Optic 2ooo in regularity. Since then, more than 33,000 € on invoices will have been necessary to maintain the car at its best level, as well as the engine rebuild in July 2016 for more than 13,000 €. Reliable and devilishly efficient, this De Tomaso Pantera is a great opportunity.

8 000 - 14 000 €

Préparation de grande qualité
Mécanique fiable et partie cycle améliorée
Look génial

Carte grise française de collection
Cadre : 647236

High quality preparation
Reliable mechanics and improved cycle part
Great look

French registration title as historic vehicle
Frame: 647236

1968

BMW R50/2

Le flat-twin est célèbre depuis 1923 et rend ses machines reconnaissables au premier coup d'œil. Collectionneur éclectique et fin mécanicien à ses heures perdues, c'est en 2011 qu'il se lance dans la transformation de trois motos… juste pour le plaisir !
Cette R50/2 est la première de la série. Après le retrait du support de sidecar, l'ensemble du cadre fut traité puis thermolaqué tout comme la partie cycle (jantes et bras oscillant). Une fourche de Série 5 vient remplacer la Earles d'origine avec, pour améliorer le point critique des R50 de l'époque, l'ajout à l'avant d'un frein à quatre cames Grimeca monté à l'époque sur les MV Agusta. Côté look, des gardes boue sur mesure sont réalisés en aluminium et la superbe selle gainée de cuir par un bourrelier de la région. Si la moto développe un peu plus que ses 26 cv d'origine grâce à une préparation moteur (arbre à cames, piston haute compression et allumage électronique), sa conduite reste facile grâce à la souplesse de son bicylindre. Enfin, deux longs tubes en inox de 4 cm de diamètres en remplacement des silencieux d'origine laissent respirer la mécanique sans pour autant sacrifier les oreilles des passants ! A noter qu'à sa première sortie, cette moto reçue lors des Coupes Moto Légende le 1er prix des Customs et au concours de look. Preuve s'il fallait encore le démontrer de la qualité de cette réalisation !

AGUTTES

The flat-twin has been famous since 1923 and makes his machines recognizable at first glance. An eclectic collector and fine mechanic in his spare time, in 2011 he started to transform three motorbikes... just for fun! This R50/2 is the first of the series. After the removal of the sidecar support, the whole frame was treated and powder coated as well as the cycle part (rims and swingarm). A Series 5 fork replaces the original Earles with, to improve the critical point of the R50s of the time, the addition of a Grimeca four-cam brake mounted on the MV Agusta at the time. In terms of looks, the bike was fitted with custom-made aluminium mudguards and a superb leather-wrapped seat by a local upholsterer. If the bike develops a little more than its original 26 hp thanks to an engine preparation (camshaft, high compression piston and electronic ignition), its driving remains easy thanks to the flexibility of its twin-cylinder. Finally, two long stainless steel tubes of 4 cm in diameter replacing the original silencers let the engine breathe without sacrificing the ears of the passers-by! It should be noted that on its first release, this motorbike received the 1st prize in the Aeron bike event contest. Proof if it were still necessary to show it of the quality of this realization!

Préparation de grande qualité
Mécanique fiable et partie cycle améliorée
Look génial

High quality preparation
Reliable mechanics and improved chassis
Great look

8 000 - 14 000 €

Carte grise française
Cadre : 622247

French registration title
Frame: 622247

1960

BMW R60

Pour beaucoup elle reste la moto des forces de l'ordre, du Tour de France ou des livreurs de journaux. Mais la série 2 est surtout à l'origine du sauvetage de BMW au début des sixties. Sa fiabilité, sa robustesse et son comportement séduiront des milliers de motards. Il faut dire, tout est réglé comme du papier à musique : un soupçon de gaz, quelques pressions du doigt pour titiller les carbus, un coup de jarret sur le kick et le flat-twin joue sa partition tel un métronome. Sur cette moto, le cadre et la mécanique de R60 série 2 sont conforment à l'origine avec l'ajout d'une fourche de série 5 en remplacement de la Earles d'origine. La jante provient également d'une série 5 tout comme le système de freinage à l'avant alors que celui arrière est celui d'une série 2. Esthétiquement, le réservoir provenant d'une Ducati 750 Sport, les garde-boue en aluminium sur mesure, les bracelets Tommaselli réglables et un feu avant moderne de plus grande dimension ajoutent au look sportif de l'ensemble. Côté mécanique, un allumage électronique Kennedy a été monté et les 30cv du R60/2 assurent une belle souplesse à cette moto au look radical.

AGUTTES

For many of us it remains the bike of the police, the Tour de France or the newspaper delivery men. But the 2nd serie was the main reason for BMW's rescue in the early sixties. Its reliability, sturdiness and behaviour will seduce thousands of motorcyclists. It must be said, everything is set like clockwork: a hint of gas, a few pressures of the finger on the carburettors, a stroke on the kick and the flat-twin plays its part like a metronome.

On this bike, the R60 series 2 frame and mechanics are as original with the addition of a series 5 fork to replace the original Earles. The rim is also from a 5 series as is the front braking system while the rear is from a 2nd series. Aesthetically, the Ducati 750 Sport tank, custom aluminium mudguards, adjustable Tommaselli straps and a larger modern front light add to the sporty look. Mechanically, a Kennedy electronic ignition has been fitted and the 30hp of the R60/2 makes this radical looking bike very smooth.

Préparation de grande qualité
Mécanique fiable et partie cycle améliorée
Look génial

Cadre : 564641
Carte grise française

High quality preparation
Reliable mechanics and improved cycle part
Great look

French registration title
Frame: 564641

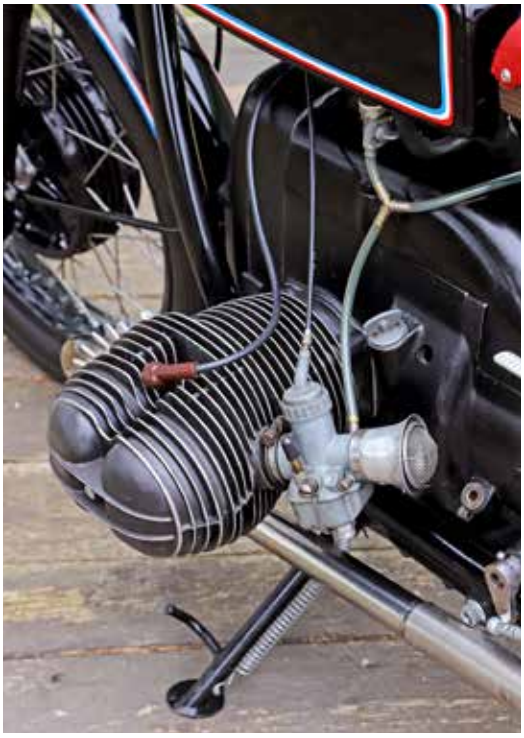
8 000 - 14 000 €

1961

BMW R50S

On ne le sait pas encore à l'époque, mais très rapidement les BMW seront cataloguées comme « meilleures moto du monde » ! Convaincu que la presse de l'époque disait vrai, la tentation d'en améliorer un peu plus les performances étaient trop tentante…

Cette R50 S surnommée « la française » de par ses couleurs a été profondément modifiée en recevant une mécanique de série 5 sur un cadre de série 2. Le moteur est donc un R60 refait à neuf toujours dans sa cylindrée d'origine. En trente ans d'existence, les BMW Série 5 et 6 se sont imposées comme des motos au long-cours. Alors que la concurrence s'engageait sur la voie de la performance, le constructeur bavarois avait préféré affiner son offre avec des motos abouties et plus robustes. C'est là tout l'intérêt de cette transformation mélangeant habillement les genres. Le cadre fut traité puis thermo laqué et une fourche de série 5 fut monté en remplacement de la Earles d'origine. Si la selle est une fabrication « maison » typique des café racers de l'époque, le réservoir est celui d'une Puch de 50 cm3. Accentuant un peu plus encore son look sportif, le bloc moteur et les culasses ont été peints en noir mat. Jantes thermolaquées et rayons neufs, garde-boue en aluminium sur-mesure… tous les codes du custom sont ici respectés et parfaitement adaptés. Les longs échappements en inox ne vous laisseront pas entendre le contraire !



It was not known at the time, but very quickly the BMWs were catalogued as «the best motorbike in the world»! Convinced that the press of the time was right, the temptation to improve the performance a little more was too tempting...

This R50 S, nicknamed «La française» because of its colours, was deeply modified by receiving a Serie 5 engine on a 2nd series frame. The engine is therefore a rebuilt R60 still in its original capacity. In thirty years of existence, the BMW 5 and 6 Series have established themselves as long-distance motorbikes. While the competition was moving towards performance, the Bavarian manufacturer preferred to refine its offer with accomplished and more robust motorbikes. That's what makes this transformation so interesting. The frame was treated and then thermo-lacquered and a Serie 5 fork was fitted to replace the original Earles. If the seat is a typical «home-made» café racer of the time, the tank comes from a 50cc Puch. The engine block and cylinder heads have been painted in matt black to accentuate the sporty look. Powder-coated rims and new spokes, custom aluminium mudguards... all the custom codes are respected and perfectly adapted. The long stainless steel exhausts will not let you hear otherwise!

A redémarrer
Belle préparation
Moto mythique

To be restarted
Nice preparation
Mythical bike

Carte grise française
Cadre n° : DM350D 400358
Moteur n° : DM350 17868

French title
Frame n°: DM350D 400358
Engine n°: DM350 17868

3 500 - 6 000 €

1974

DUCATI 350 MK 3 DESMO

Depuis le Cucciolo 50 de 1945, Ducati a profondément marqué l'histoire des 2-roues. D'autant plus à partir de 1955, avec les légendaires moteurs à distribution desmodromique développés par l'ingénieur Fabio Taglioni. En 1961, la marque présente sa première monocylindre de forte cylindrée « civile », la 250 Diana Mk 3, suivie en 1968 de la première moto de route équipée d'un moteur « desmo », la 250 Mk 3 D, rapidement disponible en 350 et 450 cm3. La Desmo de route reçoit en plus des ressorts de rappel en épingle et, à partir de 1973, un frein avant à double tambour (un disque est également disponible, généralisé après 1974). La production de cette moto de légende, qui a vu débuter beaucoup de pilotes, prend fin en 1975, lorsque Ducati s'oriente vers les moteurs bicylindres.
La 350 Mk 3 que nous présentons, qui affiche une très jolie patine, fut préparée dans l'esprit de l'époque pour s'aligner en courses et en démonstrations historiques. Elle est équipée de pièces de qualité, parmi lesquelles des jantes Borrani, des commandes Tommaselli et un compte tours Veglia. Montée avec une culasse classique, la culasse Desmo fait néanmoins partie d'un petit lot de pièce qui accompagne la machine, avec la béquille, le carburateur Dell'Orto et l'échappement d'origine. Non démarrée depuis quelques années, elle nécessitera une remise en route avant de faire la joie de son futur propriétaire, sur route ou sur piste.

Since the Cucciolo 50 of 1945, Ducati has deeply marked the history of motorcycles. Even more so from 1955, with the legendary desmodromic engines developed by engineer Fabio Taglioni. In 1961, the brand presented its first «civilian» big single-cylinder motorcycle, the 250 Diana Mk 3, followed in 1968 by the first road bike equipped with a «desmo» engine, the 250 Mk 3 D, which was soon available in 350 and 450cc. The Desmo road bike was also fitted with pin springs and, from 1973, a double drum front brake (a disc was also available, which became standard after 1974). Production of this legendary bike, which saw the debut of many riders, ended in 1975, when Ducati switched to twin-cylinder engines.
The 350 Mk 3 we present, with its beautiful patina, was prepared as "in period" to compete in historic races and demonstrations. It is equipped with quality parts, including Borrani rims, Tommaselli controls and a Veglia rev counter. Fitted with a classic cylinder head, the Desmo cylinder head is nevertheless part of a small set of parts that comes with the machine, along with the originals stand, Dell'Orto carburettor and exhaust pipe. Not started for a few years, it will need to be restarted before it can be enjoyed by its future owner, on the road or on the track.

Très belle restauration à terminer
Historique connu
Rare version Montlhéry

Carte grise française
Châssis n° : 1407454

Very nice restoration to finish
Known history
Rare Montlhéry version

French title
Chassis number: 1407454

6 000 - 9 000 €

1962

SIMCA ARONDE RUSH MONTLHÉRY

On ne présente plus la Simca Aronde, véritable symbole roulant des Trente Glorieuses, au même titre qu'une Citroën 2 CV ou qu'une Renault 4 CV. Cette populaire française, construite à près de 1,3 millions d'exemplaires entre 1951 et 1964 sera le véritable fer de lance de la marque française, filiale française de Fiat émancipée après guerre grâce à son emblématique directeur général, Henri-Théodore Pigozzi. Juste avant la guerre, les publicités vantaient l'appétit d'oiseau des Simca, et l'hirondelle (en vieux français, « aronde ») est devenu petit à petit l'emblème de la marque. En 1961, la P60 laisse place à la Rush, dernière Aronde de la lignée, qui reprend l'appellation de son moteur à 5 paliers.
La voiture que nous présentons est une Montlhéry, une appellation qui rend hommage à l'exemplaire qui, en 1953, parcouru 117 000 km pendant quarante-six jours et quarante-cinq nuits, à 104 km/h de moyenne. L'auto, qui resta dans la même famille depuis 1965 jusqu'aux années 1990, fut arrêtée roulante, et stockée au sec jusqu'en 2018, année où elle passa une première fois sous le marteau de Maître Aguttes. Elle a depuis été démontée intégralement et restaurée à grand frais. La carrosserie, les trains roulants, les pneus, le réservoir et les chromes sont neufs, l'intérieur a été conservé d'origine : malgré quelques accrocs, une certaine émotion s'en ressent. Le moteur démonté et révisé, nécessitera encore quelques travaux : en effet, le voyant de pression d'huile s'allume par intermittence, comme le témoin de charge de la dynamo.

The Simca Aronde is no longer presented as a true driving symbol of the «Trente Glorieuses», in the same way as a Citroën 2 CV or a Renault 4 CV. This popular French car, of which nearly 1.3 million were built between 1951 and 1964, was the real spearhead of the French brand, a French subsidiary of Fiat, which was emancipated after the war thanks to its emblematic general manager, Henri-Théodore Pigozzi. Just before the war, advertisements praised Simca's bird-like appetite, and the swallow (in old French, «aronde») gradually became the brand's emblem. In 1961, the P60 was replaced by the Rush, the last Aronde of the line, which took its name from its 5-bearings engine.
The car we are presenting is a Montlhéry, a name that pays homage to the car that, in 1953, covered 117,000 km during forty-six days and forty-five nights, at an average speed of 104 km/h. The car, which remained in the same family from 1965 until the 1990s, was stopped on the road and stored in a dry place until 2018, when it was put under the hammer for the first time by Maître Aguttes. It has since been completely dismantled and restored at great expense. The bodywork, running gear, tyres, fuel tank and chrome are new, the interior has been kept as original: despite a few snags, a certain emotion is felt. The engine, dismantled and overhauled, still needs some work: indeed, the oil pressure light comes on intermittently, as does the dynamo charge light.

23

20 000 - 30 000 €

Vendue neuve à Poitiers
Histoire intéressante
Saine et d'origine

Carte grise française
Châssis n° : 122267
Moteur n° : P 806271

Sold new in Poitiers
Interesting history
Sound and factory original

French registration
Chassis n°: 122267
Engine n°: P 806271

1962

PORSCHE 356 B SUPER 90

Iconique et pouvant être considérée comme la première d'une lignée ayant assuré le succès et la solidité financière de la marque Porsche, la 356 est le socle sur lequel s'est bâtie la légende de la marque, faite de génie et de passion. La conception initiale de Ferdinand et Ferry Porsche était bonne. Moteur arrière, 4-cylindres à plat, refroidi par air, carrosserie profilée, fabrication de qualité, cet ensemble a évolué avec régularité, sérénité et rigueur, au point que l'on retrouve sur la 911 actuelle certains des ingrédients qui ont façonné la personnalité des premières Porsche. Baptisée pré-A, la première série se révèle aussitôt un succès commercial aux Etats-Unis et deviendra vite la voiture des stars. La légende était née. La 356 ici présentée est un modèle B Super 90. Vendue neuve en France au garage Buchet à Poitiers, celle-ci est de couleur blanche et l'intérieur est en skai marron. L'histoire de cette Porsche est tout à fait intéressante car celle-ci ne quitta jamais la campagne du centre-ouest de la France depuis sa mise en circulation le 12 novembre 1962. Elle est d'abord immatriculée 686 HT 86 puis est revendue en avril 1968 à un jeune homme de Niort qui l'immatricule 75 JB 79. La Porsche a 20 000 km au compteur

AGUTTES

environ lorsque monsieur C. le propriétaire alors en promenade sur une route près de Niort évite de peu un accident dramatique avec un camion arrivant en face. La manœuvre est brutale et la Porche se couche dans le fossé. Plus de peur que de mal, aucun blessé à déclarer mais la voiture est abimée sur le flanc et le propriétaire ne pouvait pas engendrer les frais des réparations. Finalement le dépanneur et garagiste récupère la 356 accidentée dans le but de la refaire mais la voiture dormira au fond de son garage pendant 20 ans. Celui-ci la revend en 1985 à un autre garagiste qui stock la voiture sans y toucher non plus …. Jusqu'en 2021 ! La petite Porsche mérite aujourd'hui une vraie restauration, celle-ci est presque complète sauf des éléments de vitrages et des petites pièces intérieures. La base est très saine et le moteur d'origine est non bloqué.

Iconic and arguably the first in a line of successful and financially strong Porsche cars, the 356 is the foundation on which the brand's legend of genius and passion has been built. Ferdinand and Ferry Porsche's initial design was good. Rear-engine, flat-four, air-cooled, streamlined bodywork, quality workmanship, this package evolved with consistency, serenity, and rigor, to the point where some of the ingredients that shaped the personality of the early Porsches can be found in the current 911. Called the Pre-A, the first series was an immediate commercial success in the United States and soon became the car of the Stars. The legend was born.

The 356 presented here is a B super 90 model. Sold new in France to the Buchet garage in Poitiers, it is white in colour and the interior is in brown skai. The history of this Porsche is quite interesting as it never left the countryside of central-western France since it was put on the road on the 12 November 1962. It was first registered 686 HT 86 and then sold in April 1968 to a young man from Niort who registered it 75 JB 79. The Porsche had about 20,000 kilometers on the clock when Mr. C, the owner, was driving along a road near Niort and narrowly avoided a dramatic accident with an oncoming truck. The maneuver was brutal and the Porsche fell into the ditch. No injuries were reported, but the car was damaged on the side and the owner could not afford to pay for the repairs. Finally, the mechanic and garage owner recovered the damaged 356 with the aim of rebuilding it, but the car was to remain at the back of his garage for 20 years. In 1985 he sold it to another garage owner who stored the car without touching it either .... Until 2021! Today the little Porsche deserves a real restoration, this one is almost complete except for some glass elements and small interior parts. The base is very sound and the original engine is not blocked.

Voiture roulante mais à restaurer
Une des 19 construites
Mécanique de grande série

Running car but to be restored
One of 19 built
Mass-produced mechanics

15 000 - 25 000 €

Titre de circulation suédois
Châssis n° : 423 052

Swedish title
Chassis number : 423 052

1958

FIAT 1200 PININ FARINA

Au Salon de Turin 1957, Fiat présente la 1200 Granluce, sensée coiffer la gamme de la 1100-103, lancée en 1953 et qui connut un immense succès jusqu'au milieu des années 1960 (et même jusqu'en 2000, avec la Premier Padmini fabriquée en Inde !). Elle doit aussi remplacer la performante et luxueuse Turismo Veloce (1100-103 TV). Equipée d'un moteur de 1 221 cm3 développant 55 ch, sa carrosserie dérive étroitement de la 1100-103 avec un pavillon modernisé. Si le prototype a des portes avant « suicide », la version de série bénéficie de quatre portes s'ouvrant dans le « sens normal ». Environ 400 000 Fiat 1200 seront produites jusqu'en 1960, avec diverses carrosseries, dont la très élégante Trasformabile dessinée par Fabio Luigi Rapi, responsable de la sezione carrozzerie speciali chez Fiat, initialement pour la 1100-103 TV. En 1959, la Fiat 1200 Trasformabile sera remplacée par le spider 1200 carrossé par Pinin Farina. Le carrossier turinois, installé à quelques encablures de l'usine Fiat (le père de Gian-Battista Pinin, Joseph, était d'ailleurs salarié de Fiat), entretient des relations étroites avec le géant italien, et il a déjà œuvré sur un grand nombre de Fiat 6 C 1500 ou des berlinettes 1100 S, et dès 1953 sur la Fiat 1100 TV. En 1957, Pinin Farina présente au Salon de Genève et de Turin un coach 4-places (avec custodes) et un coupé 2-places, disponibles au choix sur base 1100 ou 1200. Leur ligne, novatrice, proche des coaches et coupés Lancia Appia, Flaminia et Ferrari 250

AGUTTES

GT sera plus tard reprise sur la Ferrari 250 GTE et, à plus grande échelle, sur le coupé Peugeot 404. Un prototype 2-places sera racheté par Enzo Ferrari lui-même, raccourci et retravaillé par la Carrozzeria Scaglietti di Modena, équipé de freins à disques Dunlop et du moteur 854, pour devenir le prototype de l'ASA 1000 GT, la fameuse Ferrarina. Selon les spécialistes, il y aurait eu en tout et pour tout dix-neuf Fiat 1100 et 1200 Pinin Farina carrossées en coupé 2 et 4-places avec ce dessin-là.

L'exemplaire qui illustre ces pages est l'une de ces très rares versions Pinin Farina, traitée en coupé 4-places sur base de Fiat 1200. Selon la brochure d'époque, « la différence la plus importante » avec le coach 2-places « est dans le toit qui, étant plus grand, permet l'habitabilité intérieure pour quatre personnes. Les sièges avant sont séparés et indépendants : lorsqu'on plie les dossiers en avant les sièges eux-mêmes avancent automatiquement pour permettre un accès plus facile aux places arrière. » La carrosserie, comme les ouvrants, sont en acier, à l'exception de la malle arrière… en fibre de verre ! Le tableau de bord, « spécial, est peint en vernis anti-reflex. » Le châssis #423 052 fut vendu neuf en Suède. Son deuxième propriétaire, M. Nicklasson, passa un dernier contrôle technique en 1970, avant de remiser l'auto pour plusieurs décennies. De couleur bleu clair d'origine, elle fut repeinte en rouge vraisemblablement avant sa longue immobilisation. La voiture, redécouverte en 2017, fut redémarrée juste avant la vente. Elle se trouve aujourd'hui dans un état d'usage avancé, et bien que roulante, nécessitera une restauration à la hauteur de sa rareté et de son intérêt historique.

At the 1957 Turin Motor Show, Fiat presented the 1200 Granluce, which was supposed to replace the 1100-103, launched in 1953 and which was a huge success until the middle of the 1960s (and even until 2000, with the Indian-made Premier Padmini!). It was also intended to replace the high-performance and luxurious Turismo Veloce (1100-103 TV). Equipped with a 1,221cc engine developing 55 bhp, its bodywork was closely derived from the 1100-103 with an updated roof. While the prototype had «suicide» front doors, the production version had four doors that opened in the «normal direction». Around 400,000 Fiat 1200s were produced up to 1960, with various body styles, including the very elegant Trasformabile designed by Fabio Luigi Rapi, head of the sezione carrozzerie speciali at Fiat, initially for the 1100-103 TV. In 1959, the Fiat 1200 Trasformabile was replaced by the 1200 spider bodied by Pinin Farina. The Turin coachbuilder,

located just a stone's throw from the Fiat factory (Gian-Battista Pinin's father, Joseph, was in fact a Fiat employee), had a close relationship with the Italian giant and had already worked on a large number of Fiat 6 C 1500s and 1100 S berlinettas, and as early as 1953 on the Fiat 1100 TV. In 1957, Pinin Farina presented a 4-seater coach (with quarter windows) and a 2-seater coupé at the Geneva and Turin Motor Shows, available with either an 1100 or 1200 base. Their innovative design, close to the Lancia Appia, Flaminia and Ferrari 250 GT coaches and coupes, was later used on the Ferrari 250 GTE and, on a larger scale, on the Peugeot 404 coupé. A two-seater prototype was bought by Enzo Ferrari himself, shortened and reworked by Carrozzeria Scaglietti di Modena, fitted with Dunlop disc brakes and the 854 engine, to become the prototype of the ASA 1000 GT, the famous Ferrarina. According to experts, there were nineteen Fiat 1100 and 1200 Pinin Farina 2 and 4-seater coupes built with this design. The car illustrated here is one of these very rare Pinin Farina versions, built as a 4-seat coupé on a Fiat 1200 base. According to the brochure of the time, «the most important difference» with the 2-seater coach «is in the roof which, being larger, allows interior space for four people. The front seats are separate and independent: when the backrests are folded forward the seats themselves move forward automatically to allow easier access to the rear seats.» The bodywork, like the doors, is made of steel, except for the rear trunk, which is made of fibreglass! The dashboard, «special, is painted in anti-reflex varnish.» Chassis #423 052 was sold new in Sweden. Its second owner, Mr. Nicklasson, passed a final technical inspection in 1970, before storing the car for several decades. Originally light blue, it was repainted red, presumably before its long layover. The car, rediscovered in 2017, was restarted just before the sale. It is now in an advanced state of use, and although it is still running, it will need a restoration commensurate with its rarity and historical interest.

Restauration concours
Certification Abarth Classiche
Eligible Tour Auto

Titre de circulation allemand
Châssis n° : 756 808
Moteur n° : 825 490

Concours restoration
Abarth Classiche certification
Tour Auto eligible

German title
Chassis number: 756 808
Engine number: 825 490

80 000 - 110 000 €

1960

ABARTH 750 SESTRIERE ZAGATO

Au milieu des années 1950, Carlo Abarth, le célèbre sorcier italien, jette son dévolu sur la toute nouvelle Fiat 600. Avec quatre gros pistons Borgo et un réalésage pour atteindre 747 cm3, une pipe d'admission maison pour boulonner un carburateur Weber de 32 et un filtre à air « competizione » et une marmita sur-mesure (le fonds de commerce d'Abarth), la Fiat 600 Gran Turismo derivazione Abarth ne tarde pas à faire parler la poudre et à semer la terreur en compétition en classe 750... comme sur route ! En avril 1956, à l'occasion du Salone dell'automobile de Torino, Carlo Abarth présente une petite et élégante berlinette Zagato reprenant la plateforme de la Fiat 600 et sa célèbre préparation 750. Cette première version, baptisée 750 GT, qui se singularise par la célèbre double-bulle de toit chère à Zagato, apporte ses lettres de noblesse au modèle, avec un triplé en classe 750 aux Mille Miglia 1957, et de nombreuses victoires en classe 750, sur le Vieux Continent ou aux Etats-Unis, où la bombinette rencontre un grand succès dans le championnat SCCA (Sports Cars Club of America). Avec 44 ch et 535 kg sur la balance, le petit scorpion tout d'alu vêtu propulse en effet ses occupants à 160 km/h compteur. En 1958, une version bialbero baptisée Record Monza (avec culasse maison à double ACT qui permet de sortir 61 ch du petit 4-cylindres) promet même 180 km/h ! En 1959 et 1960, pour clôturer la série, vingt-cinq voitures sortent encore des ateliers Abarth et Zagato, avec des caisses acier et des ouvrants aluminium. Baptisées Sestriere (en référence au très sélectif rallye de Sestriere, qui se déroulait

AGUTTES

autour de la station de ski éponyme et où les 750 Zagato se sont imposées en 1958 et 1959), et se caractérisant par un toit « plat » et deux énormes écopes sur le capot arrière, ce sont les plus rares de la lignée.

L'Abarth 750 Sestriere châssis n° 756 808 fut vraisemblablement vendue neuve aux USA, comme une grande partie de la production. La voiture fut retrouvée en Californie au début des années 2000, et achetée par un amateur britannique qui la fit rapatrier en Angleterre. La base, saine et complète, fut démontée et un premier travail de carrosserie, portant notamment sur les ouvrants aluminium fut entrepris. Son propriétaire actuel la racheta en l'état, en 2014, et entrepris une restauration concours chez le réputé Bernhard Arnold (Arnold Classic) : les photos qui accompagnent le dossier de la voiture témoignent d'un travail d'une qualité rare. A peine terminée, la voiture sera expédiée en Italie, chez Abarth, pour certification. Les experts du département Classiche ne pourront que valider la qualité de la restauration et le soin apporté aux détails. Il est vrai que l'essai que nous avons fait de cette attachante Abarth s'est révélé surprenant : l'auto est performante, mais – surtout – les commandes et les réactions confirment une restauration « à neuf ». C'est sans aucun doute l'une des plus belles Abarth 750 disponible à la vente. Une auto qui ne demande qu'à prendre la route, et briller pourquoi pas à nouveau en compétition historique, notamment au Tour Auto, où elle est éligible. Le moteur matching de la voiture, également refait à neuf, et installé dans un cadre sur-mesure, sera à récupérer auprès du vendeur après la vente.

In the mid 1950s, Carlo Abarth, the famous Italian wizard, set his sights on the brand new Fiat 600. With four large Borgo pistons and a re-bore to reach 747cc, an in-house intake pipe to bolt on a Weber 32 carburettor and a «competizione» air filter and a custom-made marmita (Abarth's business), the Fiat 600 Gran Turismo derivazione Abarth was soon making a name for itself and wreaking havoc in the 750 class competitions, as well as on the road! In April 1956, at the Salone dell'automobile in Turin, Carlo Abarth presented a small, elegant Zagato coach based on the Fiat 600 platform and its famous 750 preparation. This first version, called the 750 GT, which featured Zagato's famous double-bubble roof, gave the model its credentials, with a three-peat in the 750 class at the 1957 Mille Miglia, and numerous victories in the 750 class on the Old Continent and in the United States, where the bombshell was a great success in the SCCA (Sports Cars Club

of America) championship. With 44 bhp and a 535 kg weight, the little scorpion all in aluminium propelled its occupants to 160 km/h on the odometer. In 1958, a bialbero version called Record Monza (with a home-made double ACT cylinder head that allows 61 hp to be produced by the little 4-cylinder engine) even promised 180 km/h! In 1959 and 1960, to complete the series, twenty-five more cars were produced by Abarth and Zagato, with steel bodies and aluminium doors. Called Sestriere (in reference to the highly selective Sestriere rally, which took place around the eponymous ski resort and where the 750 Zagato cars won in 1958 and 1959), and characterised by a «flat» roof and two enormous scoops on the rear bonnet, they were the rarest of the line.

The Abarth 750 Sestriere chassis no. 756 808 was probably sold new in the USA, as was much of the production. The car was found in California in the early 2000s and purchased by a British enthusiast who had it repatriated to England. The base, sound and complete, was dismantled and a first body work, notably on the aluminium doors, was undertaken. The current owner bought the car as is in 2014 and undertook a competitive restoration at the renowned Bernhard Arnold (Arnold Classic): the photos that accompany the car's file testify to a work of rare quality. As soon as i is finished, the car will be sent to Abarth in Italy for certification. The experts from the Classiche department could not but validate the quality of the restoration and the attention to detail. It is true that our test drive of this endearing Abarth was surprising: the car performs well, but above all, the controls and reactions confirm a 'new' restoration. It is without doubt one of the most beautiful Abarth 750s available for sale. A car that is just waiting to take to the road, and why not shine again in historic competitions, notably the Tour Auto, where it is eligible. The matching engine of the car, also refurbished, and installed in a custom-made frame, will be available for collection from the seller after the sale.

AGUTTES

Palmarès intéressant
Eligible Mille Miglia et Tour Auto
Mécanique performante

Interesting track record
Eligible for Mille Miglia and Tour Auto
High performance mechanics

60 000 - 80 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 857 918

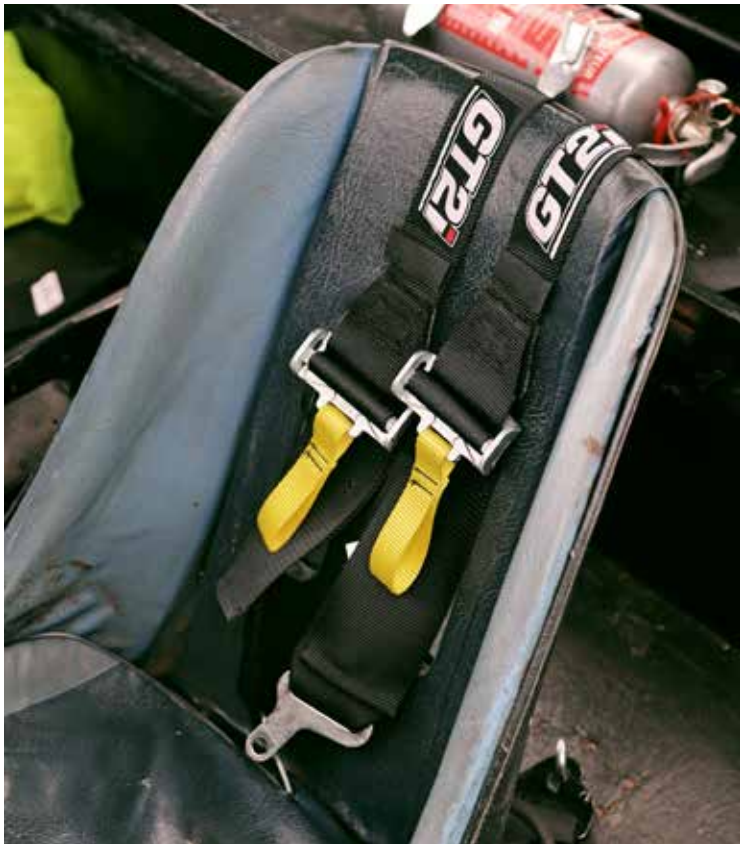
French title
Chassis number: 857 918

1955

PANHARD PICHON-PARAT DOLOMITES

En 1952, deux amis de longue date, Bernard Pichon et André Parat, s'associent pour créer une entreprise de carrosserie, à Sens, dans l'Yonne. Le premier est doué pour dessiner des autos, et le deuxième, chaudronnier de formation, pour leur donner vie. La période juste après-guerre n'est pas forcément tournée vers le loisir, et les jeunes carrossiers commencent donc par modifier des grosses berlines américaines en utilitaires, pour lesquels la demande est forte. En 1951, il se paient le luxe de prendre un stand au Salon de l'Automobile de Paris, pour exposer une Ford Vedette recarrossée et un très élégant coupé sur base de Renault 4 CV. Jusqu'au milieu des années 1950, ils transformeront ainsi près de 300 Ford Vedette en break, coupé, berline modifiée ou cabriolet. Après un étonnant cabriolet Renault Frégate, nos deux compères jettent leur dévolu sur les performantes et bien pensées Panhard Dyna Junior, ces roadsters qu'ils modifient en berlinettes avec l'ajout d'un hard top. Bluffés par l'agilité des productions du doyen des constructeurs français, ils décident de créer une berlinette, dont le dessin sera cette fois-ci entièrement signé Bernard Pichon, par ailleurs très intéressé par la compétition automobile. Au printemps 1953, la première Dolomites (510 kg sur la balance !) sort des ateliers de la rue Mocquesouris. La voiture sera construite en deux versions, une première à pare-brise en deux parties, plates et en V, et une deuxième avec pare-brise « panoramique ». La Dolomites, vraisemblablement construite à une quinzaine d'exemplaires, fera la joie de pilotes amateurs en compétition, avec quelques victoires de classe, en catégorie 750 ou 850 cm3 selon la cylindrée du moteur Panhard adopté. Une seule sera construite sur châssis D.B, les autres étant fabriquées sur des plateformes de Dyna X ou Junior, neuves ou provenant de véhicules d'occasion. On retrouvera ensuite parmi les productions des carrossiers de Sens deux sublimes berlinettes Salmson 2300 S, une étonnante berlinette à portes papillon sur

AGUTTES



base 4 CV (la fameuse Izoard), des breaks sur base Panhard PL 17 ou des barquettes Talbot T26 qui courront les 24 Heures du Mans. Ils travaillèrent aussi ensuite longuement avec le designer américain Raymond Loewy (d'origine française), qui appréciait leur rapidité d'exécution et la simplicité de leurs méthodes, pour des projets parois très délirants. Et c'est André Parat qui en 1968 transformera encore la très longue Jaguar Type E du film Le petit baigneur avec Louis de Funès.

La Dolomites qui illustre ces pages fut facturée par Pichon et Parat le 30 novembre 1955 et réceptionné aux Mines le 15 décembre, sa carte-grise indiquant « X 87 MODIFIE 2-places » et Conduite Intérieure. La voiture prend alors la direction de Montpellier, et est immatriculée dans l'Hérault le 16 décembre au nom d'Antoine Tortarolo, « entrepreneur de transports », mais surtout pilote amateur que l'on retrouvera plus tard aux commandes d'un coach D.B HBR5, d'une Alfa Romeo Giulia Ti et même d'une GTA. Le 16 janvier 1956, Tortarolo prend le départ du Monte-Carlo, depuis Lisbonne, au Portugal avec une Panhard Dyna X flanquée du numéro 131. Son abandon prématuré fait qu'il n'existe aucune photo de l'équipage, et les registres de l'Automobile Club de Monaco n'indiquent pas non plus le numéro de châssis de l'engin. Il est néanmoins très vraisemblable que la Dolomites # 857 918 ait pris le départ du célèbre rallye. Le 17 mars 1956, Tortarolo et son copilote, Petiot, terminent 12e au scratch et gagnent leur classe au très réputé rallye Lyon Charbonnière. La Dolomites, flanquée du numéro de course 51 a les honneurs de la presse : l'Action Automobile et Touristique publie en effet une photo de la voiture et vante les mérites de l'équipage « qui l'emporte sur un lot important de concurrents de qualité. » Le 29 juillet, Tortarolo remporte encore sa classe avec la Dolomites lors de la très courue course de côte du Mont Ventoux. Un mois et demi plus tard, le 17 septembre, on retrouve Tortarolo et Petiot à Nice, avec la Dolomites, au départ de l'incontournable Tour de France Automobile. La Dolomites numéro 129 brille lors des deux premières spéciales (16e temps scratch au Ventoux, et 22e temps au circuit du Comminges) avant d'abandonner à la course de côte du col de Peyresourde. L'édition 1956 est la plus dure et celle qui dispose du plus beau palmarès de l'histoire de l'épreuve. En 1957, Tortarolo revend la Dolomites pour acheter la fameuse D.B HBR5. La voiture aura ainsi encore deux propriétaires dans l'Hérault jusqu'en 1961, année où elle change à nouveau de mains. Elle part dans le Gard, et on perd sa trace jusqu'au milieu des années 1970, lorsqu'elle est rachetée, fatiguée, par un amateur éclairé qui la conservera jusqu'en 2018, année où l'actuel propriétaire la sort de son long sommeil. L'auto est sur chandelles ; elle a souffert mais elle dispose encore de ses sublimes baquets d'époque, et porte un bleu de France qui lui va à merveille. La voiture est intégralement démontée, et le nez et la poupe de la carrosserie sont reconstruits, conformes à l'origine, comme le tableau de bord et le réservoir, spécifiques, qui avaient disparu. Un moule est conçu pour reproduire le pare-brise panoramique en plexiglas. Toute la partie mécanique (moteur M10, 850 cm3, spécifications Tigre) et les trains roulants sont refaits. Des raccords de peinture sont faits, de façon à conserver la patine homogène de l'ensemble. La plaque du Tour Auto est aussi recrée, savamment patinée. En septembre 2020, la voiture prend le départ du Tour Auto historique, où elle se montre incroyablement performante, souvent au coude à coude avec des Mini Cooper bien plus modernes ou des Porsche 356 bien plus puissantes. Lors d'une spéciale, elle termine même en milieu de classement de son plateau, juste derrière une Ferrari 250 GT SWB… Au final, l'équipage décrochera onze victoires à l'indice de performance sur douze spéciales ! La voiture, également éligible au Mille Miglia, ne demande qu'à rouler et faire briller la mécanique Panhard, et la sublime carrosserie, chef d'œuvre oublié de Pichon et Parat.

In 1952, two long-time friends, Bernard Pichon and André Parat, joined forces to create a bodywork company in Sens, Yonne. The first was gifted at designing cars, and the second, a boilermaker, at bringing them to life. The post-war period was not necessarily oriented towards leisure, and the young bodyworkers therefore began by modifying large American saloon cars into utility vehicles, for which there was a strong demand. In 1951, they had the luxury of taking a stand at the Paris Motor Show, to exhibit a re-bodied Ford Vedette and a very elegant coupé based on a Renault 4 CV. Until the mid-1950s, they transformed nearly 300 Ford Vedettes into station wagons, coupes, modified saloons and convertibles. After an astonishing Renault Frégate cabriolet, the two friends set their sights on the powerful and well thought-out Panhard Dyna Junior roadsters that they modified into coupé by adding a hard top. Bluffed by the agility of the productions of the oldest French manufacturer, they decided

AGUTTES

to create a berlinette, the design of which was this time entirely signed by Bernard Pichon, who was also very interested in motor racing. In the spring of 1953, the first Dolomites (510 kg weight!) left the workshops of the rue Mocquesouris. The car was built in two versions, the first with a two-part windscreen, flat and V-shaped, and the second with a «panoramic» windscreen. The Dolomites, probably built in about fifteen examples, will delight amateur drivers in competition, with a few class victories, in the 750 or 850 cm3 category depending on the capacity of the Panhard engine adopted. Only one was built on a D.B. chassis, the others being built on Dyna X or Junior platforms, either new or second-hand. The Sens coachbuilders produced two sublime Salmson 2300 S berlinettes, an astonishing 4CV-based butterfly door berlinette (the famous Izoard), Panhard PL 17-based station wagons and Talbot T26 barquettes that raced in the Le Mans 24 Hours. They also worked for a long time with the American designer Raymond Loewy (of French origin), who appreciated their speed of execution and the simplicity of their methods, for some very crazy projects. And it was André Parat who, in 1968, transformed the very long Jaguar Type E in the film Le petit baigneur with Louis de Funès.

The Dolomites that illustrates these pages was invoiced by Pichon and Parat on 30 November 1955 and received at Mines services on 15 December, its title indicating «X 87 MODIFIE 2-seater» and «Conduite Intérieure». The car then headed for Montpellier, and was registered in the Hérault region on 16 December in the name of Antoine Tortarolo, a «transport contractor», but above all a gentleman driver who would later pilot a D.B HBR5 coach, an Alfa Romeo Giulia Ti and even a GTA. On January 16, 1956, Tortarolo started the Monte Carlo from Lisbon, Portugal in a Panhard Dyna X with the number 131. Because of his premature retirement, there are no photographs of the crew, nor do the records of the Automobile Club de Monaco indicate the chassis number of the car. Nevertheless, it is very likely that Dolomites # 857 918 took part in the famous rally. On 17 March 1956, Tortarolo and his co-driver, Petiot, finished 12th overall and won their class in the renowned Lyon Charbonnière rally. The Dolomites, marked with the race number 51, was honoured by the press: l'Action Automobile et Touristique published a photo of the car and praised the merits of the crew «who beat a large number of quality competitors.» On 29 July, Tortarolo won his class again with the Dolomites in the highly competitive Mont Ventoux hill climb. A month and a half later, on 17 September, Tortarolo and Petiot were back in Nice with the Dolomites at the start of the Tour de France Automobile. The Dolomites number 129 shone in the first two special stages (16th overall on the Ventoux, and 22nd on the

Comminges circuit) before retiring from the hill climb on the Peyresourde pass. The 1956 edition was the hardest and the one with the best record in the history of the event. In 1957, Tortarolo sold the Dolomites to buy the famous D.B HBR5. The car had two more owners in the Hérault region until 1961, when it changed hands again. It left for the Gard region and was lost until the mid-1970s, when it was bought, in poor condition, by an enlightened enthusiast who kept it until 2018, when the current owner woke it up from its long sleep. The car is on candles; it has suffered but it still has its sublime period buckets, and wears a French blue that suits it perfectly. The car is completely dismantled, and the nose and the back of the bodywork are rebuilt, in conformity with the original, as is the dashboard and the tank, which had disappeared. A mould was designed to reproduce the panoramic Plexiglas windscreen. All the mechanical parts (M10 engine, 850 cm3, Tigre specifications) and the running gear are redone. The paintwork is re-spliced to maintain the homogeneous patina of the whole. The Tour Auto plate is also recreated, with a skilful patina. In September 2020, the car took part in the historic Tour Auto, where it performed incredibly well, often running neck and neck with much more modern Mini Coopers or much more powerful Porsches. On one stage, it even finished in the middle of the grid, just behind a Ferrari 250 GT SWB... In the end, the team scored eleven performance index victories out of twelve stages! The car, also eligible for the Mille Miglia, is just waiting to be driven and to make the Panhard mechanics and the sublime bodywork, a forgotten masterpiece by Pichon and Parat, shine.

Une des 16 Vaillante jamais construites
Voiture de course immatriculée
Mécanique fiable et performante

Carte grise française
Châssis n° : VF9BERLHD6A519038
Vendue sans contrôle technique

One of the 16 Vaillantes ever built
Registered race car
Reliable and efficient mechanics

French registration
Chassis number: VF9BERLHD6A519038
Sold without technical control

55 000 - 75 000 €

1999

HOMMELL VAILLANTE «GRAND DÉFI»

Michel Hommell, patron de presse fondateur du magazine Echappement a eu mille vies. Ex pilote de la Coupe Gordini, collectionneur avisé créateur du Musée de Lohéac, « importateur » du Rallycross en France, il fut aussi constructeur automobile… En effet, suite à un sondage Echappement paru en 1989 (« Berlinette des années 1990 : imaginez-la ») et devant servir à définir la sportive idéale, il décide, fort de ce cahier des charges ciblé, de créer sa propre voiture de sport, une berlinette qui sera logiquement baptisée Echappement. On retrouve Gilles Dupré, le rédacteur en chef du magazine, à la technique, et Eric de Pauw, styliste, au design. En décembre 1991, une maquette au 1/5e est validée par Michel Hommell, et un premier prototype présenté au Mondial de l'Automobile 1992. Niveau mécanique, les organes sont issus de la grande production, notamment de chez PSA. Le moteur 4-cylindres 2 l 16 soupapes à double arbre à cames en tête de 155 ch (placé en position centrale arrière) et la boîte 6-vitesses sont issus de la Peugeot 306 S16. Les suspensions, à double triangulation, et les freins à disques ventilés sont ceux d'une authentique voiture de course. Les performances sont à la hauteur des espérances, avec 222 km/h en pointe et le kilomètre départ arrêté abattu en un peu plus de 28 secondes. Il faut dire que l'ensemble accuse moins d'une tonne (980 kg !) sur la balance… A la fin du Salon, dix commandes sont enregistrées, et deux autres

AGUTTES

prototypes sont construits pour le crash test et l'homologation finale. Entre 1994 et 1998, soixante-neuf berlinettes Hommell sortent des anciennes usines Bridel de Lohéac, rachetée et aménagée pour l'occasion. Entre 1995 et 1999, cinquante-deux barquettes sortent aussi de l'usine. Quatre-vingt six berlinettes RS et RS2 seront aussi construites et une ultime barquette prototype clôture la belle aventure bretonne en 2003. Entretemps, au Salon de Paris 1999, pour les 40 ans du célèbre pilote-constructeur de bande dessinée Michel Vailant, Christophe Collaro (le frère de Stéphane), depuis longtemps organisateur de courses automobiles réservées aux stars, présente la Vaillante Grand Défi. Il a en effet racheté les seize dernières barquettes RS à Michel Hommell, et les a faite transformer en berlinettes Vaillante par Philippe-Charles Toussaint, un grand amateur du héros de BD, sur un dessin de Jean Graton, le tout réalisé par la société AC3, de Nice. Chacune des seize autos est peinte aux couleurs d'un sponsor différent, et engagée en 2000 dans le 3Com Stars Challenge, attribuée par tirage au sort à une célébrité différente pour chaque course. La Hommell Vaillante Grand Défi châssis #519 038 fut ainsi pilotée successivement par Marie Fugain, Alexandre Debanne, Jean-Marie Bigard, Caroline Barclay et Stéphane Collaro. Avec sa livrée bleu / blanc / rouge (et à l'époque « stickée » aux couleurs du magazine Olla), elle fut l'une des plus remarquées de la coupe. Achetée par son propriétaire actuel en 2011, elle n'a que peu roulé depuis la fin de sa carrière sportive mais fut révisée en 2017. Après l'avoir passée au contrôle techinque, elle ne demandera qu'à rejoindre les circuits par la route. Car oui, les Vaillante Grand Défi sont immatriculées, comme toutes les Hommell !

Michel Hommell, press owner and founder of Echappement magazine, has had a thousand lives. Former Gordini Cup driver, wise collector, creator of the Lohéac Museum, «importer» of Rallycross in France, he was also a car manufacturer... Indeed, following an Echappement survey published in 1989 («Berlinette of the 1990s: imagine it») and intended to help define the ideal sports car, he decided, based on these targeted specifications, to create his own sports car, a berlinette that would logically be called Echappement. Gilles Dupré, the magazine's editor-in-chief, was responsible for the technical aspects and Eric de Pauw, the stylist, for the design. In December 1991, a 1/5th scale model was validated by Michel Hommell, and a first prototype was presented at the 1992 Paris Motor Show. Mechanically, the components were taken from large-scale production, in particular from PSA. The 2.0 litre 16-valve DOHC 4-cylinder

engine with 155 bhp (located in the centre rear position) and the 6-speed gearbox were taken from the Peugeot 306 S16. The suspension, with double wishbones, and the ventilated disc brakes are those of an authentic racing car. The performance is up to expectations, with a top speed of 222 km/h and a standing start kilometre in just over 28 seconds. At the end of the show, ten orders were received and two other prototypes were built for the crash test and final homologation. Between 1994 and 1998, sixty-nine Hommell berlinettes were produced in the former Bridel factory in Lohéac, which was bought and fitted out for the occasion. Between 1995 and 1999, fifty-two barquettes also left the factory. Eighty-six RS and RS2 berlinettes were also built and a final prototype barquette ended the beautiful Breton adventure in 2003. In the meantime, at the 1999 Paris Motor Show, for the 40th birthday of the famous cartoon driver-builder Michel Vailant, Christophe Collaro (Stéphane's brother), for a long time organizer of car races reserved for the stars, presents the Vaillante Grand Défi. He bought the last sixteen RS barquettes from Michel Hommell, and had them transformed into Vaillante berlinettes by Philippe-Charles Toussaint, a great fan of the comic book hero, based on a drawing by Jean Graton, all of which was produced by the AC3 company in Nice. Each of the sixteen cars was painted in the colours of a different sponsor, and entered in the 3Com Stars Challenge in 2000, allocated by lottery to a different celebrity for each race.

The Hommell Vaillante Grand Défi chassis #519 038 was driven successively by Marie Fugain, Alexandre Debanne, Jean-Marie Bigard, Caroline Barclay and Stéphane Collaro. With its blue/white/red livery (and at the time «stuck» with the colours of Olla magazine), it was one of the most noticed cars of the cup. Purchased by its current owner in 2011, it has not been driven much since the end of its sporting career but was overhauled in 2017. Once it has passed the technical inspection, it will be ready to take to the track by road. Because yes, the Vaillante Grand Défi is road registered, like all Hommell!

AGUTTES

Machine à sensations
Moins de 20 500 km
Collector

Sensation machine
Less than 13,000 miles
Collector

40 000 - 50 000 €

Carte grise française
Châssis n° : SA9M3WV2EGP202081

French title
Chassis number: SA9M3WV2EGP202081

2016

MORGAN 3-WHEELER

En 1909, H.F.S. (pour Henry Frederick Stanley) Morgan crée la Morgan Motor Company pour construire en petite série un performant véhicule à trois roues de sa conception. C'est la grande époque des cyclecars et tricyclecars, véhicules hyper légers motorisés pour la plupart par des moteurs de motos, peu coûteux à fabriquer et qui démocratisent l'automobile. H.F.S Morgan se lancera au milieu des années 1930 dans des véhicules de sport un peu plus conventionnels (les premières 4/4 pour Four-four), tout en continuant la production des 3-roues jusqu'à la Seconde Guerre mondiale (et sur commande jusqu'en 1952 !). En 2011, Charles Morgan, son petit-fils, présente au Salon de Genève un nouveau 3-Wheeler reprenant les bases de la version historique, avec un bicylindre en V apparent de 2 l de cylindrée cette-fois-ci réalisé par la société américaine S&S, et une boîte 5-vitesses empruntée à la Mazda MX-5 NC. Personnalisable à outrance, ce tricyclecar moderne a remporté un beau succès avec plus de 2 500 exemplaires écoulés en 10 ans.

Alors que Morgan vient d'annoncer l'arrêt de cette première version de 3-Wheeler, nous vous offrons l'opportunité rare d'en acquérir un très bel exemplaire, très peu kilométré (12 700 miles) et à l'historique suivi (carnet tamponné jusqu'à 10 274 miles). Vendu neuf en Angleterre en 2016, et donc équipé d'une conduite à droite, comme les Morgan « d'époque », il fut importé et immatriculé en France en 2017 (et équipé à ce moment-là d'aeroscreens Brooklands), et acheté par son actuel propriétaire à l'été 2019. L'engin, hyper ludique et facile, véritable machine à sensation, se présente dans une jolie livrée Land Rover Graphite Blue avec un intérieur en cuir brun du plus bel effet. Il est équipé en option d'un couvre tonneau, d'un système d'antidémarrage et de sièges chauffants qui permettront de profiter de ce 3-roues en toutes saisons.

AGUTTES

In 1909, H.F.S. (for Henry Frederick Stanley) Morgan created the Morgan Motor Company to build in small series a powerful three-wheeled vehicle of his own design. This was the great era of cyclecars and tricyclecars, very light vehicles powered for the most part by motorbike engines, inexpensive to manufacture and which democratised the automobile. In the mid-1930s, H.F.S Morgan launched a series of slightly more conventional sports cars (the first 4/4s for Four-Four), while continuing to produce 3-wheelers until the Second World War (and on order until 1952!). In 2011, Charles Morgan, his grandson, presented a new 3-Wheeler at the Geneva Motor Show, based on the historic version, with an apparent V-twin engine, this time with a capacity of 2 litres, produced by the American company S&S, and a 5-speed gearbox borrowed from the Mazda MX-5 NC. This modern tricyclecar is highly customisable and has been a great success with over 2,500 sold in 10 years.

While Morgan has just announced the end of this first version of the 3-Wheeler, we are offering you the rare opportunity to acquire a very nice example, with very low mileage (12,700 miles) and a track record (logbook stamped to 10,274 miles). Sold new in the UK in 2016, and therefore fitted with right-hand drive, like the «vintage» Morgans, it was imported and registered in France in 2017 (and fitted at that time with Brooklands aeroscreens), and purchased by its current owner in the summer of 2019. The hyper fun and easy going machine is a real sensation and comes in a lovely Land Rover Graphite Blue livery with a beautiful brown leather interior. It is equipped with an optional tonneau cover, an immobiliser and heated seats that will allow you to enjoy this 3-wheeler in all seasons.

40 000 - 60 000 €

Moins de 32 500 km d'origine
Récemment révisée
Deuxième main

Carte grise française
Châssis n° : WBABA91090AL05044

Less than 32 500 km from new
Recently serviced
Second hand

French title
Chassis n°: WBABA91090AL05044

1991

BMW Z1

Salon de Francfort 1987 : une étonnante voiture trône sur le stand BMW. Le constructeur bavarois (en fait sa filiale indépendante – et très créative – BMW Technik GmbH) vient en effet de dévoiler un roadster (le deuxième d'après-guerre avec l'iconique 507) aux lignes tendues (signées Harm Laagay, qui avait déjà dessiné la Porsche 924) qui se singularise par des portes… escamotables. Un vrai bond vers le futur, le Z signifiant d'ailleurs zukunft (futur en allemand) ! On aurait pu penser qu'il s'agissait d'un prototype de salon, mais il n'en fut rien puisque le Z1 sera produit en série à très exactement 8 000 exemplaires entre juillet 1988 et juin 1991. Un succès réel mais limité en raison d'un prix de vente élevé de 366 700 Francs, alors qu'un cabriolet BMW 325 se vendait 211 000 Francs. Pour développer ce drôle d'engin, les ingénieurs BMW sont partis d'une plateforme galvanisé de 325i, modifiée par le carrossier Baur, habitué à transformer des 2002 en cabriolets dans les années 1970, avec certains renforts qui firent de la Z1 l'un des cabriolets les plus rigides de tous les temps, un train arrière multibras spécifique, un arceau intégré aux montants de pare-brise et un inédit fond plat. La carrosserie, en fibre de verre, a été sous-traitée aux Etats-Unis, chez General Electric Plastics, tandis que les très exclusives portes escamotables ont été étudiées chez… Matra ! Les sièges « à coque » sont habillés d'une sellerie camouflage en cuir et nubuck. Sous le capot avant à la cinématique originale,

on retrouve le 6-cylindres de 2,5 l et 170 ch lui aussi emprunté à la BMW 325i E30. Niveau freinage, la Z1 inaugure chez BMW le système ABS. Le roadster Z1, véritable vitrine de la marque, fut la première grande série Z du constructeur bavarois, avant la Z3 qui arrivera en 1995.
L'année 1991 marque la dernière année de production, avec 1 451 exemplaires sortis de chaînes. Il se dit d'ailleurs que BMW eut du mal à écouler les derniers stocks. L'exemplaire que nous présentons ici est l'un des rares vendus neufs en France (6 443 Z1 sur les 8 000 furent vendus neufs en Allemagne !), comme en témoignent le bon de commande, la facture et la lettre de félicitations du président de BMW France qui accompagnent le dossier la voiture, qui se singularise par sa couleur verte diamant. Son premier propriétaire la conservera de 1991 à 2016, roulant assez peu. Le carnet est en effet tamponné jusqu'à 20 000 km, en 1998, tandis que la facture suivante intervenue juste avant sa vente en 2016, indique un kilométrage de presque 30 000 km. Son deuxième et actuel propriétaire vient de faire procéder au remplacement de la courroie de distribution (facture d'avril 2021 jointe au dossier). Il a aussi fait repeindre la voiture dans sa teinte d'origine, en même temps que les ailes avant, fendues (défaut habituel des Z1) furent réparées. Notons aussi que le silencieux arrière, spécifique, en forme d'aile d'avion pour un effet de sol, vient aussi d'être remplacé par un modèle en inox, l'origine étant endommagé par la rouille, maladie connue sur les autos ayant… trop peu roulé. Ce roadster Z1 offre l'opportunité rare d'acquérir un authentique concept-car roulant, au dessin intemporel et au concept unique, ayant très peu roulé et parfaitement suivi.

1987 Frankfurt Motor Show: an astonishing car sits on the BMW stand. The Bavarian manufacturer (in fact its independent - and very creative - subsidiary BMW Technik GmbH) has just unveiled a roadster (the second post-war one with the iconic 507) with taut lines (signed Harm Laagay, who had already designed the Porsche 924) which is characterised by its... retractable doors. A real leap into the future, the Z standing for zukunft (future in German)! One could have thought that it was a showroom prototype, but it was not, since the Z1 was mass-produced in exactly 8,000 units between July 1988 and June 1991. It was a real success but limited due to its high selling price of 366,700 francs, whereas a BMW 325 convertible sold for 211,000 francs. To develop this strange machine, the BMW engineers started from a galvanized 325i

platform, modified by the coachbuilder Baur, used to transform 2002s into convertibles in the 1970s, with certain reinforcements which made the Z1 one of the stiffest convertibles of all time, a specific multi-link rear axle, a roll bar integrated into the windscreen pillars and an original flat bottom. The fibreglass bodywork was subcontracted to General Electric Plastics in the United States, while the exclusive retractable doors were designed by Matra! The «shell» seats are dressed in camouflage leather and nubuck upholstery. Under the front bonnet with its original kinematics, we find the 2.5-litre, 170 bhp 6-cylinder engine, also borrowed from the BMW 325i E30. As far as braking is concerned, the Z1 is the first BMW to use ABS. The roadster Z1, true window of the mark, was the first great series Z of the Bavarian manufacturer, before the Z3 which will arrive in 1995.

1991 was the last year of production, with 1,451 cars leaving the production line. It is said that BMW had difficulty selling the last stocks. The example we present here is one of the rare ones sold new in France (6,443 Z1s out of the 8,000 sold new in Germany!), as shown by the order form, the invoice and the letter of congratulations from the president of BMW France which accompany the car's file, which is distinguished by its diamant green colour. Its first owner kept it from 1991 to 2016, driving it quite infrequently. The logbook is in fact stamped up to 20,000 km, in 1998, while the next invoice, issued just before its sale in 2016, indicates a mileage of almost 30,000 km. Its second and current owner has just had the timing belt replaced (invoice of April 2021 attached to the file). He also had the car repainted in its original colour, at the same time as the front wings, which were cracked (a usual fault of Z1s), were repaired. Note also that the rear silencer, specific, in the shape of a plane wing for a ground effect, has just been replaced by a stainless steel model, the original one being damaged by rust, a disease known on cars that have been driven too little. This Z1 roadster offers the rare opportunity to acquire an authentic concept car, with a timeless design and a unique concept, which has been driven very little and has been perfectly maintained.

AGUTTES

Incroyable état de préservation
136 000 km d'origine
Configuration intéressante

Incredible state of preservation
136,000 km from new
Interesting configuration

8 000 - 12 000 €

Carte grise française
Châssis n° : WDB1260461A334309

French title
Chassis number: WDB1260461A334309

1987

MERCEDES 420 SEC

Pour la décennie 1970, Mercedes occupe le marché des coupés et cabriolets avec les fameuses R107 (roadster SL) et C107 (coupé SLC). Mais, dans cette génération-là, le coupé n'est ni plus ni moins qu'un roadster équipé d'un hard-top soudé, dont la ligne générale pâtit d'une plateforme trop courte (et d'un empattement trop long) et d'une élégance moindre. Pour les années 1980, les dirigeants de la firme de Stuttgart reviennent à l'essentiel, en concevant un coupé ex nihilo sur la base (raccourcie) de la berline W126. Et le coupé C126 sera pour beaucoup, comme le prétendent les brochures publicitaires, « la meilleure voiture du monde. » Le nouveau Sonderklasse Einsprintzung Coupé (SEC, classe S, injection, coupé) est dévoilé au Salon de Francfort de 1981. Pour son designer, Bruno Sacco (patron du design de la marque de 1975 à 1999), « cette voiture a le plus beau visage de toutes les Mercedes dont j'ai été le responsable du design. » En plus de cela (et contrairement à la R107 ou à la W126 berline), elle ne sera disponible qu'avec des moteurs V8, de quatre cylindrées différentes. A son lancement, la gamme se compose en effet des 380 SEC (204 ch) et 500 SEC (231 ch) ; à partir de 1986, les normes anti-pollution et le montage de catalyseurs qui font perdre 20 % de la puissance donnent naissance à la 420 SEC (218 ch, en remplacement de la 380 SEC) et à la « grosse » 560 SEC (300 ch). Jusqu'en octobre 1991, 74 000 Mercedes C126 SEC sortiront des chaînes de production. La 420 SEC que nous présentons, qui marque l'entrée de gamme de cette légendaire Classe S coupé à partir de 1986, se trouve dans un état d'origine assez incroyable. C'est en 2016 que son propriétaire actuel s'en porte acquéreur. Il n'a depuis parcouru que quelques centaines de kilomètres à son volant. Une étiquette de vidange témoigne ainsi d'une révision intervenue à 135 106 km en décembre 2016, alors que la voiture totalisait le jour de notre essai 135 699 km. Il n'y a que très peu de documents accompagnant la voiture, mais ceux-ci nous permettent néanmoins de savoir que la voiture fut vendue neuve en Allemagne. Elle fonctionne parfaitement bien, et comporte encore sa roue de secours neuve et sa trousse à outils, complète, en toile d'origine. Un état rare qui ravira les amateurs de la marque et du modèle les plus exigeants.

In the 1970s, Mercedes occupied the coupe and cabriolet market with the famous R107 (SL roadster) and C107 (SLC coupe). But in that generation, the coupe was no more than a roadster with a welded hardtop, whose overall design suffered from a platform that was too short (and a wheelbase that was too long) and less elegant. For the 1980s, the managers of the Stuttgart firm went back to basics, designing a coupe from scratch on the (shortened) basis of the W126 saloon. And the C126 coupé will be, as the advertising brochures claim, «the best car in the world». The new Sonderklasse Einsprintzung Coupé (SEC, S-class, injection, coupé) was unveiled at the 1981 Frankfurt Motor Show. For its designer, Bruno Sacco (the brand's design boss from 1975 to 1999), «this car has the most beautiful face of any Mercedes for which I have been responsible for design.» On top of that (and unlike the R107 or the W126 saloon), it will only be available with V8 engines, with four different engine sizes. At its launch, the range consisted of the 380 SEC (204 bhp) and 500 SEC (231 bhp); from 1986 onwards, the anti-pollution standards and the fitting of catalysts which resulted in a 20% loss of power gave rise to the 420 SEC (218 bhp, replacing the 380 SEC) and the «big» 560 SEC (300 bhp). By October 1991, 74,000 Mercedes C126 SECs rolled off the production line.

The 420 SEC we are presenting, which marks the entry-level of this legendary S-Class coupe from 1986, is in a rather incredible original condition. It was in 2016 that its current owner acquired it. Since then, he has only driven it a few hundred kilometers. An oil change label shows that the car was serviced at 135,106 km in December 2016, whereas on the day of our test drive it had 135,699 km. There is very little documentation with the car, but it is known that the car was sold new in Germany. The car is in perfect working order and still has a new spare wheel and a complete tool kit in original canvas. A rare condition that will delight the most demanding enthusiasts of the make and model.

14 000 - 20 000 €

Historique suivi
184 000 km d'origine
Spécifications rares

Titre de circulation suisse
Châssis n° : WDB201035-1F-747407
Véhicule dédouané en Belgique

Tracking history
184,000 original km
Rare specifications

Swiss registration
Chassis number: WDB201035-1F-747407
Vehicle cleared in Belgium

1991

MERCEDES 190 E 2.5-16

En décembre 1982, la vénérable firme allemande Mercedes présente la 190, la toute première « petite » voiture de la gamme depuis les années 1940, alors qu'elle n'avait jusque-là occupé que le très haut de gamme du marché. Avec ses 4,42 m de long et ses quatre portes, la baby benz est pourtant loin d'être une petite voiture ! Elle s'inscrit au contraire dans le segment des berlines tricorps familiales bourgeoises, pour aller concurrencer directement le constructeur bavarois BMW sur ses terres. Au contraire de la BMW E30, la grande rivale qui bénéficie de puissants 6-cylindres, la W201 se contente à ses débuts du 4-cylindres 2 l M102, dans sa version carburateur de 90 ch, ou injection de 122 ch (190 E) qui lui permet de flirter avec les 200 km/h.

En 1985, un 6-cylindres de 166 ch apparait sous le capot pour concurrencer désormais frontalement la série 3 de chez BMW. Mais il faut remonter à 1983 pour trouver la vraie bombe de la marque à l'étoile, avec la présentation de l'agressive 2.3-16, qui offre grâce à son 4-cylindres revu par Cosworth 185 ch bienvenus, avec un look à l'avenant (spoiler, aileron de coffre, jupes latérales et élargisseurs d'ailes), pour s'aligner dans le championnat allemand DTM. En 1985, la « grosse » 2.5-16 de 195 ch répond à l'offensive BMW qui vient d'officialiser la première M3.
La 2.3-16 fut fabriquée à 19 487 exemplaires, tandis qu'il n'y eut que 5 743 unités de 2.5-16. C'est l'une de ces rares 2.5 que nous proposons aujourd'hui à la vente. Vendu neuf en Suisse, cet exemplaire de couleur Almandinrot (rouge amandine) métallisé dispose en plus d'options intéressantes comme le toit ouvrant ou les vitres électriques. Affichant moins de 184 500 km d'origine, la voiture fut régulièrement entretenue jusqu'en 2008, alors qu'elle affichait 169 000 km, comme en témoigne son carnet d'entretien et les divers documents qui l'accompagnent (dont la fiche d'identification avec les options). Le propriétaire actuel l'acheta en 2014, ne parcourant depuis que quelques kilomètres à son volant. L'émetteur-récepteur d'embrayage vient tout juste d'être changé.

AGUTTES

In December 1982, the venerable German firm Mercedes presented the 190, the first «small» car in its range since the 1940s, when it had previously only occupied the very top end of the market. With its 4.42 m length and four doors, the baby benz is far from being a small car! On the contrary, it is part of the bourgeois family three-box saloon segment, and competes directly with the Bavarian manufacturer BMW on its own territory. Unlike the BMW E30, the great rival which benefits from powerful 6-cylinders, the W201 is satisfied at the beginning with the 4-cylinder 2 l M102, in its carburettor version of 90 hp, or injection of 122 hp (190 E) which enables it to flirt with 200 km/h. In 1985, a 166 hp 6-cylinder engine appeared under the bonnet to compete head-on with BMW's 3 series. But we have to go back to 1983 to find the real bomb of the star brand, with the presentation of the aggressive 2.3-16, which offers thanks to its 4-cylinder revised by Cosworth 185 welcome hp, with a look to match (spoiler, trunk spoiler, side skirts and fender wideners), to compete in the German DTM championship. In 1985, the «big» 2.5-16 with 195 hp responded to the BMW offensive, which had just made the first M3 official.

The 2.3-16 was produced in 19,487 units, while only 5,743 units of the 2.5-16 were produced. It is one of these rare 2.5s that we are offering for sale today. Sold new in Switzerland, this Almandinrot (almond red) metallic car also has interesting options such as a sunroof and electric windows. With less than 184,500 original kilometres, the car was regularly serviced until 2008, when it had 169,000 kilometers, as evidenced by the service booklet and the various documents that accompany it (including the identification sheet with the options). The current owner bought it in 2014, and has only driven it a few miles since then. The clutch transceiver has just been changed.

12 000 - 18 000 €

3e main depuis 21 ans
Tenue de route, polyvalence et fiabilité
Modèle ayant reçu les dernières évolutions de la gamme

Carte grise française
Châssis : ZAM332B00JB207792

3rd hand since 2000
Handling, versatility and reliability
Model with the latest developments in the range

French title
Chassis: ZAM332B00JB207792

1989

MASERATI 430 BITURBO

A la fin des années 80, Maserati poursuit son évolution en déclinant en quatre portes sa Biturbo présentée quelques années plus tôt en coupé et en Spyder. Gardant la distinction entre modèles italiens et exports, la 430 marque une rupture par rapport à la 425 avec une nouvelle face avant, un moteur V6 2.8 à 3 soupapes par cylindre et un turbo par banc, un nouveau train avant et un autobloquant Torsen de dernière génération améliorant grandement sa tenue de route.

La voiture que nous présentons est immatriculée en mars 1989 au nom de Giulio Barbieri (ancien pilote sur Maserati A6CS/46 dans les années 50). Elle resta à l'usine Maserati jusqu'au 16 décembre 1994 où elle affichait 38.246 kms au compteur avant qu'une mécanique usine de 1 500 km ne soit installée avec les toutes dernières évolutions advenues entretemps sur la gamme avec l'arrivée de la 4 soupapes : suspensions pilotées, prises d'air sur le capot, spoilers avant et arrière, nouvelle calandre, nouveaux blocs de phares et roues en 16 au lieu des 15 d'origine. Son second propriétaire résident à Colmar la conserva jusqu'en mai 2000 en prenant soin d'effectuer toutes les opérations préconisées avant de la revendre à son actuel troisième propriétaire avec 78 500 km au compteur (41 750 km pour le moteur).

Si certaines mauvaises langues ont mis dans le même panier toutes les Maserati Biturbo sur leur qualité routière, leur fiabilité ou finition, ils seraient bien inspirés de revoir leur copie. En effet, l'habitacle des 430 reçoit un traitement particulier avec un grand nombre de coloris des cuirs, des sièges enveloppants ou en option de véritables baquets, de l'espace aux jambes aux places arrières et un tableau de bord plus « moderne ». Notre exemplaires a très bien vieillit et se trouve être équipé du toit ouvrant électrique. L'habitacle a été entièrement nettoyé, tout comme la carrosserie chez un spécialiste du detailling pour rendre à sa teinte gris bleuté métallisé son éclat. Affichant 91 000 km au compteur, la voiture a été régulièrement entretenue chez Pierre Nallet jusqu'en 2004, date à laquelle la voiture fut utilisée de façon plus occasionnelle. Lors de notre essai, nous avons été surpris par la vigueur du moteur dont les turbos soufflent à bas régime sans s'arrêter jusqu'à 6 000 trs/min. La commande de la boite ZF à cinq rapport est précise tout comme le train avant, incisif et bien accompagné par une direction précise remontant parfaitement les informations dans le volant. Si les freins n'ont rien à voir avec la production actuelle moderne, ils ne sont pas ridicules et offrent un mordant suffisant pour freiner une voiture qui rappelons le, ne pèse pas plus de 1400 kg. Discrète, performante et polyvalente, cette voiture est à redécouvrir rapidement tant elle est dans la mouvance actuelle. En ville, même son échappement en inox Orbisoud installé en 2001 ne viendra pas entacher la partition quasi sans faute de ce youngtimer terriblement attachant. A noter que nous remettrons à l'acheteur le jeu de roues d'origine de 15" équipées en pneus contact ainsi qu'une seconde boite de vitesses ZF.

At the end of the 80's, Maserati continued its evolution by developing its Biturbo, presented a few years earlier as a coupe and a spyder, into a four-door. Keeping the distinction between Italian models and exports, the 430 marks a break with the 425 with a new front end, a 2.8 V6 engine with 3 valves per cylinder and a turbo per bank, a new front axle and a latest generation Torsen autoblocker that greatly improves its handling.

The car we present is registered in March 1989 in the name of Giulio Barbieri (former Maserati A6CS/46 driver in the 1950s). It remained in the Maserati factory until December 16, 1994 when it had 38,246 km on the odometer before a 1,500 km factory engine was installed with the latest evolutions that had occurred in the meantime on the range with the arrival of the 4-valve system: piloted suspensions, air intakes on the bonnet, front and rear spoilers, a new grille, new headlight blocks and wheels in 16 instead of the original 15. Its second owner, who lived in Colmar, kept it until May 2000, taking care to carry out all the recommended operations before selling it to its current third owner with 78,500 km on the clock. (engine at 41,750 km) If some bad tongues have lumped all the Maserati Biturbo's together on their roadworthiness, reliability or finish, they would be well advised to review their copy. Indeed, the interior of the 430 receives a special treatment with a large number of leather colours, wraparound seats or optional bucket seats, legroom in the rear seats and a more «modern» dashboard. Our example has aged very well and is equipped with an electric sunroof. The interior has been completely cleaned, as well as the bodywork, at a detailling specialist to bring back its bluish grey metallic colour. With 91,000 km on the clock, the car was regularly serviced by Pierre Nallet until 2004, when it was used more occasionally. During our test d rive, we were surprised by the power of the engine whose turbos blow at low revs without stopping until 6,000 rpm. The five-speed ZF gearbox is precise, as is the front axle, which is incisive and well supported by precise steering, which transmits information perfectly to the steering wheel. If the brakes have nothing to do with the current modern production, they are not ridiculous and offer a sufficient bite to brake a car which does not weigh more than 1400 kg. Discreet, powerful and versatile, this car should be rediscovered quickly as it is so much in the current trend. In town, even the stainless steel Orbisoud exhaust system installed in 2001 won't be too loud making this car great daily youngtimer. Note that we will give the buyer the original set of 15» wheels with contact tyres and a second ZF gearbox.

Collection Hervé Charbonneaux : La passion en héritage

Par ces quelques lignes, je voulais remercier chaleureusement Hervé de sa confiance. Lui qui a tant fait pour nous permettre de vivre intensément notre passion en nous réunissant sur ses nombreux rallyes organisés avec sa structure Rallystory, lui qui a tant donné et qui a encore tant à partager… C'est un honneur et un immense plaisir de présenter une partie de votre collection « Mister Coupe des Alpes » ! Nous faisons ce métier par amour de l'automobile sous toutes ses formes, mais plus nous avançons, plus nous prenons conscience qu'elles ne sont que prétexte à de nouvelles rencontres ou à des amitiés amplifiées. Une Histoire d'Homme, multigénérationnelle et espérons-le… éternelle ! Merci Hervé.

G. R.

With these few lines, I would like to warmly thank Hervé for his trust. He has done so much to allow us to live our passion intensely by sharing his knowledge and experience on his numerous rallies organised with Rallystory, he has given so much and still has so much to share... So "Coupe des Alpes Master", It is an honor and a great pleasure to present a part of your collection ! We do this job for the love of cars in all their forms, but the more we progress, the more we realize that they are only a pretext for new encounters or for amplified friendships. A human, multi-generation and hopefully... an eternal story! Thank you Hervé.

G. R.

AGUTTES

DIMANCHE 20 JUIN 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

45 000 - 65 000 €

3e main
Dans la collection depuis 1975
Version la plus aboutie du petite prototype Djet !

Carte grise française
Châssis n° : 20067
Moteur n° : 2871

3rd hand
In the collection since 1975
The most accomplished version of the small Djet prototype !

French title
Chassis n°: 20067
Engine no.: 2871

1965

MATRA DJET V S

C'est après la rupture de l'alliance René Bonnet et Charles Deutsch que la marque D.B. est dissoute. René Bonnet part avec une idée de moteur central arrière à l'image des nouvelles Lotus de compétition. Pour affirmer et sauver sa nouvelle société, son cahier des charges demande une voiture sportive, fiable, avec des pièces de grandes séries pour limiter les coûts d'entretien. Ce sera avec Renault que se concrétisera ce projet, grâce au moteur de la future R8 Gordini. La Djet de série sera donc équipée d'un châssis poutre. Face à des difficultés financières, René Bonnet se voit contraint de vendre d'abord une partie, puis la totalité de son entreprise à la firme Matra. Malgré ce rachat, la Djet reste en production jusqu'en juillet 1968. Cette voiture restera une véritable révolution pour son temps. En tout, moins de 1 700 exemplaires seront produits, faisant de cette auto une vraie rareté et une authentique sportive française. C'est très tôt qu'Hervé Charbonneaux croise la route des Djet René Bonnet, puisque son cousin, Emmanuel Charbonneaux, participait à des compétitions à leur volant : le Tour de France Automobile de 1964, comme exemple. Le regard du passionné instigateur du Tour Auto se porte très vite sur un mystérieux Djet VS, version la plus puissante de la gamme, roulant près de Saint-Dizier…
L'auto que nous présentons dans ces pages est donc le châssis 20067, vendue neuve par le garage Archambaud à Langres. Le 10 juin 1969, c'est un professeur de lycée, Monsieur Langellier, de Wassy qui rachète l'auto. Hervé tente à plus d'une reprise de lui acheter son Djet VS

AGUTTES

rouge, mais impossible ! Un jour de grand froid de janvier 1975, il croise son auto rêvée, capot ouvert sur le bord de la route. Après quelques discussions, il parvient enfin à acheter l'auto ! Fait rare, si ce n'est unique, la voiture n'ayant finalement jamais quittée la Haute-Marne, elle conserve encore aujourd'hui son immatriculation d'origine. Esthétiquement, quelques retouches de peinture ont été faites mais l'ensemble est très propre et la carrosserie en fibre de verre n'a pas souffert d'une trop forte utilisation. Dans l'habitacle, l'ensemble est en très bon état à l'image du tableau de bord, de son beau volant d'origine et de son instrumentation complète. Le ciel de toi est impeccable, tout comme les moquettes et les contre-portes. Seul l'assise du siège conducteur a travaillé avec le temps et méritera une retouche pour les plus exigeants. Cette auto a eu la chance de bénéficier d'un entretien méticuleux, et toutes les factures, de 1975 à 1993 sont encore présentes. Elle subira une grande révision en 1995, puis partira en 2017 chez EPAF à Romorantin pour un nouvel entretien complet. C'est durant ce voyage que le réservoir d'essence sera remplacé par un type compétition fait main en aluminium, et qu'un échappement inox sera posé. Ajoutons que Hervé voulait faire installer une boite ZF comme cela était les intentions de Matra sur la dernière évolution du modèle. Les plans de montage usine seront confié à l'acheteur.
De nos jours, peu de ces autos ont eu la chance de rester dans une configuration conforme à celle d'origine, et peu d'entre-elle ont un historique aussi limpide que cet exemplaire. Affichant seulement 83 801 km au compteur, ce Djet VS n'a jamais été restauré mais toujours été préservé avec grand soin. Une raison de plus de s'y intéresser.

It is after the break-up of the René Bonnet and Charles Deutsch alliance that the D.B. brand is dissolved. René Bonnet left with an idea of a central rear engine like the new Lotus competition cars. To affirm and save his new company, his specifications required a sporty, reliable car with mass-produced parts to limit maintenance costs. It was with Renault that this project took shape, thanks to the engine of the future R8 Gordini. The production Djet will therefore be equipped with a beam chassis. Faced with financial difficulties, René Bonnet was forced to sell first part, then all of his company to Matra. Despite this takeover, the Djet remained in production until July 1968. This car was a real revolution for its time. In all, less than 1,700 examples were produced, making this car a true rarity and an authentic French sports car. Hervé Charbonneaux crossed paths with the René Bonnet Djet at a very early stage, as his cousin, Emmanuel Charbonneaux, took

part in competitions at the wheel of these cars: the Tour de France Automobile in 1964, for example. The eyes of the passionate instigator of the Tour Auto soon fell on a mysterious Djet VS, the most powerful version of the range, driving near Saint-Dizier...

The car we present in these pages is chassis 20067, sold new by the Archambaud garage in Langres. On 10 June 1969, a secondary school teacher, Mr Langellier, from Wassy bought the car. Hervé tried more than once to buy his red Djet VS from him, but it was impossible! One cold day in January 1975, he came across his dream car, with the bonnet open, on the side of the road. After some discussion, he finally managed to buy the car! Rarely, if not uniquely, has the car ever left the Haute-Marne and it still retains its original registration. Aesthetically, some paint touch-ups have been done but the whole is very clean and the fiberglass body has not suffered from too much use. Inside the car, the dashboard is in very good condition, with its nice original steering wheel and its complete instrumentation. The headlining is impeccable, as are the carpets and the door panels. Only the driver's seat has worked with time and will deserve a touch-up for the most demanding. This car has had the chance to benefit from a meticulous maintenance, and all the invoices from 1975 to 1993 are still present. It will undergo a major overhaul in 1995, and will then go to EPAF in Romorantin in 2017 for a complete new service. During this trip, the fuel tank will be replaced by a hand-made aluminium competition type, and a stainless steel exhaust will be fitted. Hervé also wanted to have a ZF gearbox installed, as was Matra's intention for the latest evolution of the model. The factory assembly drawings will be given to the buyer.

Nowadays, few of these cars have had the chance to remain in their original configuration, and few of them have such a clear history as this car. With only 83,801 km on the clock, this Djet VS has never been restored but has always been preserved with great care. All the more reason to take an interest.

AGUTTES

80 000 - 120 000 €

Pilotée par Timo Makinen et Elizabeth Jones
Une voiture usine au palmarès impressionnant
Participation au Rallye du Monte-Carlo 1963
Performante et génial à conduire

Titre de circulation britannique
Châssis n° : SPL 00249 B
Véhicule dédouané en Belgique

Driven by Timo Makinen and Elizabeth Jones
A factory car with an impressive track record
Participation in the 1963 Monte Carlo Rally
High performance and great to drive

British title
Chassis number: SPL 00249 B
Vehicle cleared in Belgium

1962

AUSTIN MINI COOPER S MK1 WORKS “572 BCR”

De la Delahaye de course aux prototypes Alpine en passant par des voitures de rallye, on peut presque dire que Hervé Charbonneaux a tout eu ! Mais il dû attendre plusieurs années avant de pouvoir s’offrir une véritable Austin Mini Cooper « usine ». Nous connaissons tous l’histoire de cette auto mais le coup de poker réussi par John Cooper en s’associant à BMC est l’une des plus belles pages de l’histoire de l’automobile et de la compétition. Avec sa préparation, le quatre-cylindres de 997 cm3 se voit pousser des ailes puis se transformera en très efficace 1071 cc, 1001cc, 1100cc avant l’ultime bloc en 1275cc. Tout la mécanique est revue pour aboutir à un phénomène de 70 chevaux adaptés au poids très contenu de la caisse. Tout de suite, ses nouvelles capacités sportives sont reconnues et adaptées en compétition. Les succès arrivent très vite, avec l’une de ses victoires les plus éclatantes, la 1ère place au Rallye de Monte-Carlo 1964 avec Paddy Hopkirk au volant. Parmi la multitude de Cooper ayant glané des succès ici et là, une espèce encore plus rare se détache: les voitures « Works », traduisez les autos adaptées à la course par l’usine avec les ultimes évolutions, préparations et bien sûr les meilleurs pilotes. « 572 BCR » est l’une d’elles !

AGUTTES

Portant toujours son immatriculation d'origine, 572 BCR a un palmarès à en faire frémir n'importe quelles voitures de course. Elle débuta sa carrière en compétition lors du 14ème Meeting International sur le circuit de Silverstone le 12 mai 1962 et ne cessa de courir au nom de l'usine ou du célèbre préparateur Alexander, situé à Haddenham, jusqu'en juin 1964. A son tableau de chasse, Goodwood, Brands Hatch, Crystal Palace, Oulton Park, Silverstone bien sûr mais surtout le Rallye de Monte-Carlo en 1963 pilotée par Elizabeth Jones et V. Lincoln. Inscrite au nom de la BMC, elle faisait partie de la brigade de Cooper inscrites en vue de remporter l'épreuve, ce que parvint à faire Paddy Hopkirk l'année suivante ! Des victoires, elle en aura plusieurs comme à Crystal Palace en 1963 ou Snetterton lors du SMRC Championship en aout de la même année. Une de ses plus belles performances, même si elle n'est pas une victoire restera sa participation aux Motor International 6 Hours Saloon Car Race 1963 où, aux mains de du finlandais Timo Makinen et d'Elizabeth Jones, elle atteindra une très belle 2nd place dans sa classe. Sa carrière en compétition s'arrêtera à Brands Hatch le 6 juin 1964 lors de la même course de 6 heures. Inscrite avec la pilote britannique Denis McLuggage, elle fut contrainte à l'abandon.

Aujourd'hui, son historique a été totalement retracé et sans zone d'ombre, elle peut s'enorgueillir d'avoir été aux mains de pilotes « usine » comme Timo Makinen, de pilotes privés talentueux (Hervé se souvient de la combativité d'Elizabeth Jones pilotant lors du Tour de France 1963 une autre Mini d'usine - 277 EBL- sur le circuit de Reims avec Pauline Mayman), et d'avoir disputé plus d'une vingtaine de courses de premier rang dont le Rallye de Monte-Carlo.

L'histoire fera que 50 années plus tard, 572 BCR arrivera par la route depuis l'Angleterre chez Hervé Charbonneaux. Aujourd'hui la voiture est dans un très bel état cosmétique. Sa peinture crème à toit noir est bien tendue et ne montre que quelques défauts mineurs. Son intérieur est lui aussi d'origine, avec une jolie patine qui transporte immédiatement son conducteur dans les années 60. A noter que le siège conducteur et le volant d'origine, utilisés notamment par Timo Makinen, seront livrés avec la voiture. La mécanique sort de révision et juste avant la vente, le démarreur fut changé. Les jantes présentes actuellement sur la voiture sont des minilites en magnésium d'origine, mais seront vendues avec un set de jantes tôles. Nous avons eu la chance d'en prendre le volant sur le circuit des Ecuyers… qui n'est pas habitué à conduire une Mini devra prendre ses marques… mais ça pousse fort, sa tenue de route se maitrise tout en glisse, la boite est précise, les freins assurent et au final… on va plus vite que beaucoup d'autos et ça on adore ! Rouler en Cooper S 1100cc avec son fantastique moteur super carré (celui qui a servi de base aux monoplaces de formule Junior) très différent des autres ayant une puissance permanente est à vivre une fois dans sa vie !

From Delahaye racing cars to Alpine prototypes and rally cars, you could almost say that Hervé Charbonneaux has had it all! But he had to wait several years before he could afford a real «factory» Austin Mini Cooper. We all know the story of this car, but John Cooper's gamble with BMC is one of the most beautiful pages in the history of motoring and competition. With its preparation, the four-cylinder of 997 cc grows wings then will be transformed into very effective 1071 cc, 1001cc, 1100cc before the ultimate block in 1275cc. The whole engine is revised to produce a 70 horsepower phenomenon adapted to the very limited weight of the body. Immediately, its new sporting capacities are recognized and adapted in competition. Success came quickly, with one of its most striking victories, 1st place in the 1964 Monte Carlo Rally with Paddy Hopkirk at the

AGUTTES

wheel. Amongst the multitude of Cooper cars that have achieved success here and there, an even rarer species stands out: the «Works» cars, that is to say the cars adapted to racing by the factory with the latest evolutions, preparations and of course the best drivers. «572 BCR» is one of them!

Still bearing its original registration, 572 BCR has a track record that would make any racing car shudder. It began its racing career at the 14th International Meeting at Silverstone on 12 May 1962 and continued to race on behalf of the factory or the famous Haddenham-based tuner Alexander until June 1964. The list of honours includes Goodwood, Brands Hatch, Crystal Palace, Oulton Park, Silverstone of course, but above all the Monte Carlo Rally in 1963 driven by Elizabeth Jones and V. Lincoln. Entered on behalf of the BMC, she was part of the Cooper brigade entered to win the event, which Paddy Hopkirk managed to do the following year! She would go on to win several races, including Crystal Palace in 1963 and Snetterton in the SMRC Championship in August of the same year. One of her best performances, even if not a victory, was her participation in the Motor International 6 Hours Saloon Car Race in 1963 where, in the hands of Finn Timo Makinen and Elizabeth Jones, she achieved a very good 2nd place in her class. Her racing career came to an end at Brands Hatch on 6 June 1964 in the same 6 hour race. Entered with British driver Denis McLuggage, she was forced to retire.

Today, its history has been completely retraced and without any grey areas, it can pride itself on having been in the hands of «factory» drivers such as Timo Makinen, talented private drivers (Hervé remembers the fighting spirit of Elizabeth Jones driving another factory Mini - 277 EBL - on the Reims circuit with Pauline Mayman during the Tour de France in 1963), and on having contested more than twenty top-ranking races, including the Monte Carlo Rally.

History would have it that 50 years later, 572 BCR would arrive by road from England at Hervé Charbonneaux's. Today the car is in a very nice cosmetic condition. Its cream paintwork with black roof is well tended and shows only a few minor defects. The interior is also original,

with a nice patina that immediately transports the driver to the 60's. Note that the original driver's seat and steering wheel, used by Timo Makinen among others, will be delivered with the car. The mechanics have just been overhauled and just before the sale the starter motor was changed. The wheels currently on the car are original magnesium minilites, but will be sold with a set of sheet metal wheels. We had the chance to drive it on the Ecuyers circuit... those who are not used to drive a Mini will have to get used to it... but it pushes hard, the handling is very good, the gearbox is precise, the brakes are good and in the end... you go faster than many cars and we love it! To drive a Cooper S 1100cc with its fantastic super-square engine (the one used as a basis for the Junior formula single-seaters), which is very different from the others and has permanent power, is something to be experienced once in a lifetime!

5 propriétaires : le 1er de 1958 à 1964, le 2nd de 1964 à 1973, le 3ème de 1973 à 2016, le 4ème de 2016 à 2019.
Véritable « Time Capsule » jamais restaurée et affichant 27 899 miles d'origine au compteur.
Histoire exceptionnelle, accompagnée de l'ensemble de ses documents d'origine
Vendue avec un dossier historique important retraçant toute son histoire
Vendue avec son pare-brise, ses parechocs, sa capote, ses sides creens et son tonneau cover d'origine
Matching Numbers

5 owners: the 1st from 1958 to 1964, the 2nd from 1964 to 1973, the 3rd from 1973 to 2016, the 4th from 2016 to 2019.
Genuine «Time Capsule» never restored and showing 27,899 original miles on the odometer.
Exceptional history, accompanied by all its original documents
Sold with an important historical file retracing its entire history
Sold with its original windscreen, bumpers, soft top, sides creens and tonneau cover
Matching Numbers

400 000 - 500 000 €

Titre de circulation belge
Chassis : BEX 481
Moteur: 100 D2 831 Bristol
Boite : BW CR 12830

Belgian title
Chassis: BEX 481
Engine: 100 D2 831 Bristol
Gearbox: BW CR 12830

1958

AC ACE BRISTOL ROADSTER

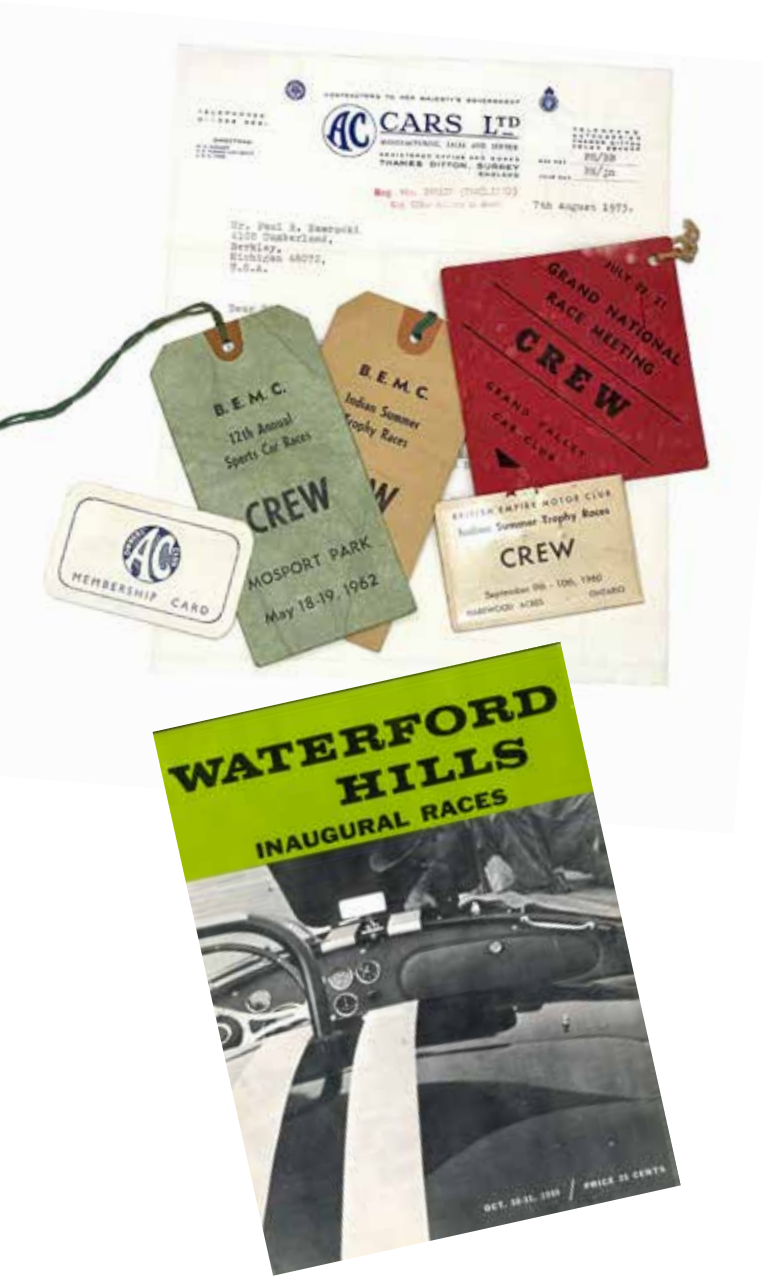
Exceptionnelle à bien des égards, L'AC Bristol que nous présentons aujourd'hui est sans aucun doute l'un des roadsters de la marque les plus authentiques qui soit. Pour bon nombre de collectionneurs, l'histoire revêt un intérêt majeur, pour d'autres l'esthétique sera privilégié, pour certains l'authenticité prendra le dessus quand d'autres s'attacheront à un palmarès, quel qu'il soit. BEX 481, est de celles qui pourront combler toutes ces espérances avec un petit quelque chose en plus… un soupçon d'exotisme sur sa robe d'aluminium, sur ses cuirs

AGUTTES

patinés et dans sa définition originale voulu par son premier propriétaire Robert alias « Bob » Gubbins qui voyait en elle, de l'autre côté de l'Atlantique, la promesse de victoires en compétition. Parfaite ? On serait tenté de le dire…

Le châssis BEX 481 quitta l'usine de Thames Ditton pour le court trajet vers les quais de Londres le 16 juillet 1958, où il fut chargé pour être expédié dans les locaux de la Foreign Cars Associates à Detroit dans le Michigan. Commandé auprès de l'usine en Oxford Blue avec des sièges en cuir bleu, les freins à disque et, plus surprenant, d'un arceau jamais vu sur les commandes dédiées à l'Europe mais « obligatoire pour les courses américaine ». S'il peut faire sourire aujourd'hui… Il marque la vocation première de cette AC Bristol qui n'aura jamais cessé de courir sur les 13 premières années de sa vie…

Six mois plus tard, le 11 janvier 1959, Gubbins immatricula le véhicule à son nom et le fit repeindre en Dunstan Blue Cadillac en ajoutant deux larges bandes blanche qui couraient depuis le capot avant jusqu'à la malle de coffre. Dès lors, la voiture ne cessa de courir sur les circuits. Il faut dire que ce dernier était un pilote privé émérite ayant beaucoup œuvré pour le développement de la compétition aux Etats-Unis et notamment



pour le circuit de Waterford Hills dans le Michigan. BEX 481 courra pendant quatre ans aux mains de Gubbins, allant jusqu'à la frontière canadienne. La documentation en notre possession est colossale : photos d'époque, programmes de courses, articles de presse, factures, correspondances, certificats ou encore des laissez-passer « pilotes » ou « crew » complètent un dossier historique retraçant toutes les étapes de la vie de BEX 481. Le 15 février 1963, Gubbins commanda une seconde AC Bristol (BEX 1212) à l'usine qu'il fit également repeindre dans sa teinte fétiche et céda en mars 1964 BEX 481 à un membre de son assistance, Edwin W. Fischer. Ami proche de Gubbins, Ed Fischer devient son second propriétaire et courra au volant de BEX 481 pendant près de neuf années avec à son actif quelques bons résultats en classe 2000cc. Résidant à Chicago, il lui arrivait au début des années 70 de se rendre sur son lieu de travail au volant de son AC. C'est à cette occasion, le 26 décembre 1973 que BEX 481 allait entamer sa troisième vie aux mains d'un jeune retraité de la US Marine Corps, Paul Nawrocki.

Selon les correspondances que nous avons retrouvées et qui seront jointes au dossier, Paul Nawrocki tomba amoureux des lignes de notre voiture et la conserva précieusement pendant 42 ans en prenant bien soin d'entretenir sa mécanique. Utilisée mais pas maltraitée, elle a accumulé une belle patine et quelques rides dignes d'un pur-sang dans sa soixantième année. Au fond, faute de moyen ou amateur bien éclairé, la carrosserie et la sellerie de BEX 481 ne furent jamais restaurées si bien qu'aujourd'hui, les affres du temps sont les témoins de son histoire. Belle à se damner, l'aluminium visible par endroit ou la patine des cuirs de ce bleu lagon incroyable lui donne une allure inimitable.

Repérée dans une annonce du bulletin du AC Owners 'Club (ACtion). BEX 481 retrouva le sol britannique début 2016. Son propriétaire d'alors, le quatrième, parvient à rentrer en contact avec la fille de Bob Gubbins pour retracer son histoire. Les échanges de correspondances à travers l'Atlantique, ont permis de ressortir des photos supplémentaires, des instants de vie ou de comprendre que Gubbins, Fisher et Nawrocki se connaissaient et entretenaient des liens étroits autour de BEX 481.

A son arrivée à Londres, 57 ans après avoir quitté le sol britannique, BEX 481 fut exposée dans le Main Court du Royal Automobile Club arborant toujours le Dunstan Blue Cadillac d'origine si chère à Bob Gubbins. Depuis, exposée en 2019 sur les pelouses de Chantilly Arts & Elegance Richard Mille lors de l'édition 2019 du concours d'état organisé par Peter Auto, elle remporta la classe des Voitures d'après-guerre en état d'origine et

RACING HISTORY WITH BOB GUBBINS

20 June 1959 – Harewood Acres, Ontario, Canada. Car number 57
15 August 1959 - Harewood Acres, Ontario, Canada. Car number 56
27 May 1961 – Green Acres, Ontario, Canada. Car number 56
13 August 1961 – Waterford Hills, Michigan.
26 May 1962 – Waterford Hills, Michigan. Car number 56
27 May 1962 – Waterford Hills, Michigan. Car number 56
9 June 1962 – Mosport Park, Ontorio, Canada. Car number 56
23 June 1962– Waterford Hills, Michigan. Car number 56
24 June 1962– Waterford Hills, Michigan. Car number 56
29 July 1962 – Waterford Hills, Michigan. Car number 56
30 July 1962 – Waterford Hills, Michigan.
19 August 1962 – Mid-Ohio, Lexington. SCCA Regional. Car number 56
26 August 1962 – Waterford Hills, Michigan. SCCA Regional. Car number 56
28 July 1963 – Waterford Hills, Michigan. 1st in CP
September 1964 – Fischer, Waterford Hills, Michigan. Car number 55

rejoignit à cette occasion la collection de Hervé Charbonneaux.
Soucieux de pouvoir l'utiliser sans arrières pensées, des amortisseurs Koni fabriqués aux spécifications d'origine à l'avant et à l'arrière furent installés, les durits du circuit d'essence furent changées tout comme la ligne d'échappement complète. Le démontage du train arrière pour le remplacement des croisillons de cardans, le démontage des lames de ressors et du réservoir d'essence furent effectués en juillet 2000 et plus récemment encore, un contrôle de la mécanique et une analyse de l'huile moteur en laboratoire fut commandée afin d'assurer la pleine santé de sa mécanique.
Vendue avec son parebrise démontable d'origine, ses parechocs, sa capote, ses sides creens et son tonneau cover d'origine, il sera bien sûr remis à son futur propriétaire tout le dossier historique de cette AC Ace Bristol hors du commun. Acquérir un roadster AC dans son stricte état d'origine, portant tous ses éléments et numéros concordants, affichant un palmarès en compétition et un historique limpide… Oui, nous serions tentés de dire que BEX 481 n'a aucun défaut !

AGUTTES

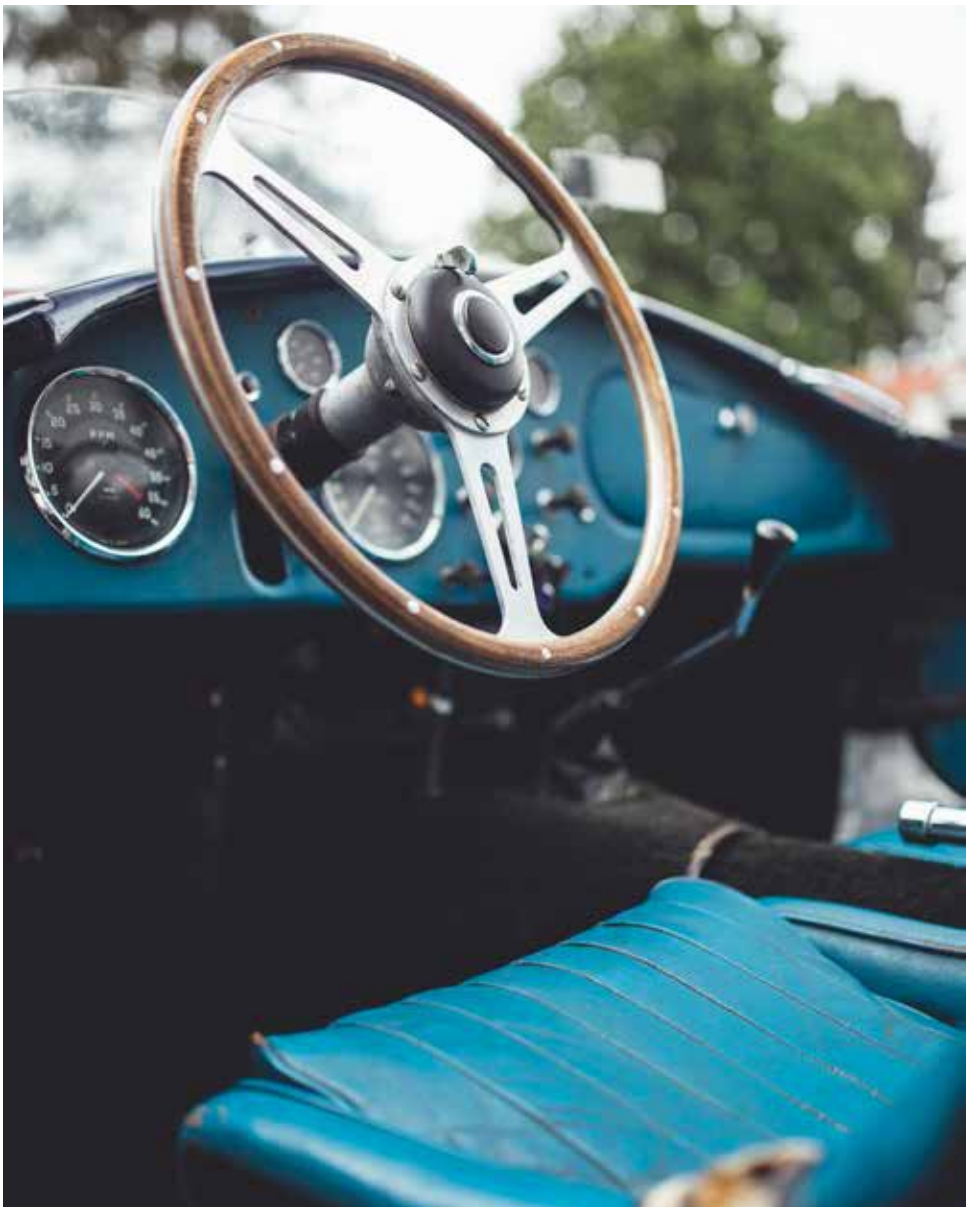
Exceptional in many ways, the AC Bristol we present today is without a doubt one of the most authentic roadsters of the brand. For many collectors, the history is of major interest, for others the aesthetics will be privileged, for some the authenticity will take the upper hand while others will be attached to racing history, whatever it may be. BEX 481 is one of those cars that can fulfil all these expectations with a little something extra... a hint of exoticism on its aluminium dress, on its patinated leathers and in its original definition wanted by its first owner Robert alias «Bob» Gubbins who saw in it, on the other side of the Atlantic, the promise of victories in competition. Perfect? One would be tempted to say so...

Chassis BEX 481 left the Thames Ditton factory for the short journey to the London docks on 16 July 1958, where it was loaded for shipment to the Foreign Cars Associates facility in Detroit, Michigan. Ordered from the factory in Oxford Blue with blue leather seats, disc brakes and, more surprisingly, a roll bar never seen on European orders but «mandatory for American racing». If it can make you smile today... It marks the first vocation of this AC Bristol which never stopped racing during the first 13 years of its life...

Six months later, on 11 January 1959, Gubbins registered the car at his name and had it repainted as a Dunstan Blue Cadillac with two wide white stripes running from the front bonnet to the boot lid. From then on, the car never stopped racing on the racetrack. The latter was a distinguished private driver who did a lot of work for the development of racing in the United States and in particular for the Waterford Hills circuit in Michigan. BEX 481 raced for four years in the hands of Gubbins, going all the way to the Canadian border. The documentation in our possession is colossal: period photos, race programmes, press articles, invoices, correspondence, certificates and even «driver» or «crew» passes complete a historical file retracing all the stages in the life of BEX 481.

On 15 February 1963, Gubbins ordered a second AC Bristol (BEX 1212) from the factory, which he also had repainted in his favourite colour, and in March 1964 sold BEX 481 to a member of his staff, Edwin W. Fischer. A close friend of Gubbins, Ed Fischer became his second owner and raced BEX 481 for nearly nine years with some good results in the 2000cc class. Living in Chicago, he sometimes drove his AC to work in the early 1970s. It was on this occasion, December 26, 1973, that BEX 481 began its third life in the hands of a young retiree from the US Marine Corps, Paul Nawrocki. According to the correspondence we have found and which will be attached to the file, Paul Nawrocki fell in love with the lines of our car and kept it preciously for 42 years, taking great care to maintain its mechanics. Used but not abused, it has accumulated a beautiful patina and a few wrinkles worthy of a thoroughbred in its sixtieth year. In fact, due to a lack of funds or a well-informed amateur, the bodywork and upholstery of BEX 481 were never restored so that today, the ravages of time are the witnesses of its history. The aluminium visible in places and the patina of the leather in this incredible lagoon blue give it an inimitable look.

Spotted in an advert in the AC Owners 'Club (ACtion) newsletter. BEX 481 found British soil in early 2016. Her then fourth owner managed to make contact with Bob Gubbins' daughter to trace her history. The exchange of correspondence across the Atlantic brought to light additional photos, moments of life or understan-



ding that Gubbins, Fisher and Nawrocki knew each other and had close ties around BEX 481. On its arrival in London, 57 years after leaving British land, BEX 481 was displayed in the Main Court of the Royal Automobile Club still with the original Dunstan Blue Cadillac so dear to Bob Gubbins. Since then, exhibited in 2019 on the lawns of Chantilly Arts & Elegance Richard Mille during the 2019 edition of the state competition organised by Peter Auto, it won the class of post-war cars in original condition and joined the collection of Hervé Charbonneaux on this occasion.

In order to be able to run it without any afterthoughts, Koni shock absorbers made to original specifications were fitted to the front and rear, the fuel system hoses were changed as well as the complete exhaust system. Disassembly of the rear axle for replacement of the universal joints, removal of the spring leaves and fuel tank were carried out in July 2000 and most recently a mechanical check and laboratory analysis of the engine oil was ordered to ensure full mechanical health.

Sold with its original removable windscreen, bumpers, soft top, side screens, original tonneau cover and miscellaneous parts lot, the future owner will of course be given the full history of this unusual AC Ace Bristol. To acquire an AC roadster in its strict original condition, with all its matching parts and numbers, with a clear competition record and history... Yes, we would be tempted to say that BEX 481 is flawless!

Véhicule performant
Préparation soignée
Ancien PTH de 2008

High performance vehicle
Carefully prepared
Old PTH from 2008

25 000 - 35 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° : 529713

Belgian title
Chassis number: 529713

1968

SAAB 96 «GR. 2»

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le constructeur d'avions suédois Saab (Svenska Aeroplan Aktie Bolaget, en français : société par actions d'aéroplanes suédois) présente sa toute première automobile, la 92. Cette voiture, avec son profil en aile d'avion et son moteur bicylindre 2-temps, ne ressemble à aucune autre. Elle est suivie en 1955 par la 93 (3-cylindres 2-temps), rapidement « modernisée » avec la 96, en 1960. Le dessin, unique, toujours signé Sixten Sason, est reconnaissable entre mille ! La grosse évolution apparait en 1966 avec l'adoption d'un V4 Ford (celui de la Taunus 12 M), un traditionnel 4-temps, sous le capot, en parallèle de l'éprouvé 2-temps, qui disparaît en 1968. Avec une puissance passant de 42 ch à 65 ch, l'amélioration des performances est notable. Ce n'est pas une bête de course à proprement parler, mais avec son poids contenu (920 kg à sec), ses freins à disque avant et sa rusticité à toute épreuve, l'engin a depuis longtemps remporté de sacré victoires dans les rallyes les plus difficiles de la planète, dont le Monte Carlo, le Sans Remo ou le fameux RAC (Rallye de Grande Bretagne), sans compter une domination insolente dans les rallyes nordiques (Suède et Finlande), et des exploits incroyables au Safari Rally (au Kenya). Il faut dire que le V4, réalésé à 1 840 cm3 par le service compétition, et équipé de deux carburateurs Weber, développe jusqu'à 150 ch ! Derrière le volant, on retrouvait deux légendes suédoises : Erik Carlsson et Stig Blomqvist (cinq victoires consécutives au Rallye de Suède en Saab 96 !). L'étonnante Saab 96 sera fabriquée jusqu'en 1980 à 547 241 exemplaires.

AGUTTES

Grâce à son palmarès, cette Saab, qui faisait déjà la « une » du numéro 2 de l'incontournable magazine Sport Auto, a fait rêver des amateurs de rallye dans le monde entier. Hervé Charbonneaux est de ceux-là, et il se souvient parfaitement, adolescent, de la Saab 96 Monte Carlo garée à côté du domicile familial parisien. « La planche de bord, qui incluait un support de chronomètre et le fameux Tripmaster Halda qui donnait la vitesse moyenne à respecter en rallyes entre deux étape, était remarquable ! » En 2019, souhaitant participer au Gravel Rallye en Roumanie, il s'est donc mis en quête d'une auto aussi amusante que performante, et a déniché la Saab 96 qui illustre ces pages. La voiture, qui avait été préparée comme les Gr. 2 de l'époque (son ancien Passeport Technique Historique – PTH – de 2008 fait partie du dossier), avait récemment couru en rallyes historiques en Suède et ne demandait en effet qu'à prendre part à de nouvelles aventures. Au dernier moment cependant, Hervé décide pour des raisons logistiques de louer une voiture directement en Roumanie. Mal lui en prit, puisque la voiture remplaçante qu'il pilota tomba en panne en pleine nuit dans les forêts des Carpates, « avec pour nous l'impossibilité de sortir de l'auto à cause de la présence d'ours dans le secteur… Notre assistance a fini par nous trouver, et nous ramener à la sangle jusqu'au parc technique. On a bien regretté la Saab ! », S'amuse-t-il encore aujourd'hui. Préparée selon les spécifications usine de l'époque, cette 96, atypique et performante, est idéale pour courir en rallye historique. Le PTH et les éléments de sécurité seront à renouveler pour celui qui souhaitera s'engager dans une épreuve FIA.

In the aftermath of World War II, the Swedish aircraft manufacturer Saab (Svenska Aeroplan Aktie Bolaget) presents its very first car, the 92. This car, with its aeroplane wing profile and two-cylinder 2-stroke engine, was unlike any other. It was followed in 1955 by the 93 (3-cylinder 2-stroke), which was quickly «modernised» with the 96 in 1960. The unique design, still signed by Sixten Sason, is recognizable among thousands! The big change came in 1966 with the adoption of a Ford V4 (from the Taunus 12 M), a traditional 4-stroke, under the bonnet, alongside the used 2-stroke, which disappeared in 1968. With power increasing from 42 bhp to 65 bhp, the improvement in performance is notable. It's not a racing machine per se, but with its low weight (920 kg dry), its front disc brakes and its rugged-

ness, it has long been a winner in the world's toughest rallies, including the Monte Carlo, the San Remo and the famous RAC (Rally of Great Britain), not to mention an insolent domination of the Nordic rallies (Sweden and Finland) and incredible exploits on the Safari Rally (Kenya). The V4 engine, re-built to 1,840 cm3 by the competition department and equipped with two Weber carburettors, developed up to 150 bhp! Behind the wheel were two Swedish legends: Erik Carlsson and Stig Blomqvist (five consecutive Rally Sweden victories in a Saab 96!). Until 1980, 547,241 Saab 96s were produced. Thanks to its record of success, the Saab 96, which was already on the front page of the second issue of the famous magazine Sport Auto, made rally fans all over the world dream. Hervé Charbonneaux is one of them, and as a teenager he remembers the Saab 96 Monte Carlo parked next to his family's home in Paris. «The dashboard, which included a stopwatch holder and the famous Halda Tripmaster that gave the average speed to be respected in rallies between two stages, was remarkable!» In 2019, he wanted to take part in the Gravel Rally in Romania, so he went in search of a car that was as much fun as it was good, and found the Saab 96 that illustrates these pages. The car, which had been prepared like the Gr. 2s of the time (its old 2008 Historic Technical Passport - HTP - is on file), had recently competed in historic rallies in Sweden and was indeed just waiting to take part in new adventures. At the last moment, however, Hervé decided for logistical reasons to rent a car directly in Romania. It was not to his liking, as the car he drove broke down in the middle of the night in the Carpathian forests, «and we were unable to get out of the car because of the presence of bears in the area... Our assistance team eventually found us and brought us back to the technical park by strap. We really missed the Saab!» he says, still laughing today. Prepared according to the factory specifications of the time, this atypical and high-performance 96 is ideal for historic rallying. The HTP and safety features will have to be renewed for those who wish to enter an FIA event.

AGUTTES

27 000 - 35 000 €

Anciennement la propriété du pilote belge Paul Swaelens
Look d'avant-guerre et performances d'après-guerre
Travaux de carrosserie et mécanique récents

Titre de circulation belge
Châssis n° : TC 3559
Moteur n° : 3021

Formerly owned by Belgian driver Paul Swaelens
Pre-war look and post-war performance
Recent bodywork and mechanical work

Belgian title
Chassis n°: TC 3559
Engine n° : 3021

1947

MG TC

Le lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, la firme anglaise Morris Garage, comprenez MG, reprends la production de ses automobiles. Chemin faisant, le gouvernement anglais décide d'aider la relève économique en attribuant l'acier aux constructeurs automobiles exportant au moins 75% de sa production. La direction de la société anglaise décide donc d'exporter en masse ses produits phares, et la TC est très vite aux Etats-Unis. Cette auto gagna un succès immense sur le marché américain, qui découvrait ainsi des autos peu puissantes mais assez légères, et bon marché, contraires aux ténors de leur marché. La MG TC fait figure, dans la fin des années 40 et 50, d'une véritable anti-chambre du sport automobile. Certains des plus grands pilotes américains ont appris à son volant : Phil Hill, Sam Collier, ou encore Briggs Cunningham. C'est avec cette image et après la lecture de l'essai de cette auto par José Rosinski dans le Sport Auto de septembre 1965, qu'Hervé Charbonneaux eu l'envie d'un jour en acquérir une. Les capacités sportives de cette auto ont étés prouvées lors de nombreuses compétitions voyant s'affronter tant amateurs que des professionnels. Un exemple qui nous a été livré par Hervé Charbonneaux est le suivant : « En 1949, la pilote Betty Haig termine a une fantastique 7ème place au classement général de la Coupe des Alpes au volant d'une TC, juste derrière une Bristol 400 d'usine, et devant une puissante Allard ! ».

AGUTTES

C'est ainsi qu'en 2019, Hervé Charbonneaux achète le châssis TC 3559. Cet exemplaire à l'historique assez limpide, a appartenu à la légende du sport automobile belge : Paul Swaelens. Elle est présentée ici dans un bel état. Fraichement repeinte dans une nuance de noir, cette auto possède une robe ne trahissant aucuns défauts de carrosserie auxquels nous pourrions nous attendre sur une auto de cet âge. Ses chromes soulignent la présentation générale, et son pare-brise rabattable offre volontairement une ligne sportive rappelant les chefs d'œuvres de course des années 30. La sellerie est quant à elle dans un cuir rouge très joliment patiné, offrant un look superbe et un confort rudimentaire bien sûr mais appréciable. Les éléments de bords fonctionnent. Tout dans cette auto ne donne qu'une seule envie : rouler. Révisée très récemment chez VDV-Grant (anciennement Automobiles Vanderveken) en Belgique, la mécanique et le faisceau électrique ont été controlés. Pour finir, les quatre pneus et les jantes ont étés remplacés. En bonne anglaise, la conception a été faite avec comme arrière-pensée le fameux : et si il pleut… Donc oui, cet exemplaire est muni de sa capote et de ses fenêtres additionnelles ! En résumé, voici l'opportunité d'acquérir une MG TC dans une belle configuration et à l'historique flatteur !

The day after the Second World War, the English firm Morris Garage, or MG, resumed production of its cars. In the process, the British government decided to help the economic recovery by allocating steel to car manufacturers exporting at least 75% of their production. The management of the English company therefore decided to export its flagship products, and the TC was soon in the USA. This car was a huge success in the American market, which was discovering cars that were not very powerful but quite light and cheap, contrary to the big names in their market. In the late 1940s and 1950s, the MG TC was a real first step to motor sport. Some of the greatest

American drivers learned at its wheel: Phil Hill, Sam Collier, and Briggs Cunningham. It was with this image in mind and after reading José Rosinski's test of this car in the September 1965 issue of Sport Auto, that Hervé Charbonneaux was inspired to buy one… one day. The sporting capacities of this car were proven during numerous competitions where amateurs and professionals competed. An example given to us by Hervé Charbonneaux is the following: «In 1949, the driver Betty Haig finished a fantastic 7th overall in the Coupe des Alpes at the wheel of a TC, just behind a factory Bristol 400, and ahead of a powerful Allard!"

This is how Hervé Charbonneaux bought the TC 3559 chassis in 2019. This car, with its clear history, belonged to the Belgian motorsport legend Paul Swaelens. It is presented here in a nice condition. Freshly repainted in a black shade, this car has a bodywork that betrays no defects that we could expect on a car of this age. The chrome highlights the overall presentation, and the folding windscreen deliberately offers a sporty line reminiscent of the racing masterpieces of the 1930s. The upholstery is made of red leather with a nice patina, offering a superb look and a rudimentary comfort of course but appreciable. The edge elements work. Everything about this car makes you want to drive it. The car was recently serviced at VDV-Grant (formerly Automobiles Vanderveken) in Belgium, the mechanics were adjusted and the electrical system has been checked. Finally, all four tyres and rims were replaced. In good English fashion, the design was made with the famous «what if it rains?»… So yes, this car has a soft top and side screens! In short, here is the opportunity to acquire a MG TC in a nice configuration and with an interesting history.

AGUTTES

Etat de préservation exceptionnelle
et histoire singulière. Modèle unique
et plus ancienne Sizaire-Berwick répertoriée
Premier propriétaire de 1913 à 1989,
jamais mis en vente depuis l'origine
Concurrente française des Rolls-Royce Silver
Ghost de l'époque

Exceptional state of preservation and singular history. Unique model and the oldest Sizaire-Berwick known. First owner from 1913 to 1989, never offered for sale since its origin French opponent of the Rolls-Royce Silver Ghost

80 000 - 120 000 €

Titre de circulation belge
Chassis n° : 105 E (Série 6 - Type Y)
Carrosserie Labourdette n° : 3009

Belgian title
Chassis n° : 105 E (Series 6 - Type Y)
Labourdette bodywork n° : 3009

1913

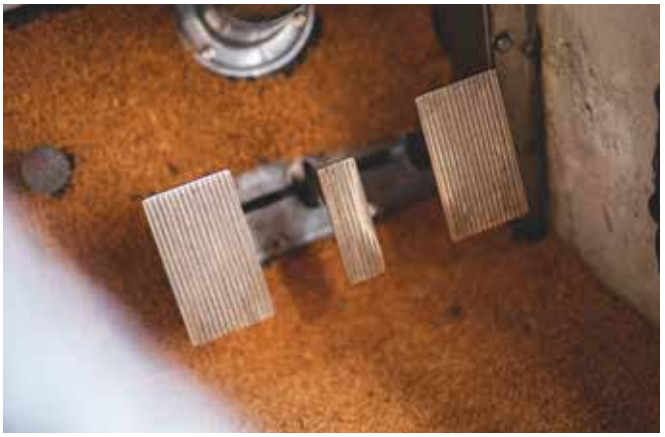
SIZAIRE-BERWICK CARROSSERIE LABOURDETTE

Le nom de Frederick William Berwick revient de temps en temps dans l'histoire du commerce automobile londonien. En effet, cette forte personnalité était bien connue et respectée pour son sens des affaires et sa capacité à réaliser l'impossible. En 1912, il dirigeait son entreprise automobile, F.W. Berwick and Co. Ltd., au cœur de Londres. Il était ambitieux et avait obtenu le soutien d'Alexander Keiller, du célèbre groupe de marmelades Dundee, un homme à la vie trépidante, immensément riche et ayant, au cours de sa vie possédé plusieurs Bugatti, dont un 35 TC (#4849 – immatriculé NAE 194) qui fut plus tard celle de l'acteur Charles Mortimer. Berwick avait des idées fortes sur ce qui constituait une bonne voiture, et souhaitait les voir mis en pratique.

De l'autre côté de la Manche, les frères Sizaire (Maurice et Georges) aidaient de leur ami Louis Naudin étaient des précurseurs dotés d'une réputation internationale enviable pour les talents de pilote de Georges d'une part et pour avoir introduit et appliqué des principes qui n'étaient même pas soupçonnés par d'autres à l'époque. Parmi ces innovations figuraient des servo-freins entièrement compensés, une direction à pignon et crémaillère à réglage automatique de l'usure, une suspension indépendante aux quatre roues, une suspension utilisant des triangles de longueur inégale et l'utilisation de rotules pour les éléments de suspension et de direction ! Nous ne sommes que dans les années 1910 rappelons-le !

En bon entremetteur, le célèbre journaliste automobile W.F. Bradley, basé à Paris, organisera la rencontre en 1912 entre Berwick et les frères Sizaire. Chacun y trouvant son compte, les discussions furent conclues rapidement avec en tête l'idée de concevoir une voiture prestigieuse ayant l'audace de faire mieux que le summum de la production britannique de l'époque, la Rolls-Royce Silver Ghost. C'est ainsi que le 20 juin 1913, la société Sizaire-Berwick (France) Limited fut enregistrée et domiciliée à Piccadilly en Angleterre avec une usine au 43 rue Louis

AGUTTES



blanc à Courbevoie. Fabriquées en France, 80% des autos neuves rejoignaient ensuite une petite usine de Londres, en châssis par la route, pilotés par des convoyeurs de l'usine pour être carrossés outre-manche, le restant étant réservé au marché français. Le pari fut réussi et en l'espace de deux ans, 139 voitures furent vendues avec un groupe motopropulseur conçu entièrement par Maurice Sizaire, un quatre cylindres monobloc de 4070 cc parfaitement équilibré et développant 60cv. Aussi luxueuse et statutaire, plus économique, moins chère et tout aussi performante, la Sizaire-Berwick atteignait tous les objectifs qui lui étaient fixés… Mais au déclenchement de la Grande Guerre, tous les châssis terminés furent transportés à Londres, où la plupart furent carrossés en tant que voitures blindées pour le Royal Naval Air Service, subissant le triste sort des voitures réquisitionnées… La voiture que nous présentons est donc une véritable exception en tout point et doit sa survie à un homme, J. Lefranc, son premier propriétaire de 1913 à 1989… Aussi incroyable que cela puisse paraitre, cette voiture est connue comme la plus ancienne Sizaire-Berwik au monde. Carrossée par Labourdette, elle est un modèle unique et n'a connu que deux propriétaires au cours de sa vie. Jamais restaurée, son histoire depuis sa conception, sa préservation et jusqu'à son arrivée en 1990 au Musée de Reims est exceptionnelle. Hervé Charbonneaux croisa sa route en 1968 dans le garage du château de son premier propriétaire, un industriel de Haute Marne. La carrosserie avait été déposée à côté du châssis afin d'éviter de voir la voiture réquisitionnée pendant la guerre. De nombreuses photos de cette période figurent au dossier et permettent de constater de l'état du châssis et de la carrosserie. A l'initiative d'Hervé, elle sera d'ailleurs présentée à l'édition 1971 du Salon de l'Auto à l'occasion d'une exposition de 80 voitures françaises. Elle est alors exposée en châssis complet, sa carrosserie prête à être remontée. Cette dernière avait été spécialement réalisée à la demande de son propriétaire en berline de voyage chez Labourdette, ce qui était très rare à l'époque et beaucoup plus cher de fabrication. Il faut bien imaginer que les voitures à ce moment n'étaient pas encore fermées, mais ouvertes et souvent sans capote. Ce véhicule était très moderne pour son époque avec un démarreur et un éclairage électrique, nous sommes en 1913, dans une période de transition en matière de construction qui préfigure les grandes évolutions de l'après-guerre. En 1989, au décès de Jean Lefranc, la voiture rejoignit le Musée familiale, c'est alors que toute l'histoire de l'auto est découverte grâce au dossier qui accompagnait. Une facture datant de 1927, une attestation de la main de Maurice Sizaire datant du 16 janvier 1965 confirmant la construction du châssis 105 E à Courbevoie en 1913. Plus exceptionnelle encore, un schéma original du carrossier Million Guiet confirme le souhait dans les années 20 de transformer son châssis SB 20 cv en cabriolet, une idée qui ne l'avait jamais vraiment quitté même peu de temps avant son décès peut-on lire dans différentes revues spécialisées. Brochures commerciales d'époque, Sizaire-Berwick, Bleriot, Société Paris Rhône, R.A.F… tout ce qui équipait la voiture l'accompagnent encore aujourd'hui.

Aujourd'hui encore, l'ensemble des détails de la mécanique est une splendeur, la planche de bord parfaitement complète est splendide, tout comme la sellerie d'origine dans un état de conservation remarquable. On voit clairement que la marque Sizaire-Berwick avait réussi à se hisser au niveau des Rolls-Royce Silver Ghost. En 2007, la voiture participa au rallye de la marque à la Ferté Allais. Parfaitement stockée, elle fut remise en route en 2014 par un spécialiste des avant-guerres et pourra aisément reprendre du service aux mains de son troisième propriétaire.

Tout sur cette voiture est une découverte fascinante. Les initiales de Jean Lefranc sur la malle arrière, son dossier historique riche de documentation, la vie trépidante de son mécène Alexander Keiller, la volonté farouche de Berwick de détrôner Rolls-Royce et l'envie des frères Sizaire de conquérir le marché britannique… Une promesse de talent qui fut tenue par ses concepteurs et qui aura toute sa place sur les parterres des plus grands concours internationaux.

The name Frederick William Berwick comes up from time to time in the history of the London motor trade. Indeed, this strong personality was well known and respected for his business acumen and his ability to achieve the impossible. In 1912, he ran his car company, F.W. Berwick and Co. Ltd. in the heart of London. He was ambitious and had secured the support of Alexander Keiller of Dundee Marmalade fame, a rich man who had owned several Bugattis in his lifetime, including a 35 TC (#4849 - registered NAE 194) which was later owned by the actor Charles Mortimer. Berwick had strong ideas about what constituted a good car, and wanted to see them put into practice. On the other side of the Channel, the Sizaire brothers (Maurice and Georges), with their friend Louis Naudin, were trailblazers with an enviable international reputation for Georges' driving

AGUTTES

skills on the one hand and for introducing and applying principles that were not even suspected by others at the time. These innovations included fully compensated servo brakes, rack and pinion steering with automatic wear adjustment, four-wheel independent suspension, suspension using unequal length wishbones and the use of ball joints for suspension and steering components!

As a good matchmaker, the famous Paris-based motoring journalist W.F. Bradley organised the meeting in 1912 between Berwick and the Sizaire brothers. The discussions were quickly concluded with the idea of designing a prestigious car that would have the audacity to outdo the pinnacle of British production at the time, the Rolls-Royce Silver Ghost. On 20 June 1913, Sizaire-Berwick (France) Limited was registered and domiciled in Piccadilly, England with a factory at 43 rue Louis Blanc in Courbevoie. Manufactured in France, 80% of the new cars were then sent to a small factory in London, in chassis by road, driven by conveyors from the factory to be bodied overseas, the rest being reserved for the French market. The gamble paid off and within two years 139 cars were sold with a drivetrain designed entirely by Maurice Sizaire, a perfectly balanced 4070cc one-piece four-cylinder developing 60hp. Equally luxurious and statuesque, more economical, less expensive and equally powerful, the Sizaire-Berwick achieved all the objectives set for it... But at the outbreak of the Great War, all the finished chassis were transported to London, where most were bodied as armored cars for the Royal Naval Air Service, suffering the sad fate of requisitioned cars... The car we are presenting is therefore a real exception in every respect and owes its survival to one man, J. Lefranc, its first owner from 1913 to 1989...

As incredible as it may seem, this car is known as the oldest Sizaire-Berwik in the world. Built by Labourdette, it is a unique model and has only known two owners in its lifetime. Never restored, its history from its conception, its preservation and its arrival in 1990 at the Museum of Reims is exceptional. Hervé Charbonneaux came across it in 1968 in the garage of the castle of its first owner, an industrialist from Haute Marne. The bodywork had been left next to the chassis to avoid the car being requisitioned during the war. Numerous photos from this period are included in the file and show the condition of the chassis and bodywork. On Hervé's initiative, it will be presented at the 1971 edition of the Salon de l'Auto during an exhibition of 80 French cars. It was displayed as a complete chassis, its body ready to be reassembled. The latter had been specially made at the request of its owner as a travel sedan at Labourdette, which was very rare at the time and much more expensive to manufacture. One must imagine that cars at that time were not yet closed, but open and often

without a top. This vehicle was very modern for its time with a starter and electric lighting, we are in 1913, in a period of transition in terms of construction which prefigures the great developments of the post-war period.

In 1989, after the death of Jean Lefranc, the car was transferred to the family museum, and the entire history of the car was discovered thanks to the accompanying file. An invoice dating from 1927, a certificate from Maurice Sizaire dated 16 January 1965 confirming the construction of chassis 105 E in Courbevoie in 1913. Even more exceptional, an original diagram from the coachbuilder Million Guiet confirms the wish in the 1920s to transform his SB 20 hp chassis into a cabriolet, an idea that had never really left him even shortly before his death, as can be read in various specialized magazines. Commercial brochures of the time, Sizaire-Berwick, Bleriot, Société Paris Rhône, R.A.F... Everything that equipped the car still go together with it today.

Even today, all the mechanical details are splendid, the perfectly complete dashboard is splendid, as is the original upholstery in a remarkable state of preservation. It is clear that the Sizaire-Berwick brand had succeeded in raising itself to the level of the Rolls-Royce Silver Ghost. In 2007, the car took part in the brand's rally at La Ferté Allais. Perfectly stored, it was given a new lease of life in 2014 by a pre-war specialist and will easily be back in service in the hands of its third owner.

Everything about this car is a fascinating discovery. Jean Lefranc's initials on the rear trunk, its richly documented history, the hectic life of its patron Alexander Keiller, Berwick's fierce desire to dethrone Rolls-Royce and the Sizaire brothers' desire to conquer the British market... A promise of talent that was kept by its designers and that will have its rightful place on the ground of the greatest international concours events.

28 000 - 35 000 €

Véritable œuvre d'art mobile à l'échelle 1/2
Exposée dès 1980 au Musée de Mougins, Saint Dizier puis Reims
L'une des icônes du design automobile d'avant-guerre

A real mobile work of art in 1/2 scale
Exhibited since 1980 at the Musée de Mougins, Saint Dizier then Reims
One of pre-war automotive design icons

1979

BUGATTI TYPE 55 1/2 PAR BLASQUEZ

Une voiture telle que la Bugatti Type 55 Roadster, avec ses lignes novatrices dessinée en interne par Jean Bugatti, donna du crédit au design européen. Mais plus important encore, elle reflète davantage un sommet de développement et de collaboration entre Le Patron, Ettore Bugatti et l'émergence de son fils Jean comme influence majeure dans l'entreprise. Les idées de Jean sont toutes présentes dans le Type 55, qui repose sur un châssis et des trains entièrement conçus par son père, mais avec la main directrice de Jean pour la puissance de son moteur à double arbre à came. Concevoir et construire cette voiture ensemble a dû être un projet incroyablement gratifiant pour eux et constitue un tour de force de leurs talents respectifs.

C'est en 1980, en confiant sa Delahaye 145 de Grand Prix chez un carrossier qui lui avait été recommandé, que hervé Charbonneaux fit la connaissance de celui qu'il considère comme un orfèvre de la tôlerie, Doris Blasquez. Rapidement, il sera le témoin d'un nouveau tandem, liant un styliste automobile ayant 40 de carrière, Philippe son père, et la personne de Doris Blasquez qui n'en était pas à son coup d'essai. Les deux s'entendaient et se comprenaient parfaitement ! Dans un coin de son atelier, Hervé découvrit en même temps, une copie de Bugatti 55, parfaitement fidèle à l'origine, mais à une échelle différente, une incroyable réduction du modèle, comme le ferait un compagnon pour son chef d'œuvre ! Tout le travail avait été exécuté à la main et de mémoire, seuls deux exemplaires avaient été réalisés.

Blasquez et son ami Jean Reus avait pris toutes les dimensions sur la Bugatti Type 55 #55234 alors propriété de Miles Coverdale de 1953 à 1989. Le modèle était donc parfait et le marché fut vite conclu. Exposée en 1980 au musée de Mandelieu, puis à Saint Dizier et enfin au Musée de Reims, Hervé nous avouera avoir toujours eu en projet de monter une motorisation électrique malgré l'opposition de son père, inquiet à l'idée qu'elle puisse être abimée. Intégralement restaurée dernièrement, cette œuvre d'art pourra être exposée telle une vraie ou mise entre les mains d'un enfant ne réalisant pas encore sa chance…

C'est avec un Type 55 que Jean Bugatti, tard le soir, battait des records de moyenne pour effectuer la route qui séparait l'usine de Molsheim à la capitale. Pour la petite histoire, Hervé nous confia amusé : « En s'arrêtant faire le plein d'essence, à mi-chemin chez Charpentier à Saint Dizier, à quelques pas du musée familiale, Jean Bugatti prenait le temps de faire lui-même son omelette derrière le comptoir de l'établissement avant de repartir tambour battant ! C'est la propriétaire des lieux dans les années 1970 qui me l'a confié ! »

A car like the Bugatti Type 55 Roadster, with its innovative lines designed in-house by Jean Bugatti, gave credit to European design. But more importantly, it reflects a peak of development and collaboration between The Boss, Ettore Bugatti, and the emergence of his son Jean as a major influence in the company. Jean's ideas are all present in the Type 55, which is based on a chassis and running gear designed entirely by his father, but with Jean's guiding hand in the power of its twin-cam engine. Designing and building this car together must have been an incredibly rewarding project for them and a feat of strength of their respective talents.

It was in 1980, when Hervé Charbonneaux took his Delahaye 145 Grand Prix car to a recommended coachbuilder, that he met Doris Blasquez, whom he considered to be a goldsmith. He quickly became the witness of a new tandem, linking a car stylist with a 40-year career, Philippe his father, and Doris Blasquez, who was not a first-timer. The two got along and understood each other perfectly! In a corner of his workshop, Hervé discovered at the same time a copy of the Bugatti 55, perfectly faithful to the original, but on a different scale, an incredible reduction of the model, as a journeyman would do for his masterpiece! All the work had been done by hand and from memory, only two copies had been made.

Blasquez and his friend Jean Reus had taken all the dimensions from Bugatti Type 55 #55234, which was owned by Miles Coverdale from 1953 to 1989. The model was therefore perfect and the deal was quickly closed. Exhibited in 1980 at the Mandelieu Museum, then at Saint Dizier and finally at the Reims Museum, Hervé will admit that he had always planned to install an electric engine despite his father's opposition, worried about the idea that it might be damaged. Recently restored, this work of art can be exhibited like a real one or put in the hands of a child who does not yet realise how lucky he is...

It was with a Type 55 that Jean Bugatti, late in the evening, broke records for the average speed of his journey from the Molsheim factory to Paris. For the record, Hervé told us with amusement: «When he stopped for petrol halfway to Charpentier's in Saint Dizier, a few steps from the family museum, Jean Bugatti took the time to make his own omelette behind the counter of the establishment before setting off again with a bang! The owner of the place in the 1970s told me this! «

Icône des rallyes
Entretien rigoureux
2 propriétaires depuis 1985

Rally icon
Meticulous maintenance
Only two owners since 1985

100 000 - 120 000 €

Carte grise française
Châssis n° 17762

French title
Chassis n° 17762

1971

ALPINE A110 1600 S

Il s'agit incontestablement de l'une des plus charismatiques voitures de sport françaises jamais produites. Un fabuleux héritage que l'on doit à Jean Rédelé qui entamait sa carrière au début des années 50 en développant une version compétition de la populaire Renault 4CV, victorieuse dans sa catégorie trois années d'affilée aux célèbres Mille Miglia. L'histoire était lancée et bientôt allait naître en 1955 la première berlinette d'une longue lignée : l'Alpine A106 qui cumulait elle-aussi les victoires en compétition. En 1963 était lancée l'Alpine A110 qui ne tardait pas à devenir une arme redoutable sur le plan national en rallye et course de côte. Puis à partir de 1969, l'A110 S s'illustrait dans des épreuves encore plus prestigieuses, signant un triplé victorieux dans la Coupe des Alpes et se classant troisième au Rallye Monte-Carlo. L'année suivante, Alpine montait de nouveau sur la troisième marche du podium du Monte-Carlo et remportait le rallye de l'Acropole et le Tour de Corse. Au volant d'une Alpine A110 1600 S, le pilote Jean-Claude Andruet devenait Champion d'Europe des rallyes en 1970. Poursuivant sur sa lancée et gagnant la majorité des épreuves en Europe, la Berlinette s'inscrit comme la voiture de rallye la plus performante en 1971. En 1973, après le rachat complet d'Alpine par Renault, la marque au losange décide de s'engager dans le nouveau championnat du monde des rallyes en tant que constructeur. Grâce à ses pilotes, Jean-Claude Andruet,

AGUTTES

Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche et Jean-Piette Nicolas, la berlinette remporte six des treize épreuves inscrites au calendrier, faisant d'Alpine la première marque championne du monde des rallyes.

L'exemplaire que nous présentons est une Alpine A110 1600 S mise en circulation le 31 décembre 1971. Cette auto a toujours été bien entretenue comme en témoigne son dossier de factures remontant jusqu'en 1981. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2015, il a depuis effectué quelques travaux, la carrosserie notamment a été entièrement refaite en 2019, elle se trouve donc en excellent état. Son habitacle quant à lui se trouve dans sa configuration d'origine. Au niveau mécanique, le moteur avait été entièrement refait en 2007, néanmoins, une importante révision a été effectuée en 2016 comprenant notamment la réfection de la boite de vitesse ou encore le remplacement de l'embrayage. Cette auto fonctionne aujourd'hui à merveille, son comportement est très dynamique, les montées en régime de son 1600 sont franches et sa direction directe est très précise. L'essai de cette berlinette sur les petites routes du pays de Gex fut un véritable plaisir ! Performante et agile elle prodiguera avec certitude des sensations incroyables à son futur propriétaire.

The Alpine A110 is one of the most charismatic French sports car ever produced. A fabulous heritage that we owe to Jean Rédelé who starts his career in the early Fifties with a competition version of the popular Renault 4CV, which won the famous Mille Miglia three years in its class. The story was started and soon in 1955 the first of a long line of sedans was born: the Alpine A106, which was also victorious in competition. In 1963, the Alpine A110 was born and soon became a wonderful weapon in national rally and hill climb competitions. Then from 1969, the A110 S won fame in even more prestigious events, winning the Coupe des Alpes three times and coming third in the

Monte Carlo Rally. The following year, Alpine reached again the third step of the Monte Carlo podium and won the Acropolis Rally and the Tour de Corse. Behind the wheel of an Alpine A110 1600 S, the driver Jean-Claude Andruet became European Rally Champion in 1970. Constantly making progress and winning a lot of competitions in Europe, the Berlinette became the most successful rally car in 1971. In 1973, after the takeover of Alpine by Renault, they decided to enter the new World Rally Championship as a manufacturer. Thanks to their drivers, Jean-Claude Andruet, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche and Jean-Pierre Nicolas, the berlinette won six of the thirteen events, making Alpine the first world rally champion brand.

The car we are presenting is an Alpine A110 1600 S from December the 31st 1971. This car has always been well maintained as evidenced by its invoice file back to 1981. Its current owner acquired it in 2015, he has since done some work, the bodywork in particular has been completely rebuilt in 2019, so it is in excellent condition. Its interior is in its original configuration. The engine had been completely rebuilt in 2007, an important overhaul has been done in 2016 including the rebuilding of the gearbox and the replacement of the clutch. This car is now running perfectly, its behavior is very dynamic, the 1600 engine is clear and its direct steering is very precise. The test drive of this sedan on the small French roads was a real pleasure! Performing and agile, it will certainly give incredible feelings to its future owner.

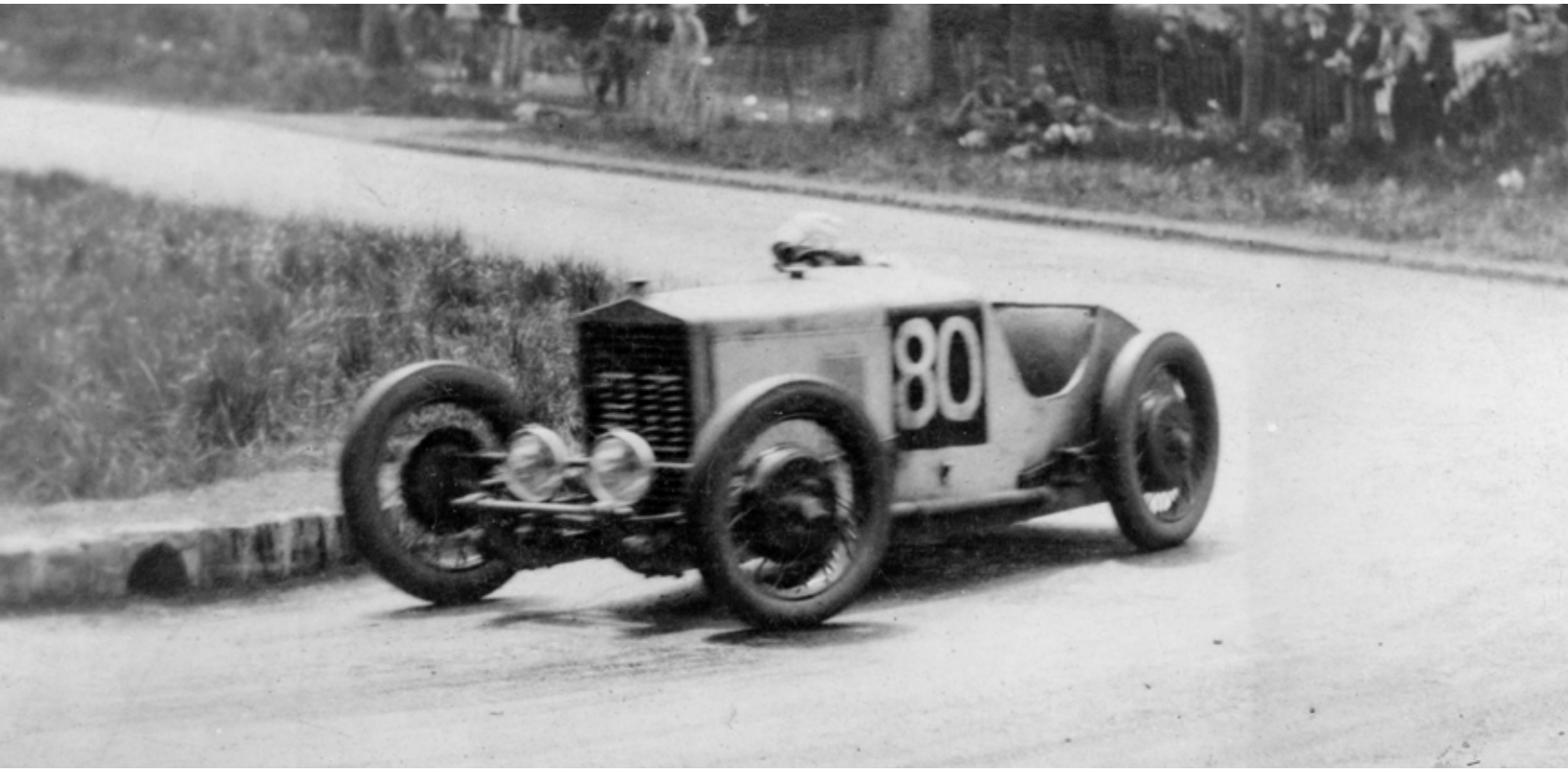
Authentique *racer*
Six participations au Bol d'Or,
quatre victoires de classe
Restauration exemplaire

Authentic racer
Six Bol d'Or participations,
four class victories
Exemplary restoration

35 000 - 55 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : ANTONY039

French registration title as historic vehicle
Chassis n°: ANTONY039



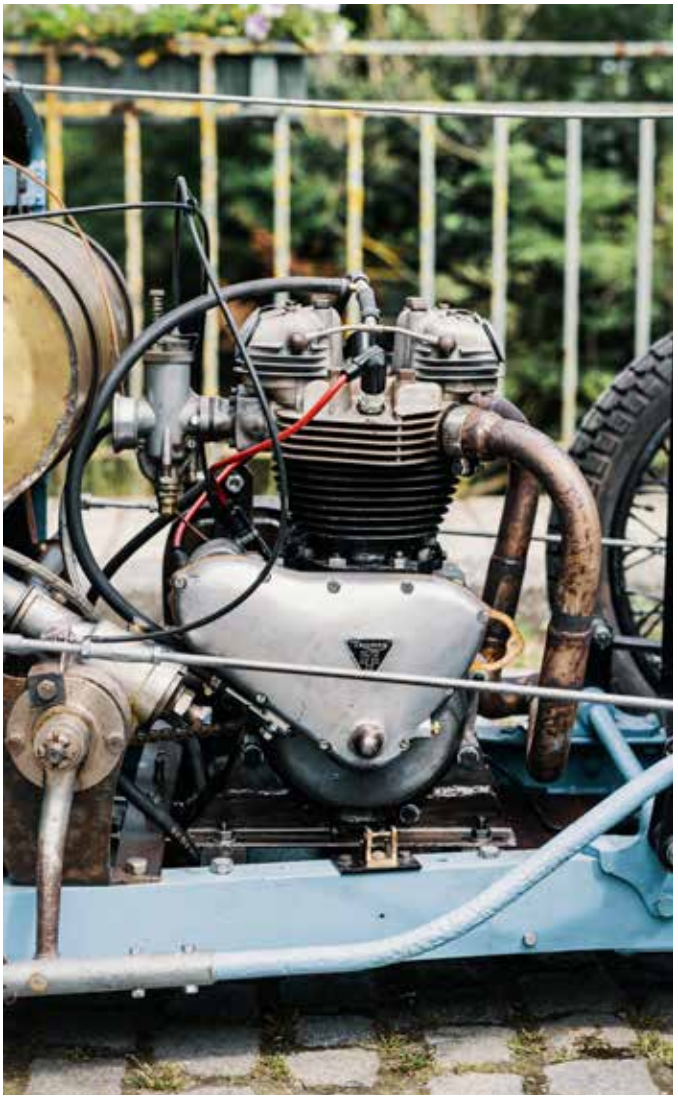
1929

ANTONY « BERGAMOTTE »

Louis-Auguste Antony, né en 1885 à Douai, dans le Nord, passe son enfance dans le magasin de cycles de ses parents, et développe très tôt une attirance pour les bicyclettes et les engins à moteur. Titulaire du permis de conduire dès 1901 et diplôme d'ingénieur en poche, il semble qu'il ait travaillé pour quelques constructeurs patentés (Scap et Suère), et conduit quelques monstres de course, dont les incroyables Fiat Grand Prix 1907, Porthos 6-cylindres 1908 et Suère de records. Pas facile de démêler la légende de l'authentique dans cette vie de roman qui fut la sienne… Quoi qu'il en soit, on retrouve Louis-Auguste Antony après la Grande Guerre au volant d'un spartiate cyclecar Ruby à transmission par plateaux à friction : c'est avec lui qu'il découvre le démon de la compétition… et des techniques de constructions inédites. En reprenant le garage familial au début des années 1920, il se lance ainsi dans la construction de sa première voiture, une torpédo de tourisme 4-places à moteur 1 500 cm3 à l'allure assez pataude… Malgré l'impression de nombreux dépliants publicitaires, il ne semble pas que ce modèle, ni la version 8-cylindres annoncée, n'aient rencontré un grand succès. La réussite d'Antony sera plus éclatante avec son écurie « usine » baptisée Les souries bleues, et ses nombreux racers. Son cyclecar 1 500 cm3 aux faux airs de Bugatti construit en 1922/1922 étaient d'aspect et de conception (bien que dénué de freins avant) plutôt conventionnels. Mais les engins de course suivants, baptisés Bergamotte, La punaise et la Goutte d'eau le seront beaucoup moins. Cela ne les empêchera pas de briller en compétition, notamment à l'incontournable Bol d'Or, une épreuve à la renommée internationale, qui voyait s'aligner les engins les plus improbables, et qui permettait grâce à ses innombrables classes

AGUTTES

d'espérer une victoire pour la grande majorité des participants ! On y vit rouler des Antony entre 1930 et… 1948, avec un certain succès. Louis-Antony décédera en 1958, après avoir encore construit un grand nombre de modèles réduits à vapeur. Ses autos resteront cachées ensemble (sauf une) plus de soixante ans dans une grange du nord de la France.
Si l'une d'elle est exposée depuis bien longtemps au Musée de Lohéac, les cinq autres recensées restent ensemble jusqu'au début des années 2010, lorsque le cyclecar 1 500 cm3 ressort en petite annonce sur Internet. De fil en aiguille, trois autres voitures seront vendues, dont Bergamotte, qui illustre ces pages. C'est peut-être la plus intéressante de toutes, puisque c'était la voiture du « patron », et celle qui au final dispose du plus beau « palmarès ». Construite en 1929 autour d'un châssis surbaissé, elle se singularise par sa transmission par chaînes, sans différentiel (« qui ne sert à rien, sinon il faut bloquer les roues dans les virages », selon son concepteur !), et des freins uniquement sur les roues avant (car avec des freins arrière, « il y a des risques importants de blocage en course ») ! Au gré des règlements et des courses dans lesquelles elle était engagée, Bergamotte reçut un (ou deux !) bicylindre 2-temps 350 cm 3 Harrisard ou un gros monocylindre Jap 500 cm3 « à alcool », moteur qui lui fut vraisemblablement volé dans les années 1990… Outre Toul-Nancy, le Circuit de Lorraine, les Routes Pavées ou le Grand Prix de la Montagne, en Allemagne, où elle fut chronométrée à 136 km/h, Bergamotte fut engagée au Bol d'or en 1930, 1931, 1932, 1933, 1947 et 1948, le plus souvent avec Louis-Auguste aux commandes, et de nombreuses victoires de classe (1930,1931, 1932 et 1947). Parfaitement restaurée, avec encore des traces de son glorieux passé, ce bolide, aujourd'hui motorisé par un moteur de moto Triumph T120 de 500 cm3, dans l'esprit de l'époque, ne demande qu'à prendre la route, et la piste. Pour faire perdurer l'esprit de ce génial inventeur oublié que fut Louis-Auguste Antony.



Louis-Auguste Antony, born in 1885 in Douai, in the North of France, spent his childhood in his parents' cycle shop, and very early on developed an attraction for bicycles and motorised machines. With a driving licence obtained in 1901 and his engineering diploma, he seems to have worked for a few patent manufacturers (Scap and Suère), and drove some racing monsters, including the incredible 1907 Fiat Grand Prix, 1908 Porthos 6-cylinder and Suère records. It is not easy to disentangle the legend from the authentic in this life of a novel which was his... In any case, we find Louis-Auguste Antony after the Great War at the wheel of a spartan Ruby cyclecar with a friction plate transmission: it is with him that he discovers the demon of competition... and new construction techniques. When he took over the family garage at the beginning of the 1920s, he started building his first car, a 4-seater touring torpedo with a 1,500cc engine that looked rather clumsy... Despite the printing of numerous publicity leaflets, it does not seem that this model, nor the announced 8-cylinder version, was

very successful. Antony's success was more striking with his 'factory' team called Les souris bleues, and his numerous racers. His 1,500cc cyclecar with a Bugatti look built in 1922/1922 was rather conventional in appearance and design (although it had no front brakes). But the following racing machines, named Bergamotte, La punaise and la Goutte d'eau were much less conventional. This did not prevent them from shining in competition, notably at the Bol d'Or, an internationally renowned event, which saw the most improbable machines lining up, and which, thanks to its numerous classes, allowed the vast majority of participants to hope for victory! Antonys were seen racing there between 1930 and... 1948, with some success. Louis-Antony died in 1958, after having built a large number of steam models. His cars remained hidden together (except for one) for over sixty years in a barn in the north of France.

One of them has been on display in the Lohéac Museum for a long time, but the other five cars remained together until the early 2010s, when the 1,500cc cyclecar was advertised on the Internet. One thing leading to another, three other cars were sold, including Bergamotte, which illustrates these pages. This is perhaps the most interesting of all, as it was the 'boss' car, and the one with the best track record. Built in 1929 around a lowered chassis, it is unique in that it has a chain drive, no differential («which is useless, otherwise you have to lock the wheels in the bends», according to its designer!), and brakes only on the front wheels (because with rear brakes, «there are major risks of locking up in races»)! Depending on the regulations and the races in which it was entered, Bergamotte received one (or two!) twin cylinder 2-stroke 350cc Harrisard or a big Jap 500cc «alcohol» single cylinder engine, which was probably stolen from her in the 1990s... Besides Toul-Nancy, the Circuit de Lorraine, the Routes Pavées or the Grand Prix de la Montagne, in Germany, where it was timed at 136 km/h, Bergamotte was entered in the Bol d'Or in 1930, 1931, 1932, 1933, 1947 and 1948, most often with Louis-Auguste behind the wheel, and numerous class victories (1930, 1931, 1932 and 1947). Perfectly restored, with traces of its glorious past, this car, today powered by a 500cc Triumph T120 motorbike engine, in the spirit of the era, is just waiting to hit the road, and the track. To keep alive the spirit of this forgotten genius inventor, Louis-Auguste Antony.

AGUTTES

Historique connu depuis les années 1970
Rare survivante
Mécanique refaite à neuf

History known since the 1970s
Rare survivor
Mechanical refurbished

40 000 - 60 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° : 1126

Belgian title
Chassis number : 1126

1906

SIZAIRE & NAUDIN SPORT TYPE F

Début 1903, les frères Sizaire (Maurice et Gorges) et Louis Naudin s'associent pour construire et vendre une automobile de leur conception. L'engin s'avère plutôt performant avec son « gros » moteur monocylindre de 120 mm d'alésage et 110 mm de course et plus de 1,2 l de cylindrée pour un poids global de 600 kg. La transmission a cependant du mal à encaisser le couple du « gros mono », et les premiers clients essuient les plâtres. Pour la bonne réputation de la jeune marque, il faut remédier à cela : Maurice Sizaire va donc développer une inédite boîte-pont, une transmission directe à trois rapports. C'est à la même époque que la suspension avant évolue avec un exclusif système de roues indépendantes qui assure à l'automobile une parfaite tenue de route. Ces nouveautés, apparues dès l'été 1903, apportent un rapide succès à l'entreprise, qui s'installe dans de nouveaux et vastes locaux à Courbevoie. Le prix des voitures, trop bas, fait cependant rapidement vaciller les finances de l'entreprise qui est rachetée par le Duc d'Uzès, qui appose ses couleurs sur l'emblème : un fanion rouge et bleu sur fond blanc avec les lettres SN. La renommée des Sizaire & Naudin augmente néanmoins avec les premières victoires en course décrochées (Coupe des Voiturettes organisée par l'Auto-Journal, en 1906, 1907 et 1908, Targa Florio 1907 et nombreux records du monde de vitesse). Maurice Sizaire a en effet élaboré un modèle course surnommé

AGUTTES

le Monstre, avec un immense moteur de 250 mm de course pour contourner le règlement qui limite l'alésage à 100 mm. Au début des années 1910, le développement couteux et peu probant d'un moteur 4-cylindres sème le désordre dans l'entreprise et les frères Sizaire et Louis Naudin… sont renvoyés. La société sera définitivement liquidée en 1921. Pendant ce temps, les frères Sizaire auront tenté à nouveau leur chance outre-Manche avec un certain F.-W. Berwick. Mais ceci est une autre histoire. La Type F que nous présentons et l'une des très rares survivantes de la marque, et l'une des seules en état de fonctionnement et régulièrement engagée en rallyes. Il s'agit du modèle 8 HP Sport à « carrosserie 2 baquets » comme l'indique le catalogue d'époque, équipé du fameux moteur monocylindre de 1 244 cm3. Son histoire est connue depuis 1975, année où on la retrouve aux mains d'un amateur néerlandais, Monsieur de Vaal, qui la restaurera cosmétiquèrent. En 2003, Christian Mullaert, un grand collectionneur belge, la rachète et attaque des travaux sur la boîte-pont, cassée et incomplète. C'est l'un de ses amis, également fin connaisseur, qui la lui rachète peu avant son décès et termine la difficile restauration mécanique. La voiture est complète avec ses ailes et sa roue de secours, et dans un superbe état de fonctionnement. Démarrer un monocylindre d'une telle cylindrée étant assez dangereux, la voiture a été équipée d'un discret démarreur de Mini pour faciliter la manœuvre. Une occasion rare d'acquérir un « monocylindre » emblématique et performant des débuts de l'automobile.

In early 1903, the Sizaire brothers (Maurice and Gorges) and Louis Naudin joined forces to build and sell a car of their own design. The car was quite powerful with its «big» single-cylinder engine of 120 mm bore and 110 mm stroke and more than 1.2 litres of displacement for a total weight of 600 kg. The transmission, however, had trouble handling the torque of the «big single», and the first customers had a hard time. For the good reputation of the young brand, this had to be remedied: Maurice Sizaire therefore developed a new transaxle, a direct three-speed transmission. At the same time, the front suspension evolved with an exclusive system of independent wheels that ensured perfect road holding. These innovations, which appeared in the summer of 1903, brought rapid success to the company, which moved to new and vast premises in Courbevoie. The price of the cars was too low, however, and the company's finances soon faltered. It was bought

by the Duke of Uzès, who put his colours on the emblem: a red and blue pennant on a white background with the letters SN. The fame of Sizaire & Naudin nevertheless increased with the first victories in races (Coupe des Voiturettes organised by the Auto-Journal, in 1906, 1907 and 1908, Targa Florio 1907 and numerous world speed records). Maurice Sizaire developed a racing model nicknamed the Monstre, with a huge 250 mm stroke engine to circumvent the 100 mm bore limit. At the beginning of the 1910s, the costly and unproven development of a 4-cylinder engine caused chaos in the company and the Sizaire brothers and Louis Naudin were dismissed. The company was finally liquidated in 1921. During this time, the Sizaire brothers tried their luck overseas again with a certain F.-W. Berwick. But that is another story. The F-Type we are presenting is one of the very few surviving cars of the brand, and one of the only ones in working order and regularly entered in rallies. It is the 8 HP Sport model with «2 bucket bodywork» as indicated in the period catalogue, equipped with the famous 1,244cc single-cylinder engine. Its history is known since 1975, when it was found in the hands of a Dutch enthusiast, Mr de Vaal, who restored it cosmetically. In 2003, Christian Mullaert, a great Belgian collector, bought it and started work on the broken and incomplete transaxle. One of his friends, also a connoisseur, bought the car from him shortly before his death and completed the difficult mechanical restoration. The car is complete with fenders and spare wheel, and in superb working order. As starting a single-cylinder engine of this size is quite dangerous, the car has been fitted with a discreet Mini starter to make the manoeuvre easier. A rare opportunity to acquire an iconic, high-performance «single-cylinder» from the early days of the automobile.

AGUTTES

Historique intéressant
Belle présentation
Modèle rare

Interesting history
Beautiful appearance
Rare model

30 000 - 50 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° F39 3156

French registration title as historic vehicle
Chassis number: F39 3156

1937

LANCIA ARDENNES POURTOUT

Marcel Pourtout crée son atelier à Bougival en 1925, son travail remporte un franc succès et dès 1928 il doit agrandir sa structure. En 1936, la carrosserie déménage à Rueil-Malmaison et s'établit dans les anciens ateliers de l'usine Hurtu. Ce vaste espace permettra la production de petites séries de véhicules tout en continuant de réaliser des modèles à l'unité. L'atelier produira de nombreuses carrosseries sur base de Lancia Belna ou Ardennes. Il se verra également confier la fabrication des célèbres 402 Darl'Mat, dessinées par Paulin. On notera enfin de nombreuses réalisations sur base de marques prestigieuses comme Bugatti, Delhaye, Hispano-Suiza ou encore Delage, dont la plus connue est certainement le Coach D8-120 S.
La voiture que nous présentons est une Lancia Ardennes, les Ardennes sont en réalité des Aprilia qui étaient fabriquées dans l'usine française de Bonneuil-sur-Marne. Notre exemplaire fut à l'origine un cabriolet carrossé par Pourtout entre 1937 et 1938. Selon le registre du carrossier cette auto portant le numéro d'ordre 1542 est sortie de ses ateliers le 3 janvier 1938. Elle a ensuite été livrée au garage Lancia de Lille. Elle présentait à l'époque une peinture bleue franc associée à un intérieur en cuir bleu et à une capote assortie. Une première série de 10 cabriolets fut réalisée (n° d'ordre 1542 à 1551),

AGUTTES

son numéro de référence 1542 fait de ce châssis le deuxième cabriolet Ardennes fabriqué par Pourtout et le premier de la série après le prototype exposé au salon de Paris en 1937. Au final, Pourtout a carrossé 32 Lancia Ardennes en cabriolet, trois en conduite intérieure et une seule en coupé. Notre exemplaire se présente aujourd'hui comme un coach, sa carrosserie a donc certainement subi une modification postérieure. Cette voiture a été découverte dans l'Indre par son ancien propriétaire au début des années 90. Son état nécessitait alors une restauration complète qui s'étalera sur plusieurs années. La voiture sera entièrement démontée avant de recevoir une nouvelle peinture rouge. Sellier de métier, son propriétaire réalisera lui-même l'intérieur en simili cuir marron. Son moteur fut alors remplacé par un V4 tipo 99 plus souple que le tipo 97 d'origine. L'actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2010 et fera quelques travaux, récemment la voiture a notamment reçu une peinture complète, une nouvelle batterie ou encore 4 pneus neufs. On notera qu'en 2017 cette Lancia fut exposée à Chantilly Art et Elégance où le carrossier Pourtout était mis à l'honneur par les organisateurs. Notre exemplaire aura connu une vie tumultueuse mais ses origines en font une voiture rare et désirable. Libre à son nouveau propriétaire de respecter son histoire ou de lui redonner sa configuration d'origine.

Marcel Pourtout created his workshop in Bougival in 1925. With huge success, his business grew from 1928. In 1936, the body shop moved to Rueil-Malmaison in the old Hurtu's workshop. This vast space will allow the production of small series while producing unique cars. The workshop will produce many bodies based on Lancia Belna or Ardennes. Pourtout will also be entrusted with the manufacture of the famous 402 Darl'Mat, designed by Paulin. Many creations were build based on prestigious brands as Bugatti, Delahaye, Hispano-Suiza or Delage, the most famous today is certainly the Coach D8-120 S.

The car, in our catalog, is a Lancia Ardennes

(the Ardennes is an Aprilia manufactured in the French factory in Bonneuil-sur-Marne). This one was first a cabriolet bodied by Pourtout between 1937 and 1938. According to the coachbuilder's register, this car, with the order number 1542, left his workshop on January 3rd, 1938. It was then delivered to Lancia in Lille. At that time, it was painted in a deep blue color with a blue leather interior and a matching convertible hood. At first, 10 convertibles were produced (from number 1542 to 1551), our 1542 chassis number is the second Ardennes convertible produced by Pourtout, the first was the prototype exhibited at the Salon de Paris, in 1937. Pourtout built 32 Lancia Ardennes as convertibles, 3 as sedan and only one coupé.

Our car is now presented as a coach, so its bodywork has certainly been modified. This car was discovered in the Indre French department by its former owner in the 90's. Its condition required a complete restoration that will take several years. The car was completely dismantled before receiving a new red paint. The owner was a saddler and did by himself the brown imitation leather. The engine was replaced by a V4 Tipo 99, more supple than the original Tipo 97. In 2010, the current owner bought the car and maintained it. Lately, it was repainted, get a new battery and four new tires.

We have to say that in 2017 this Lancia was exhibited at Chantilly Art et Elégance, where the coachbuilder Pourtout was in the spotlight. Our car had a tumultuous life but its origins make it a rare and desirable car. The new owner will be free to respect its history or to give it back its original configuration.

AGUTTES

COLLECTION GRATZMÜLLER : LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'ÉTÉ

Claude Gratzmüller était un collectionneur qui avait un penchant tout particulier pour les belles carrosseries d'avant-guerre. Partageant sa passion avec élégance, il aurait pu dire qu'elle était une question d'éducation… Morceaux choisis de la collection d'un gentleman collectionneur.

AoW

Claude Gratzmüller was a collector with a particular interest for beautiful pre-war coachwork. Sharing his passion with elegance, he could have said that it was a question of education... Here is our fine selection from the collection of a true gentleman connoisseur.

AoW

AGUTTES

Carrosserie élégante signée Chapron
Modèle performant et utilisable facilement
Dans la collection de Jean-Michel Cérède
entre 1986 et 2014
Belle restauration ancienne joliment patinée

Elegant bodywork by Chapron
Beautiful old restoration
Efficient and easy to drive
Owned by Jean-Michel Cérède from 1986 to 2014

Carte grise française de collection
Châssis n° 47454
Moteur n° 47454

French registration title as historic vehicle
Chassis n° 47454
Engine n° 47454

40 000 - 70 000 €

1937

DELAHAYE 135 COUPE DES ALPES COUPÉ CHAPRON

Fondée en 1894 par Emile Delahaye, la société commence son activité par la construction de moteurs ce qui lui permit, dès 1895, de produire le type 1, première voiture à recevoir l'allumage électrique. Lorsqu'Emile Delahaye disparaît en 1905, l'entreprise peut compter sur des hommes talentueux dont Charles Weiffenbach, qui la fait prospérer en construisant des voitures de grande qualité, fiables et rapides. En 1933, la firme s'oriente vers la production de grandes routières à caractère sportif et en 1935 démarre la production du type 135. Issu du type 138, le type 135 est proposé sur un nouveau châssis surbaissé avec un moteur 6 cylindres en ligne de 3,5 litres de 20 cv. Après l'essai d'une Delahaye 135 en 1938, le magazine spécialisé anglais "The Motor" écrivait : "Peu de voitures offrent une telle tenue de route, une telle maniabilité et de telles performances." Un tel jugement à l'égard d'une voiture française venant d'un journal britannique situe parfaitement le niveau des Delahaye à la fin des années 30.
Le type 135 va connaître une carrière exceptionnellement longue. C'est une voiture à la fois solide, endurante, luxueuse et sportive qui donnera lieu à des versions de course et de

AGUTTES

rallye et à des cabriolets et coupés carrossés par les meilleurs stylistes de la période 1936-1952. Delahaye fournissait en effet des châssis nus, le client pouvant alors choisir vers quel carrossier se tourner. Deux écoles de carrosserie étaient à la vogue : la traditionnelle avec Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré et la seconde qui recherchait un style nouveau avec Figoni & Falaschi, Saoutchik, Antem ou Autobineau. Au total, 2 592 Delahaye 135 ont été produites.

Achetée en 2014 lors de la succession de Jean-Michel Cérède, cette voiture a toujours été conservée avec beaucoup de soin par son propriétaire. Attaché à l'histoire de chaque voiture de sa collection, Claude Gratzmüller avait été séduit par sa provenance mais aussi par l'équilibre de son dessin Chapron. Si l'on remonte dans son histoire, la voiture avait été achetée en 1964 par un étudiant en architecture qui l'avait alors immobilisée pendant une longue période dans un parking parisien. C'est à lui que Jean-Michel Cérède l'avait achetée en 1986 avant d'entamer une restauration complète du châssis, de la carrosserie et de la mécanique. La sellerie en cuir rouge avait été conservée et revêt aujourd'hui une délicieuse patine. Est-elle bien celle d'origine ? Nous ne pouvons le confirmer mais pouvons le supposer. Le beau tableau de bord en bois rappelle quant à lui la nature sportive de ce modèle. S'agissant d'une «Coupe des Alpes», son six-cylindres 3,2 litres est équipé de trois carburateurs Solex type 40. Nous connaissions de réputation le penchant de Jean-Michel Cérède pour les rallyes de voitures anciennes, et à son volant, il parcourra plusieurs des milliers de kilomètres. D'ailleurs, à l'origine équipée d'une boîte électromagnétique Cotal, elle fut remplacée par une boite manuelle en 1990 pour un usage et un entretien plus facile. Cette Delahaye est un véritable coup de cœur stylistique en plus d'être utilisable facilement avec des performances lui permettant de faire honneur au luxe et à la sportivité de l'époque.

Founded in 1894 by Emile Delahaye, the company began its activity by building engines, which allowed it to produce the Type 1, the first car to receive electric ignition, in 1895. When Emile Delahaye died in 1905, the company was able to rely on talented men, including Charles Weiffenbach, who made it prosper by building high-quality, reliable and fast cars. In 1933, the company turned to the production of large, sporty road cars and in 1935, production of the type 135 began. Based on the type 138, the type 135 was offered on a new low-profile chassis with a 3.5l, 20 hp six-cylinder engine. After testing a Delahaye 135 in 1938, the British trade magazine «The Motor»

wrote: «Few cars offer such good road holding, handling and performance.» Such a judgement about a French car from a British newspaper perfectly describes the level of Delahaye cars at the end of the 1930s.

The Type 135 had an exceptionally long career. It was a solid, durable, luxurious and sporty car that gave rise to racing and rally versions and to cabriolets and coupés bodied by the best designers of the 1936-1952 period. Delahaye supplied bare chassis, so the customer could choose his own coachbuilder. Two schools of coachwork were in vogue: the traditional one with Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré and the second one which sought a new style with Figoni & Falaschi, Saoutchik, Antem or Autobineau. In total, 2,592 Delahaye 135 were produced.

Purchased in 2014 from the estate of Jean-Michel Cérède, this car has always been kept with great care by its owner. Attached to the history of each car in his collection, Claude Gratzmüller had been seduced by its provenance but also by the balance of its Chapron design. If we go back in history, the car had been bought in 1964 by an architecture student who stored it for a long period in a Parisian car park. Jean-Michel Cérède bought the car from him in 1986 before undertaking a complete restoration of the chassis, bodywork and mechanics. The red leather upholstery had been preserved and now has a delightful patina. Is it really the original one? We can't confirm it but we can assume so. The beautiful wooden dashboard reminds us of the sporty nature of this model. The 3.2l six-cylinder engine is equipped with three Solex type 40 carburettors. Jean-Michel Cérède's penchant for classic car rallies is well known, and he will drive it for thousands of kilometers. Originally fitted with a Cotal electromagnetic gearbox, it was replaced by a manual gearbox in 1990 for easier use and maintenance.

This Delahaye is a real stylistic crush as well as being easy to use with performances that allow it to honour the luxury and sportiness of the time.

AGUTTES

80 000 - 120 000 €

Dans la même famille entre 1937 et 1974.
Superbe cabriolet 4 places
alliant sportivité, confort et élégance
Modèle performant et utilisable facilement

Carte grise française
Châssis : 49278
Numéro Chapron : 5785

In the same family between 1937 and 1974.
Superb 4-seater convertible combining sportiness, comfort and elegance
High performance and easy to drive

French title
Chassis number : 49278
Chapron number : 5785

1937

DELAHAYE 135 M CABRIOLET CHAPRON

En octobre 1935 lors du Salon de l'Automobile de Paris, les visiteurs découvrent, non sans surprise, la nouvelle Delahaye Type 135 représentant alors l'aboutissement de la gamme six-cylindres. Brillante mais moins délicate qu'une Bugatti 57, la Delahaye 135 répond au charme de la bourgeoisie discrète est et appréciée d'une clientèle aisée recherchant la polyvalence et la fiabilité conjuguées à l'élégance des grands carrossiers. Basse et racée, la voiture innove par bien des aspects techniques avec un châssis «Bloctube» doté d'un caisson central permettant une bien meilleure rigidité que les systèmes classiques à simples longerons. Par ailleurs, la voiture hérite de son ainée la Type 138 avec l'excellente suspension avant à roues indépendantes. En son cœur, respire le moteur six-cylindres en ligne à soupapes en tête de la même 138, cette fois-ci en deux versions : 18 CV (3,2 litres) ou 20 CV (3,5 litres). Ces modèles étant bien nés, ils vont connaître une évolution mécanique limitée, mais leur polyvalence va leur permettre de briller sur tous les fronts. En compétition, la Delahaye 135 signe un nombre incalculable de succès, agrafant à son palmarès deux des plus prestigieuses épreuves de l'époque : le Rallye de Monte Carlo 1937 et les 24 Heures du Mans 1938 avec trois Delahaye aux quatre premières places, en tête

AGUTTES

la 135 S de Chaboud et Tremoulet à plus de 130 km/h de moyenne. Ces victoires témoignent à la fois des qualités routières et de l'endurance de la Delahaye 135. En plus de cette réussite en course, rares sont les automobiles ayant fait l'objet d'une aussi grande variété d'exécutions. Le Type 135 deviendra la préférée des grands carrossiers pour lesquels ce châssis surbaissé constitue une base idéale pour façonner les lignes les plus inspirées. A côté des carrosseries «usine» réalisées par Chapron, d'autres comme Figoni, Antem, Guilloré, Saoutchik, Labourdette et bien d'autres réaliseront au fil des ans des interprétations allant du plus sobre au plus extravagant.

Notre Delahaye 135 M est un élégant cabriolet 4 places carrossé par Chapron en 1938 répondant au numéro de commande 5785, comme nous le retrouvons sur différents éléments de sa carrosserie. Sa livrée noire en bel état est superbement patinée tandis que la capote noire en bon état abrite une sellerie en cuir bordeaux de grande qualité réalisée il y a une vingtaine d'années. Le tableau de bord est complet et les boiseries sont très belles à l'instar de la présentation générale de la voiture. Côté mécanique, son moteur six cylindres de 20 CV est accouplé à une boite électromagnétique Cotal à 4 rapports. Option à l'époque, elle est également équipée de roues fil à serrage central et chaussée de pneus à flancs blancs. Achetée neuve par un industriel Lorrain exerçant dans la métallurgie, elle resta dans la même famille jusqu'en 1974 date à laquelle un des neveux en pris possession avec l'intention de la restaurer. Par manque de temps et de moyen, la belle endormie resta dans la propriété familiale et sera immobilisée de longues années avant d'être cédée à son second propriétaire dans les années 2000. Collectionneur patenté, ce dernier débuta une restauration totale en démontant la carrosserie pour atteindre le châssis. La carrosserie fut décapée avant de recevoir une peinture poli-lustrée et dans l'habitacle, les moquettes et la sellerie seront refaites en respectant toutes les règles d'origine de la voiture. Côté mécanique, la réfection du moteur et de la boite Cotal s'ajoute à la longue liste des travaux effectués. Connue du Club Delahaye et démarrant au quart de tour, sa récente immobilisation depuis son achat chez Aguttes en mars 2015 imposera tout de même une révision avant de reprendre le chemin des rallyes ou des concours d'élégance.

Prestigieuse et surtout extraordinairement homogène, capable de briller autant en concours d'élégance que sur la piste des 24 Heures du Mans ou sur les routes du Rallye de Monte Carlo, le Type 135 est un modèle enviable, surtout dans cette définition élégante et raffinée sublimée par Chapron.

In October 1935 at the Paris Motor Show, visitors discovered, not without surprise, the new Delahaye Type 135 which represented the culmination of the six-cylinder engine. Brilliant but less delicate than a Bugatti 57, the Delahaye 135 fulfilled the charm of the discreet bourgeoisie and was appreciated by a wealthy clientele seeking versatility and reliability combined with the elegance of the great coachbuilders. Low and sleek, the car innovates in many technical aspects with a «Bloctube» chassis equipped with a central box allowing a much better rigidity than the traditional systems with simple spars. In addition, the car inherits the excellent independent front suspension from its predecessor, the Type 138. At its heart breathes the six-cylinder engine of the same 138, this time in two versions: 18 HP (3.2l) or 20 HP (3.5l). As these models were well born, they

AGUTTES

were to undergo limited mechanical evolution, but their versatility allowed them to shine on all fronts. In competition, the Delahaye 135 scored an incalculable number of successes, adding two of the most prestigious events of the time to its list of achievements: the 1937 Monte Carlo Rally and the 1938 24 Hours of Le Mans with three Delahayes in the first four places, led by the 135 S of Chaboud and Tremoulet at an average speed of over 130 km/h. These victories testify to both the road qualities and the endurance of the Delahaye 135. In addition to this racing success, very few cars have been produced in such a wide variety of models. The Type 135 became the favourite of the great coachbuilders for whom this low chassis was an ideal basis for shaping the most inspired lines. Alongside the «factory» bodywork produced by Chapron, others such as Figoni, Antem, Guilloré, Saoutchik, Labourdette and many others would produce interpretations ranging from the most sober to the most extravagant over the years.

Our Delahaye 135 M is an elegant 4-seater cabriolet bodied by Chapron in 1938 with the order number 5785, as can be seen on various parts of its bodywork. Its black livery is in good condition and has a beautiful patina, while the black soft top is in good condition as a high quality burgundy leather upholstery made some twenty years ago. The dashboard is complete and the woodwork is very nice, as is the general presentation of the car. Mechanically, its six-cylinder 20 HP engine is connected to a 4-speed Cotal electromagnetic gearbox. As an option at the time, it was also equipped with wire wheels with central clamping and white sidewall tyres. Bought new by an industrialist from Lorraine working in the metal industry, it remained in the same family until 1974, when one of the nephews took

AGUTTES

possession of it with the intention of restoring it. Due to a lack of time or money, the sleeping beauty remained in the family property and was stored for many years before being sold to its second owner in the 2000s. A keen collector, he began a total restoration by dismantling the bodywork to reach the chassis. The body was stripped before receiving a polished paint job and in the passenger compartment, the carpets and upholstery were redone respecting all the car's original aspects. On the mechanical side, the engine and the Cotal gearbox will be rebuilt, adding to the long list of work carried out.

Known by the Delahaye Club and starting at the quarter turn, its recent immobilization since its purchase at Aguttes in March 2015 will nevertheless impose a service before going back on the road, rallies or prestigious concours. Prestigious and above all extraordinarily homogeneous, capable of shining as much in concours d'élégance as on the track of the 24 Hours of Le Mans or on the roads of the Monte Carlo Rally, the Type 135 is an enviable model, especially in this elegant and refined definition sublimated by Chapron.

Restauration de grande qualité
Rarissime carrosserie Letourneur & Marchand
Moteur d'origine fiable et performant

High quality restoration
Extremely rare Letourneur & Marchand bodywork
Original engine, reliable and efficient

Carte grise française
Chassis : 801 540
Moteur : 801 540

French title
Chassis: 801 540
Engine: 801 540

50 000 - 80 000 €

1949

DELAHAYE 148 L COUPÉ
CARROSSERIE LETOURNEUR & MARCHAND

Emile Delahaye est né à Tours en 1843 et c'est à Paris en 1895 au salon du cycle qu'il présente sa première automobile. Il se lance dans la course automobile dès 1896 conduisant lui-même un break 4 places. Fort de ses succès en compétitions la marque commence à être connue, à avoir une bonne réputation et à être choisie par une clientèle aristocratique dont la duchesse d'Uzès, une des premières femmes automobilistes. La firme est installée rue du Banquier et sera, après le retrait de son fondateur, dirigée par Charles Weiffenbach surnommé «Monsieur Charles» qui recruta l'ingénieur Jean François. C'est lui qui saura lancer le nouveau Type 135 en 1933. La firme s'oriente alors vers la production de grandes routières à caractère sportif. Issu du Type 138, le Type 135 est proposé sur un nouveau châssis surbaissé avec un moteur 3,5 litres. Elle va faire parler de la marque Delahaye avec ses succès dans les compétitions et les concours d'élégance avant et après la seconde guerre mondiale. Le Type 148 sera ensuite décliné en version «Tourisme» du Type 135. Une Delahaye avait le choix de sa robe et il y avait deux écoles de carrosserie française. La traditionnelle avec Chapron, Letourneur

AGUTTES

& Marchand, Pourtout, Guilloré et l'autre qui recherchait un nouveau style avec Figoni & Falaschi, Saoutchik ou Antem. Après avoir travaillé ensemble pour Henry Binder, Jean-Marie Letourneur et Jean-Arthur Marchand fondèrent leur entreprise de carrosserie en 1905 et très vite se sont spécialisés dans la carrosserie de châssis prestigieux. Ils devinrent les carrossiers privilégiés des marques Delage, Bugatti, Talbot, Hispano Suiza et bien sûr Delahaye.

Notre Delahaye est très un beau Type 148 Coach panoramique réalisé par Letourneur & Marchand en 1949. Elle fut entièrement restaurée depuis le châssis il y a quelques années et se présente dans un très bel état de présentation. C'est ainsi que la sellerie, les boiseries, la mécanique et la carrosserie furent entièrement refaites à neufs en prenant soin de respecter les caractéristiques d'origine. Sa livrée bleu soutenu, associé à un intérieur bicolore en cuir et velours est tout simplement splendide. Les moquettes et garnitures viennent ajouter à l'ensemble une certaine démesure propre aux véhicules de cette période. Equipé d'un autoradio Arel son tableau de bord gainé de cuir est complet et en bel état. Son moteur six-cylindres équipé de trois carburateurs est accouplé à la fameuse boite Cotal électromagnétique à 4 rapports que l'on manipule du doigt aisément. Extérieurement, la voiture est équipée de roues à rayons peinte avec moyeu central de style Rudge, montées de pneus à flanc blanc. Elle est équipée de tous ses ornements chromés dont un porte bagage sur la malle arrière de fabrication moderne. Le dessin panoramique de cet élégant coach est une très belle illustration de la qualité de la carrosserie française. Au Total, 2 592 Delahaye Type 135 furent produites, les survivantes étant devenues des pièces de collection particulièrement recherchées quand leurs carrosseries revêtent un intérêt particulier comme c'est le cas ici…

Emile Delahaye was born in Tours in 1843 and he was in Paris in 1895 at the cycle show that he presented his first car. He started racing cars in 1896, driving a 4-seater estate car himself. Thanks to its success in competitions, the brand began to be known, to have a good reputation and to be chosen by an aristocratic clientele, including the Duchess of Uzès, one of the first woman in the small motorcars world. The firm was established in rue du Banquier and, after the withdrawal of its founder, was managed by Charles Weiffenbach, nicknamed «Monsieur Charles», who employed the engineer Jean François. He launched the new Type 135 in 1933. The company then turned

to the production of large sports cars. Based on the Type 138, the Type 135 was offered on a new lowered chassis with a 3.5l engine. It was to become a household name for the Delahaye brand with its success in competitions and concours d'élégance before and after the Second World War. The Type 148 was then declined in a «Tourism» version of the Type 135. A Delahaye had the choice of its dress and there were two schools of French bodywork. The traditional one with Chapron, Letourneur & Marchand, Pourtout, Guilloré and the other one which was looking for a new style with Figoni & Falaschi, Saoutchik or Antem. After working together for Henry Binder, Jean-Marie Letourneur and Jean-Arthur Marchand founded their coachbuilding company in 1905 and soon specialised in the bodywork of prestigious chassis. They became the preferred bodybuilders for Delage, Bugatti, Talbot, Hispano Suiza and of course Delahaye.

Our Delahaye is a beautiful panoramic Type 148 Coach made by Letourneur & Marchand in 1949. It was fully restored from the chassis a few years ago and is in a very nice condition. The upholstery, woodwork, mechanics and bodywork were completely redone, taking care to respect the original characteristics. Its deep blue livery, combined with a two-tone leather and velvet interior is simply splendid. The carpets and upholstery add a certain excess to the whole, typical of vehicles from this period. Equipped with an Arel radio, the leather-wrapped dashboard is complete and in good condition. Its six-cylinder engine with three carburettors is connected to the famous Cotal electromagnetic 4-speed gearbox which is easy to operate with fingers. Externally, the car is fitted with painted spoked wheels with a Rudge-style center hub, fitted with whitewall tyres. It is equipped with all its chrome ornaments including a modernly made luggage rack on the rear trunk. The panoramic design of this elegant coach is a fine illustration of the quality of French coachwork. A total of 2,592 Delahaye Type 135s were produced, the survivors having become particularly sought-after collector's items when their bodywork is of particular interest, as is the case here...

AGUTTES

Un des deux cabriolets 20-25 carrossés par Fernandez & Darrin
Six propriétaires, voiture n'ayant jamais quitté la France !
Historique limpide et état de présentation rare
Modèle unique digne de briller sur les plus grands concours du monde

One of the two 20-25 convertibles bodied by Fernandez & Darrin
Six owners from new, never out of France!
Clear history and rare condition
One off, deserve to shin on the world's greatest concours events

120 000 - 180 000 €

Carte grise française
Chassis n° : GNC 40 - Moteur : F7M

French title
Chassis n°: GNC 40 - Engine : F7M

1934

ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET FERNANDEZ & DARRIN

COMMANDÉE NEUVE PAR LA COMTESSE CHARLOTTE VAN LIMBURG STIRUM

Le modèle que nous présentons est exceptionnel de par son élégance, son histoire et sa provenance. Modèle d'équilibre et de raffinement, sur les huit châssis Rolls-Royce de notre type carrossés par Fernandez & Darrin, seuls deux le furent en cabriolet, celui présenté étant le premier, se différenciant légèrement du second. Si ces deux exemplaires exceptionnels existent toujours, celui-ci est le seul à n'avoir jamais quitté la France.
A la fermeture de sa société Hibbard & Darrin, ce dernier prendra en 1932 comme associé le banquier parisien Fernandez, originaire d'Argentine. Profitant de nouveaux ateliers à Boulogne et d'un magasin d'exposition situé sur les Champs Elysées, Fernandez & Darrin équipera les meilleurs châssis du moment dans un style raffiné et aux finitions de grandes qualités. Parmi les voitures les plus remarquables de ce carrossier, quelques Hispano-Suiza dont la J12 et la K6 pour Antony Rothschild, la K6 un temps au musée Jean Tua, des Delage, Duesenberg et autres voitures dédiées aux grands de ce monde.
Notre Rolls-Royce porte le numéro de châssis GNC 40. Il est équipé du moteur numéro F7M depuis sa sortie d'usine. C'est l'importateur français de l'époque, la société Franco-Britannique basée à Levallois, qui passa la commande auprès du constructeur le 2 février 1934, au nom de la carrosserie Fernandez & Darrin agissant elle-même pour le compte de la Comtesse Charlotte Van Limburg Stirum.

AGUTTES

Résidant au 3 rue Taitbout tout près de l'Opéra, la Comtesse souhaitait un cabriolet trois position très en vogue à cette époque. Le châssis fut expédié en France le 9 avril 1934, après la fin des tests effectués le 26 mars. La facture finale comprenait comme suppléments notables : un compteur de vitesse en km/h, une jauge à essence en litre, une extension des louvres de capot sur l'auvent et une roue de secours de chaque côté de sa carrosserie. De couleur ivoire et Immatriculée 3333 RJ à Paris le 20 mai 1934, la voiture fut inscrite le 22 juin de la même année au milieu de 367 autres prétendantes au concours d'élégance automobile organisé par la revue Fémina et le quotidien l'Intransigeant dans le bois de Boulogne. Sous le numéro 337, la jeune et très belle Comtesse Van Limburg-Stirum y sera récompensée par le Grand Prix d'honneur. Utilisée à de rares occasions pour rejoindre un château familial dans le Finistère sud, nous savons qu'en mai 1936, elle appartenait toujours à la Comtesse qui la faisait entretenir chez l'importateur avant qu'elle ne soit repeinte en bleu nuit quelques mois avant la seconde guerre mondiale.

Début 1944, GNC 40 est immatriculée 803 RN4 dans la Seine, puis le 25 octobre 1951 elle est à nouveau immatriculée à Paris (9357 AS 75) au nom d'un certain Jean Le Niollet qui ne la conservera que quelques mois. En effet, c'est le grand collectionneur Alexis Dreye à Cambrai qui l'immatriculera le 19 février 1952 sous le numéro 5515 AN 59. Garagiste et propriétaire d'une collection de plus de 200 voitures, il l'exposera dans son musée privé jusqu'en 1980. Alors peinte dans une teinte gris-vert son avant dernier propriétaire parvient à convaincre Alexis Dreye de la lui céder. Commencera alors une restauration intégrale qui s'étalera entre 1989 et 1998. Du châssis jusqu'à la carrosserie en passant par la mécanique, un ancien mécanicien de la Franco-Britannique viendra prêter main forte compte tenu de la spécificité du modèle. N'ayant parcouru qu'environ 40 000 km, l'état de l'ensemble était particulièrement sain

La carrosserie très saine a été simplement décapée, restaurée et repeinte dans une teinte bleu marine mettant en valeur ses courbes élégantes. Le tableau de bord et les boiseries d'origine alors en très bon état sont simplement revernis. La sellerie est refaite tout comme les moquettes dans un beige assorti. La capote en alpaga, les chromes, le faisceau électrique reçoivent les mêmes soins. Le résultat est une réussite. Ce dernier la conservera près de 32 ans lui aussi avant que Claude Gratzmüller décide de s'en porter acquéreur en 2012.

Gentleman discret et collectionneur pointu, Claude Gratzmüller avait tenu à réunir dans sa collection ces deux uniques cabriolets signés par Fernandez & Darrin. Conservées côte à côte dans un état irréprochable depuis presque dix ans, GNC 40 affiche une provenance prestigieuse, un historique clair et parfaitement documenté.

Ornée d'une mascotte de radiateur en argent massif, cette Rolls-Royce au destin incroyable n'a jamais quitté la France et compte près de 90 ans d'histoire passée entre les mains de six personnalités et collectionneurs voyant en elle une Rolls-Royce unique au monde à la signature des plus grands !

Bête de concours digne de rejoindre l'une des plus belles collections du monde, on est en présence d'un cabriolet deux portes à quatre places de grand luxe avec sa capote à trois positions dont la justesse de sa ligne remportera aujourd'hui comme à l'époque tous les suffrages.

The model we are presenting is exceptional in its elegance, its history and its provenance. A model of balance and refinement, out of the eight Rolls-Royce chassis of our type bodied by Fernandez & Darrin, only two were convertible, the one presented being the first one, differing slightly from the second one. While these two exceptional examples still exist, this is the only one that has never left France.

When his company Hibbard & Darrin closed in 1932, the latter took the Parisian banker Fernandez, originally from Argentina, as a partner. Taking advantage of new workshops in Boulogne and a showroom on the Champs Elysées, Fernandez & Darrin equipped the best chassis of the time in a refined style and with high quality finishes. Among the most remarkable cars of this coachbuilder, some Hispano-Suiza, including

AGUTTES

the J12 and the K6 for Antony Rothschild, the K6 for a time in the Jean Tua museum, Delage, Duesenberg and other cars dedicated to the great ones of this world.

Our Rolls-Royce has the chassis number GNC 40. It has been equipped with engine number F7M since it left the factory. The French importer of the time, the Franco-British company based in Levallois, placed the order with the manufacturer on 2 February 1934, on behalf of the Fernandez & Darrin coachbuilders, who were acting on behalf of Countess Charlotte Van Limburg Stirum. Residing at 3 rue Taitbout near the Opera, the Countess wanted a three-position convertible, which was very fashionable at the time. The chassis was shipped to France on 9 April 1934, after the tests had been completed on 26 March. The final invoice included as notable extras: a speedometer in km/h, a petrol gauge in liter, an extension of the bonnet louvres on the canopy and a spare wheel on each side of the body. The ivory-coloured car, registered 3333 RJ in Paris on 20 May 1934, was entered on 22 June of the same year among 367 other contenders in the Concours d'Elegance Automobile organised by Fémina magazine and the daily newspaper l'Intransigeant in the Bois de Boulogne. Under number 337, the young and very beautiful Countess Van Limburg-Stirum was awarded the Grand Prix d'Honneur. Used on rare occasions to reach a family castle in the south of Finistère, we know that in May 1936, it still belonged to the Countess who had it maintained by the importer before it was repainted in midnight blue a few months before the Second World War.

At the beginning of 1944, GNC 40 was registered 803 RN4 in the Seine, then on 25 October 1951 it was registered again in Paris (9357 AS 75) in the name of a certain Jean Le Niollet, who only kept it for a few months. It was the great collector Alexis Dreye in Cambrai who registered it on 19 February 1952 under the number 5515 AN 59. A garage owner with a collection of over 200 cars, he exhibited it in his private museum until 1980. At that time painted in a grey-green colour, its penultimate owner managed to convince Alexis Dreye to sell it to him. A complete restoration began between 1989 and 1998. From the chassis to the bodywork, including the mechanics, a former mechanic

from the Franco-British company came to lend a hand, given the specificity of the model. Having only covered about 40,000 km, the condition of the whole was particularly sound
The very healthy bodywork was simply stripped, restored and repainted in a navy blue colour to highlight its elegant curves. The dashboard and the original woodwork, then in very good condition, were simply varnished. The upholstery was redone as were the carpets in a matching beige. The alpaca bonnet, the chromes and the wiring harness received the same care. The result is a success. It was to be kept by Claude Gratzmüller for almost 32 years before he decided to buy it in 2012.
Claude Gratzmüller, a discreet gentleman and a keen collector, was keen to include in his collection these two unique convertibles signed by Fernandez & Darrin. Kept side by side in impeccable condition for almost ten years, GNC 40 has a prestigious provenance and a clear and perfectly documented history.
Adorned with a solid silver radiator mascot, this Rolls-Royce with an incredible destiny has never left France and has a history of nearly 90 years in the hands of six personalities and collectors who see it as a unique Rolls-Royce with a signature of the greatest!
A concours beast worthy of joining one of the most beautiful collections in the world, this is a two-door, four-seat convertible of great luxury with its three-position soft top, the accuracy of whose lines will win all the votes today as it did then.

Un des deux cabriolets 20-25 carrossés
par Fernandez & Darrin
Très bel état de présentation,
restauration de grande qualité
Dossier de factures important

Titre de circulation anglais
Châssis : GRC 26 - Moteur : X4U

One of the two 20-25 convertibles bodied
by Fernandez & Darrin
Very nice condition, high quality restoration
Important invoice file

English registration
Chassis: GRC 26 - Engine: X4U

120 000 - 180 000 €

1934

ROLLS-ROYCE 20/25 HP CABRIOLET FERNANDEZ & DARRIN

C'est en 1904 que la marque Rolls-Royce sera fondée après la rencontre en 1902 de Henry Royce, l'ingénieur-mécanicien autodidacte de génie, et Charles Rolls, l'aristocrate passionné par tout ce qui roule. Mais c'est en 1906, au Salon automobile d'Olympia Hall, à Londres, qu'ils présentent la plus célèbres de toutes leurs créations, la 40/50 HP, aujourd'hui connue sous le nom de Silver Ghost (fantôme d'argent), en référence à la voiture numéro de châssis #AX201 peinte en gris argenté. C'est la première des « grosses » Rolls-Royce. Fabriquée à 7 874 exemplaires, c'est elle qui va asseoir la réputation de la vénérable firme anglaise dans le monde entier, à une époque où l'empire britannique domine le monde. Son moteur 6-cylindres (de 7 l de cylindrée, puis 7.4 l à partir de 1910) offre un niveau de fiabilité technique jamais vu auparavant sur une automobile et son superbe châssis propulse la marque dans le très haut de gamme et participera à sa réputation de « meilleure voiture du monde ».
Réservées aux plus grands de ce monde, Royce-Rolls souhaite élargir sa gamme à partir de 1922 en proposant un modèle respectant ce qui a fait son ADN. La Twenty apparait alors avant que la suite ne devienne la 20-25 en 1929. Le moteur est toujours un six-cylindres en ligne à soupapes en tête offrant un silence

AGUTTES

et un raffinement remarquable. Sur les 3827 châssis produits par Rolls-Royce, la plupart furent carrossés par Park Ward, Thrupp & Maberly, Mulliner ou encore Hooper. L'histoire montrera que beaucoup de ces châssis seront carrossés comme la grande sœur avec une séparation chauffeur. Ce nouveau châssis, qui équipe GRC26 est donné pour 121 km/h. Au salon 1931 de Paris, le châssis de cette Rolls Royce était vendu 50 % plus cher qu'un châssis d'Hispano Suiza 32 CV et presque 25 % de plus que la 46 CV. Il présentait un tarif supérieur de 17 % à une Voisin douze-cylindres ou encore 83 % de plus qu'une Bugatti type 43 !

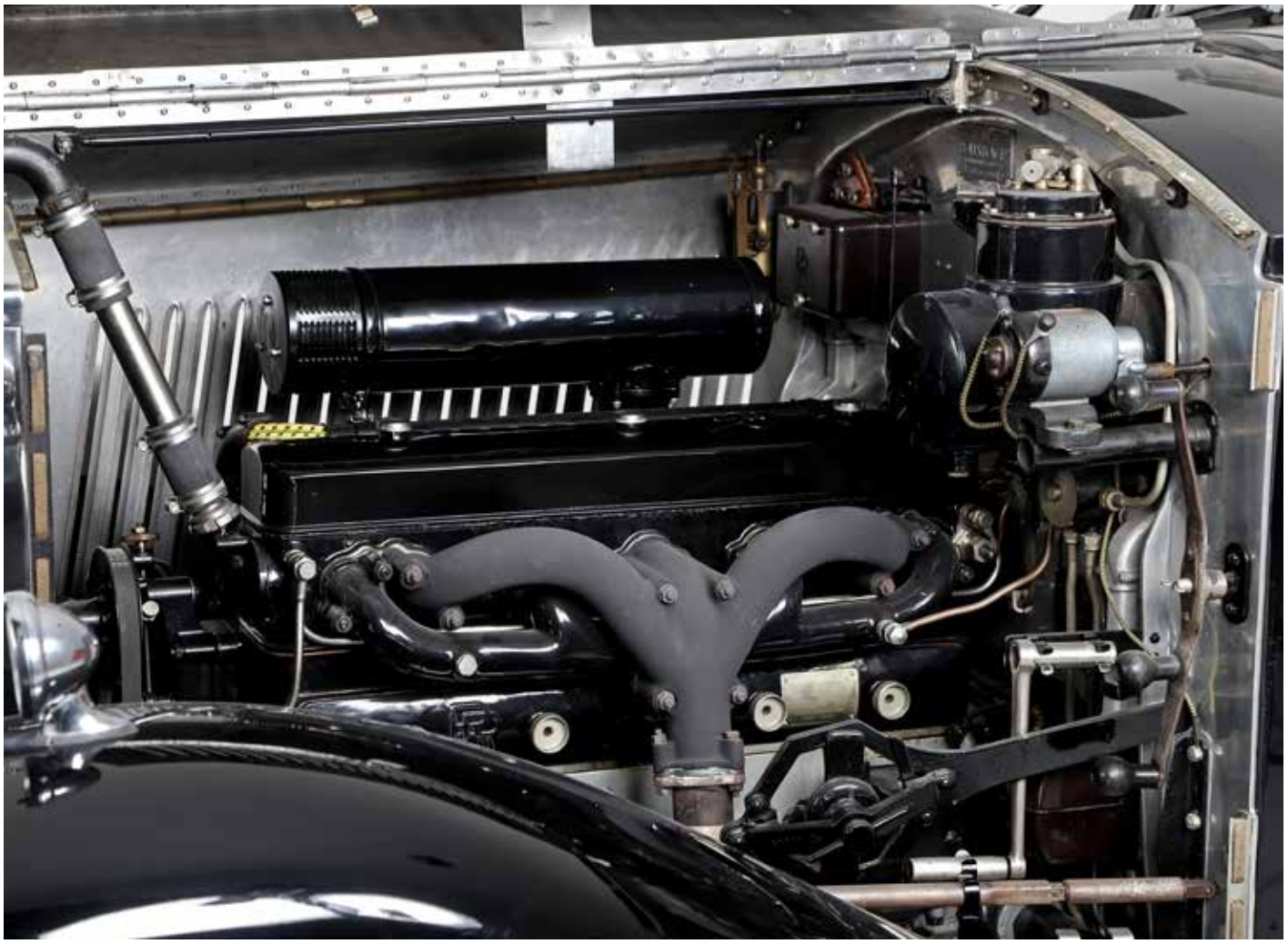
Le modèle que nous présentons est le deuxième des huit cabriolets sur base de 20-25 dessiné et construit par Fernandez & Darrin dans les années 30. A la fermeture de sa société Hibbard & Darrin, ce dernier prendra en 1932 comme associé le banquier parisien Fernandez, originaire d'Argentine. Profitant de nouveaux ateliers à Boulogne et d'un magasin d'exposition situé sur les Champs Elysées, Fernandez & Darrin équipera les meilleurs châssis du moment dans un style raffiné et aux finitions de grandes qualités.

Le châssis GRC26 proposé est un élégant cabriolet Mylord, donc avec une capote en trois positions. Si la première partie de sa vie se déroula en Angleterre, elle fut vendue aux Etats-Unis dans les années 60. Son retour en Europe se situe à la fin des années 80 lorsqu'elle fut achetée par le magnat de l'immobilier Hans Thullin, célèbre pour avoir eu une Bugatti Royale mais aussi pour le scandale financier dont il fut à l'origine. Il s'en porta acquéreur mais ne put en profiter puisqu'elle fut revendue au propriétaire actuel en 1991. A cet instant, la voiture sera intégralement restaurée et ce avec le plus grand soin. La liste des travaux est longue et plus de 30 ans après, la qualité du travail effectuée est impressionnante. Le châssis et la carrosserie furent séparés et entièrement décapés. Repeints par la suite en deux tons, les lignes sont soulignées subtilement. Bien sûr, la structure en frêne et la carrosserie ont été complètement restaurées. Le moteur quant à lui fut aussi entièrement démonté et refait tout comme l'ensemble des périphériques, embrayage, différentiel, mais aussi les trains roulants avec un soin particulier pour les freins sans pour autant en modifier l'origine.

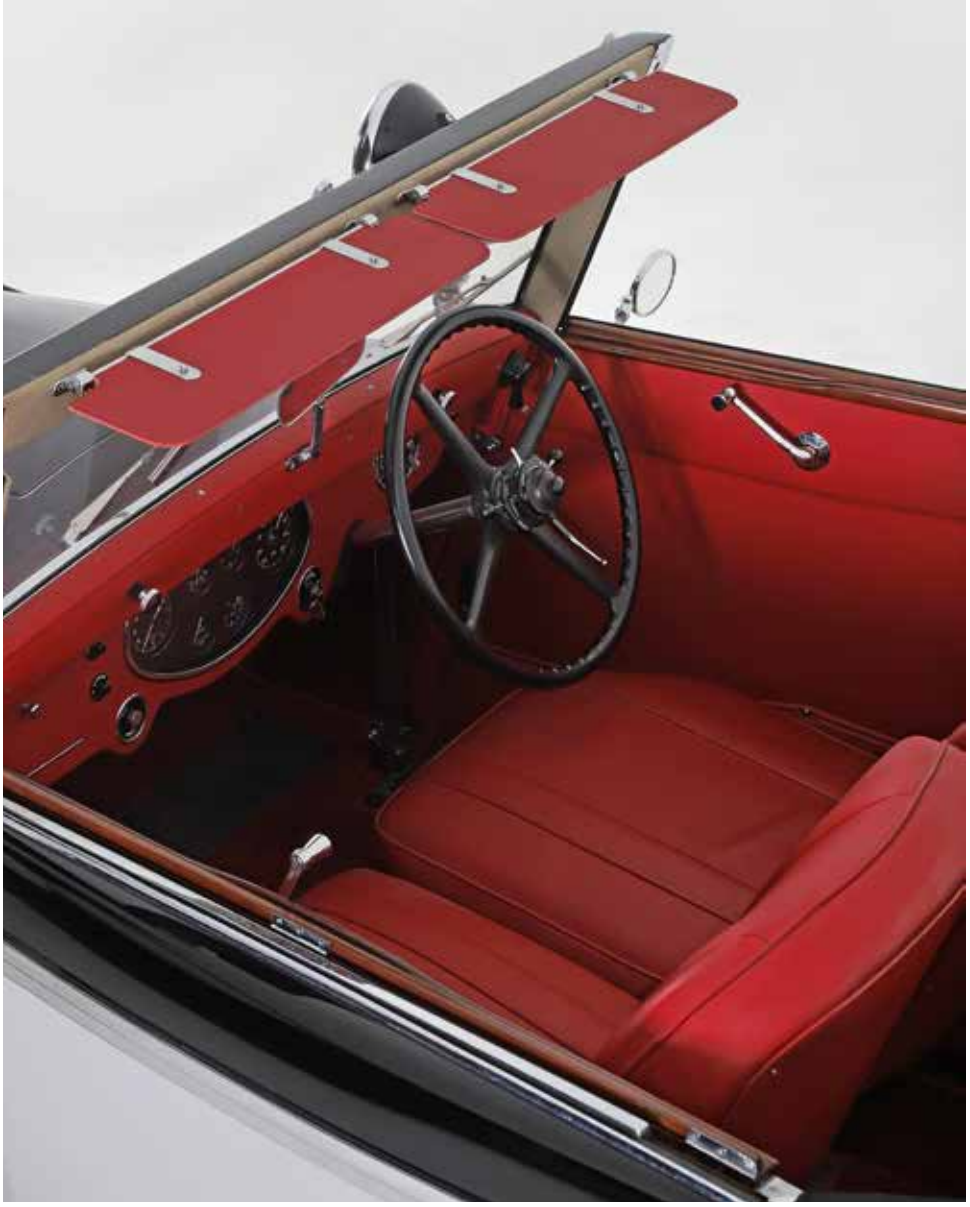
Dans la collection de Claude Gratzmüller depuis mars 2012, elle reposait aux côtés de GNC 40, elle aussi carrossée par Fernandez & Darrin en 1934. Vendue avec son dossier historique attestant de l'ampleur des travaux effectués, l'acheteur y retrouvera des factures des plus grands spécialistes de la marque (Pilling, Penny, Pickles…). A son volant, il découvrira toute la noblesse de sa mécanique et pourra sans crainte prétendre aux plus beaux évènements historiques du monde.

The Rolls-Royce brand was founded in 1904 after the meeting in 1902 of Henry Royce, the self-taught engineer-mechanic of genius, and Charles Rolls, the aristocrat with a passion for all things rolling. But it was in 1906, at the Olympia Hall Motor Show in London, that they presented their most famous creation, the 40/50 HP, now known as the Silver Ghost, after car chassis number #AX201, painted in silver. It was the first of the «big» Rolls-Royces. Manufactured in 7,874 units, it was to establish the reputation of the venerable English firm throughout the world, at a time when the British empire dominated the world. Its 6-cylinder engine (with a capacity of 7 litres, then 7.4 litres from 1910 onwards) offered a level of technical reliability never before seen in a car and its superb chassis propelled the brand into the very top of the range and contributed to its reputation

AGUTTES



as the «best car in the world».
Reserved for the world's greatest, Royce-Rolls wanted to expand its range from 1922 onwards by offering a model that respected its DNA. The Twenty appeared before becoming the 20/25 in 1929. The engine is still an in-line six-cylinder with overhead valves offering a remarkable silence and refinement. Of the 3827 chassis produced by Rolls-Royce, most were bodied by Park Ward, Thrupp & Maberly, Mulliner or Hooper. History will show that many of these chassis will be bodied like the big sister with a separate driver. The new GRC26 chassis was rated at 121 km/h. At the 1931 Paris Motor Show, this Rolls Royce chassis was sold for 50% more than a 32 HP Hispano Suiza chassis and almost 25% more than the 46 HP. It was 17% more expensive than a twelve-cylinder Voisin or 83% more expensive than a Bugatti type 43. The model we present is the second of eight convertibles based on the 20-25 designed and built by Fernandez & Darrin in the 1930s. When his company Hibbard & Darrin closed in 1932, the latter took the Argentinean-born Parisian banker Fernandez as a partner. Taking advantage of new workshops in Boulogne and a showroom on the Champs Elysées, Fernandez & Darrin equipped the best chassis of the moment in a refined style and with high quality finishes. The GRC26 chassis offered is an elegant Mylord convertible with a three-position soft top. If the first part of its life was spent in England, it was sold in the United States in the 1960s. Its return to Europe was in the late 1980s when it was bought by real estate tycoon Hans Thullin, famous for having owned a Bugatti Royale but also for the financial scandal he caused. He bought the car but was unable to enjoy it as it was sold to the current owner in 1991. At that



AGUTTES

time, the car was completely restored with the greatest care. The list of works is long and more than 30 years later, the quality of the work done is impressive. The chassis and body were separated and completely stripped. Subsequently repainted in two tones, the lines are subtly underlined. Of course, the ash structure and the body were completely restored. The engine was also completely dismantled and rebuilt, as were all the peripherals, clutch, differential, but also the running gear, with particular attention paid to the brakes, without modifying the origin. In Claude Gratzmüller's collection since March 2012, it rested alongside GNC 40, also bodied by Fernandez & Darrin in 1934. Sold with its historical file attesting to the extent of the work carried out, the buyer will find invoices from the greatest specialists of the brand (Pilling, Penny, Pickles...). At the wheel, he will discover all the nobility of its mechanics and will be able to claim without fear the most beautiful historical events of the world.

Redécouverte de cette rarissime carrosserie Fernandez & Darrin à tort attribuée à Kellner pendant tant d'années
Très belle présentation
et parfait état de fonctionnement
Fiche usine et historique clair

Rediscovery of this very rare Fernandez & Darrin bodywork wrongly attributed to Kellner for so many years.
Very nice presentation and perfect working condition
Clear factory data sheet and history

150 000 - 200 000 €

Titre de circulation hollandais
Châssis n° : 99RY - Moteur n° : SU15

Dutch title
Chassis n°: 99RY - Engine n°: SU15

1934

ROLLS-ROYCE PHANTOM II CONTINENTAL CABRIOLET 3-POSITIONS FERNANDEZ & DARRIN

En 1906, au Salon automobile d'Olympia Hall, à Londres, Henry Royce, mécanicien autodidacte de génie, et Charles Rolls, ingénieur aristocrate passionné de mécanique, présentent la plus célèbres de toutes leurs créations, la 40/50 HP, aujourd'hui connue sous le nom de Silver Ghost (fantôme d'argent), en référence à la voiture numéro de châssis #AX201 peinte en gris argenté. C'est la première des « grosses » Rolls-Royce . Fabriquée à 7 874 exemplaires, c'est elle qui va asseoir la réputation de la vénérable firme anglaise dans le monde entier, à une époque où l'empire britannique domine le monde. Son moteur 6-cylindres (de 7 l de cylindrée, puis 7.4 l à partir de 1910) offre un niveau de fiabilité technique jamais vu auparavant sur une automobile. Sa remplaçante, le New Phantom, apparue en 1925, sera fabriquée en Angleterre, mais aussi aux Etats-Unis où elle concurrence les plus prestigieuses voitures américaines du moment. Son nouveau 6-cylindres de 7.7 l de cylindrée se caractérise par un incroyable silence de fonctionnement, grâce à un système de distribution novateur ne générant aucune vibration. Elle sera produite à 2 269 exemplaires en Angleterre jusqu'en 1929, et 1 243 exemplaires aux Etats-Unis jusqu'en 1931. Sa remplaçante, la Phantom II (la New Phantom est rétroactivement baptisée Phantom I), est commercialisée dès 1929. Elle reprend le 6-cylindres 7,7 l de sa grande sœur, mais bénéficie d'un châssis plus rigide et de meilleurs trains roulants. En 1931, sur la base

AGUTTES

de cette Phantom II, Henry Royce fait construire une version à châssis court (tout est relatif), baptisée Continental pour les conducteurs les plus sportifs désireux de prendre eux-mêmes le volant… Presque shocking, puisque jusque-là les Rolls-Royce disposaient de châssis longs et de postes de conduite séparés pour des chauffeurs salariés. Avec un moteur disposant d'une culasse préparée et d'un taux de compression supérieur, la Continental permettait à son pilote de flirter avec les 170 km/h, une vitesse à peine croyable pour une si imposante automobile. C'était assurément au début des années 1930 la meilleure voiture du monde, aussi grâce à sa suspension réglable, sa boîte de vitesse synchronisée et son freinage assisté. Sur 1 767 exemplaires de Phantom II, seulement 281 seront des Continental. En 1935, la Phantom III, désormais équipée d'un moteur V12 clôt la belle histoire des luxueuses et inimitables « grosses » Rolls-Royce 6-cylindres.

Cette Phantom II est donc l'une des très rares Continental à châssis court. Elle fut commandée neuve par Juliette et Jacques Violet, un couple très en vue du Paris des Années Folles. Lui est l'héritier des apéritifs Byrhh, une boisson qui, au milieu des années 1930, occupe plus de 50 % du marché des apéritifs ! Elle est la petite fille d'Edmond Bartissol, ingénieur qui participa au percement du Canal de Suez, puis député des Pyrénées-Orientales (région d'origine de Jacques Violet) et créateur d'un apéritif qui porte son nom. Juliette et Jacques Violet, qui partagent leur temps entre un somptueux hôtel particulier de la très chic avenue Foch et la Villa Palauda, de Thuir (en fait, un palais), ont un peu la folie des grandeurs. Ils reçoivent le Tout-Paris à leur table, font partie des meilleurs clients du très select joaillier Van Cleef & Arpels et se rendent par exemple chez Maxim's avec deux Rolls-Royce, au cas où l'une d'elles tomberait en panne dit la légende… Les registres de l'usine britannique indiquent en effet qu'ils passèrent commande en 1932 de deux Phantom II expédiées en châssis chez Fernandez & Darrin pour y être carrossées en Coupé de Ville. Et la Phantom II qui illustre ces pages, considérée jusque-là – à tort ! – comme un cabriolet Kellner, est en fait la troisième Phantom II des époux Violet carrossée par Fernandez & Darrin ! Les registres de l'usine sont très clairs sur ce point, puisqu'ils indiquent que le châssis #99RY fut commandé par « Mr » J. Violet (24 janvier 1934), via l'entremise de FBA Ltd (en fait l'importateur français Franco-Britannic Autos Limited), et livré chez « Fernandez » le 19 avril 1934, après avoir traversé la Manche sur le « SS Volga » (steam ship, bateau à vapeur). La voiture, carrossée en « inside drive 4-doors completely collaspsible » (en fait une sorte de cabriolet 3-positions), ne sera testée par la FBA Ltd que le 21 mars 1935, et le délai d'exécution de la carrosserie chez Fernandez pourrait expliquer l'impatience des Violet… qui semblent avoir revendu #99RY, exportée en Angleterre dès cette année-là, et immatriculée BYM 374. On la retrouve aux Etats-Unis dans les années 1950, aux mains d'un Lieutenant-Colonel de l'US Army, puis d'un certain David Dangler, habitant dans l'Illinois. Dans les années 2000, c'est l'homme d'affaires néerlandais et collectionneur reconnu Anton aan de Stegge qui l'acquiert et la prépare pour participer au très difficile Pékin-Paris. Elle n'y participera finalement pas, mais sera engagée au Borneo Experience Tour 2005, une randonnée de 1 200 km à travers la Malaisie et le Sultanat de Brunei. Elle fut achetée par M. Gratzmüller en 2014, et peu utilisée depuis. L'essai que nous en avons fait a cependant été bluffant tant la voiture se montre douce et agréable. Certaines améliorations, dont une direction assistée électrique ou des sièges avant plus modernes participent il est vrai grandement au plaisir de conduire cette Phantom II Continental, témoin d'une époque fastueuse révolue.

In 1906, at the Olympia Hall Motor Show in London, Henry Royce, a self-taught genius mechanic, and Charles Rolls, an aristocratic engineer with a passion for mechanics, presented the most famous of all their creations, the 40/50 HP, now known as the Silver Ghost, in reference to the car chassis number #AX201 painted in silver grey. It was the first of the «big» Rolls-Royces. Manufactured in 7,874 units, it was to establish the reputation of the venerable English firm throughout the world, at a time when the British Empire dominated the world. Its 6-cylinder engine (with a capacity of 7 litres, then 7.4 litres from 1910) offered a level of technical reliability never before seen in a car. Its replacement, the New Phantom, appeared in 1925 and was manufactured in England, but also in the United States, where it competed with the most prestigious American cars of the time. Its

AGUTTES

new 6-cylinder, 7.7-litre engine was incredibly quiet, thanks to an innovative distribution system that generated no vibrations. It was produced in 2,269 units in England until 1929, and 1,243 units in the USA until 1931. Its replacement, the Phantom II (the New Phantom was retroactively named Phantom I), was launched in 1929. It had the same 7.7-litre 6-cylinder engine as its big sister, but had a stiffer chassis and better running gear. In 1931, on the basis of this Phantom II, Henry Royce had a short-chassis version built, called Continental, for the more sporty drivers who wanted to take the wheel themselves... Almost shocking, since until then Rolls-Royce had long chassis and separate driving positions for salaried drivers. With an engine that had a prepared cylinder head and a higher compression ratio, the Continental allowed its driver to flirt with 170 km/h, a barely believable speed for such an imposing car. In the early 1930s, it was the best car in the world, also thanks to its adjustable suspension, synchronised gearbox and power braking. Of the 1,767 Phantom IIs, only 281 were Continental. In 1935, the Phantom III, now equipped with a V12 engine, closed the beautiful history of the luxurious and inimitable «big» Rolls-Royce 6-cylinder cars.

This Phantom II is therefore one of the very few short-chassis Continentals. It was ordered new by Juliette and Jacques Violet, a very prominent couple in Paris during the Roaring Twenties. He was the heir to the Byrhh aperitifs, a drink which, in the mid-1930s, occupied more than 50% of the aperitif market! She was the granddaughter of Edmond Bartissol, an engineer who took part in the digging of the Suez Canal, then a member of parliament for the Pyrénées-Orientales (Jacques Violet's home region) and creator of… an aperitif that bears his name. Juliette and Jacques Violet, who divide their time between a sumptuous mansion on the very chic Avenue Foch and the Villa Palauda in Thuir (in fact, a palace), have a bit of a folie de grandeur. They received the Tout-Paris at their table, were among the best clients of the very select jeweller Van Cleef & Arpels and went to Maxim's with two Rolls-Royces, for example, in case one of them broke down, according to the legend... The records of the British factory indicate that in 1932 they placed an order for two Phantom IIs, which were sent to Fernandez & Darrin to be bodied as a Coupe de Ville. And the Phantom II which illustrates these pages, previously considered - wrongly! - as a Kellner

cabriolet, is in fact the third Phantom II of the Violet couple bodied by Fernandez & Darrin. The factory records are very clear on this point, as they indicate that chassis #99RY was ordered by «Mr» J. Violet (24 January 1934), via FBA Ltd (in fact the French importer Franco-Britannic Autos Limited), and delivered to «Fernandez» on 19 April 1934, after crossing the Channel on the «SS Volga» (steam ship). The car, bodied as an «inside drive 4-doors completely collasp-sible» (in fact a sort of 3-position convertible), was not tested by FBA Ltd until 21 March 1935, and the delay in completing the bodywork at Fernandez could explain the impatience of the Violet family, who seem to have resold #99RY, exported to England that year, and registered BYM 374. In the 1950s, it was in the hands of a US Army Lieutenant-Colonel, and then of a certain David Dangler, living in Illinois. In the 2000s, it was the Dutch businessman and well-known collector Anton aan de Stegge who acquired it and prepared it to take part in the very difficult Peking-Paris race. It did not take part in the event, but was entered in the 2005 Borneo Experience Tour, a 1,200 km ride through Malaysia and the Sultanate of Brunei. It was bought by Mr Gratzmüller in 2014, and has been little used since. However, our test drive of it was bluffing, as the car is so smooth and pleasant. Some improvements, such as an electric power steering or more modern front seats, contribute greatly to the pleasure of driving this Phantom II Continental, a witness of a past sumptuous era.

Première version intéressante
Modèle emblématique des années 50
Rare hard-top en option à partir de 1956

First interesting version
Iconic model of the 50's
Rare hard-top option from 1956

15 000 - 25 000 €

Carte grise française de collection
Chassis : P6FH267732

French registration title as historic vehicle
Chassis: P6FH267732

1956

FORD THUNDERBIRD

Pour venir concurrencer sur son créneau la Chevrolet Corvette sortie deux ans plus tôt, Ford lance sa nouvelle voiture de sport décapotable en 1955. Son nom, la Thunderbird ! De 1955 à 1957, c'est un modèle cabriolet à deux places équipé d'un V8 puissant. 16 000 exemplaires sont vendus dès la première année, ce qui en fait un succès commercial qui atteindra 53 166 exemplaires durant ses trois premières années de production. Petit à petit la Thunderbird finira par devenir une voiture de luxe sur le créneau de la Cadillac Eldorado. En effet, dès 1958, le bureau d'études de la Ford Motor Company décide de faire de cette voiture une quatre-places à allure sportive. Les ventes sont alors en hausse, Ford surfant sur l'interprétation typiquement américaine de la voiture de sport, avec un moteur V8 monté dans une voiture confortable et spacieuse, dédiée à une clientèle jeune et pleine d'avenir.

L'exemplaire que nous avons la chance de présenté est un rare modèle de 1956 qui se distingue du précédent par son pare-chocs arrière avec le Kit Continental plaçant la roue de secours à l'extérieur afin d'augmenter l'espace dans le coffre à bagage. Autre détails qui fit couler beaucoup d'encre à l'époque et qui agite le microcosme des collectionneurs aujourd'hui, le hard top de 1956 est reconnaissable entre tous grâce à son hublot, jamais vu auparavant sur un véhicule et esthétiquement très réussi, il était une option à l'époque. Dans son strict état d'origine, la peinture noire est écaillée par endroit mais mériterait d'être conservée tant elle confère à notre modèle une allure inimitable. Le hard top blanc tranche avec la carrosserie mais recouvre un habitacle en simili noir et blanc. Equipée de la boite de vitesse automatique en option il ne nous a pas été possible de vérifier son bon fonctionnement mais à son achat en 2016, la voiture avait reçu des frais importants et avait rejoint par la route la collection. A redémarrer, il sera nécessaire de contrôler les trains roulants avant de reprendre la route mais cette voiture est présentée largement en dessous de sa cote et offre un fort potentiel pour ceux voulant une américaine iconique dans le plus pure esprit des Rat Cars !

AGUTTES

To compete with the Chevrolet Corvette, Launched two years earlier, Ford launched its new convertible sports car in 1955. Its name, the Thunderbird! From 1955 to 1957, it was a two-seater convertible model equipped with a powerful V8 engine. 16,000 units were sold in the first year, making it a commercial success that reached 53,166 units in its first three years of production. Gradually, the Thunderbird became a luxury car as the Cadillac Eldorado. In fact, as early as 1958, the Ford Motor Company's design department decided to make this car a four-seater with a sporty look. Sales were on the rise, as Ford surfed on the typically American interpretation of the sports car, with a V8 engine mounted in a comfortable and spacious car, dedicated to a young and forward-looking clientele.

The example we are lucky enough to have on display is a rare 1956 model that differs from its predecessor by a rear bumper with the Continental Kit that places the spare wheel on the outside to increase the space in the luggage compartment. Another detail that was much talked about at the time and that shakes the microcosm of collectors today, the 1956 hard top is recognizable among all thanks to its porthole, never seen before on a vehicle and aesthetically very successful, it was an option at the time. In its original condition, the black paint is chipped in places but deserves to be kept as it gives our model an inimitable look. The white hard top contrasts with the bodywork but covers a black and white imitation interior. Equipped with the optional automatic gearbox, it was not possible to check its correct functioning but when purchased in 2016, the car had joined the collection by road with recent services. To be restarted, it will be necessary to check the running gear before taking the car on the road again but this car is presented largely below its price and offers a strong potential for those wanting an iconic American car in the purest spirit of Rat Cars!

35 000 - 45 000 €

Très belle restauration
Rarissime en Europe
Moteur V8 Hemi

Carte grise française de collection
Châssis n° : C554595
Vendue sans contrôle technique

Very nice restoration
Very rare in Europe
V8 Hemi engine

French registration title as historic vehicle
Chassis number: C554595
Sold without technical control

1955

CHRYSLER IMPERIAL COUPÉ C69

Depuis le milieu des années 1920 et le lancement de sa marque par Walter Chrysler, les Imperial incarnent le haut de gamme du constructeur automobile américain. Il s'agissait d'une finition jusqu'en 1955, année où la direction du groupe décide d'en faire une marque à part entière pour commercialiser ses plus belles automobiles, et concurrencer Cadillac chez General Motors et Lincoln chez Ford. C'est aussi l'époque où l'emblématique Virgil Exner travaille pour Cadillac et crée le style Forward Look (regard vers l'avant). Pour la première année d'Imperial en tant que marque, la gamme se compose de deux modèles : la C69, à empattement court, disponible en berline Sedan et coupé Newport, et la C70 à empattement long, uniquement disponible en berline Crown. Sous le capot on retrouvait le meilleur moteur Chrysler, le V8 Fire Power de 331 ci et avec sa culasse hémisphérique et son carburateur quadruple corps qui lui permettait d'offrir 250 ch accouplé à l'onctueuse boîte automatique Power Flite et sa commande au tableau de bord.

Le coupé que nous présentons ici, appelé en usine « two-door hardtop », est l'un des 3 418 sortis des chaînes en 1955. Il faut dire qu'il s'agissait à l'époque du coupé américain le plus cher du marché ! Il dispose en plus d'options particulièrement intéressantes pour l'époque, dont les sièges avant et les vitres électriques (tout l'équipement électrique fonctionne à l'exception d'une vitre avant). C'est donc un modèle rare, d'autant plus de ce côté-ci de l'Atlantique. Il fut importé en France en 1991, et restauré selon les standards en vigueur aux Etats-Unis. Toute la mécanique a en effet été refaite à neuf, à la fin des années 1990, et la carrosserie restaurée en 2000, en même temps que la sellerie et les chromes. Il se dit que les médaillons de custode sont même dorés à l'or fin… Cette Imperial, qui a bénéficié d'une restauration de très grande qualité mais a peu roulé ces dernières années, ne demande qu'à rouler après une petite révision.

AGUTTES

Since the mid 1920's and the launch of its brand by Walter Chrysler, the Imperial has been the top of the range of the American car manufacturer. It was a finishing touch until 1955, when the group's management decided to make it a full-fledged brand to market its finest automobiles and compete with Cadillac at General Motors and Lincoln at Ford. It was also the time when the iconic Virgil Exner worked for Cadillac and created the Forward Look. In Imperial's first year as a brand, the range consisted of two models: the short-wheelbase C69, available as a sedan and Newport coupe, and the long-wheelbase C70, only available as a Crown sedan. Under the bonnet was Chrysler's best engine, the 331-hp Fire Power V8 with its hemispherical cylinder head and four-barrel carburetor that provided 250 hp, mated to the smooth Power Flite automatic transmission and its dashboard-mounted controls.

The coupé we present here, known as the factory two-door hardtop, was one of the 3,418s that rolled off the production line in 1955. At the time, it was the most expensive American coupe on the market! It also had some particularly interesting options for the time, including front seats and electric windows (all the electric equipment worked except for one front window). It is therefore a rare model, especially on this side of the Atlantic. It was imported to France in 1991, and restored to US standards. All the mechanics were rebuilt in the late 1990s, and the body was restored in 2000, along with the upholstery and the chrome. It is said that the rear quarter medallions are even gold-plated... This Imperial, which has benefited from a very high quality restoration but has not been driven much in recent years, is just waiting to be driven after a small revision.

60 000 - 80 000 €

Matching numbers
Belle restauration
Historique intéressant

Carte grise française
Châssis n° : 9804 - Moteur n° : 41492
Vendue sans contrôle technique

Matching numbers
Belle restauration
Historique intéressant

French title
Chassis: 20067 - Engine: 2871
Sold without technical control

1976

LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 3

La légende est connue : alors qu'il vient de tomber en panne d'embrayage avec sa Ferrari 250 GT, Ferrucio Lamborghini, à la tête d'une solide entreprise de construction de tracteurs, rend visite au Commendatore pour se plaindre. Mais, supportant mal la critique, Enzo répond à Ferrucio qu'il est plus doué pour fabriquer des tracteurs que pour conduire des Ferrari. Le soir même, il décide de se lancer dans la construction d'une GT pour battre Ferrari sur son propre terrain. La 350 GT, présentée au Salon de Genève en 1964, et les 400 GT qui suivent s'avéreront rapidement de sérieuses concurrentes des Ferrari. Que dire encore de la sublime Miura P400 dévoilée au Salon de Turin 1965 ? Après elle, Ferrucio décide de produire une nouvelle GT 4-places et fait élaborer en ce sens un prototype baptisé Marzal, signé Gandini (alors attaché à Bertone), qui offre quatre vraies places sans perdre ni en habitabilité, ni en sportivité. Un peu remanié (le moteur passe de l'arrière à l'avant, et de six à douze cylindres), la voiture de série sera commercialisée au milieu de l'année 1968, après avoir été baptisée Espada. Avec son V12 de Miura, c'est alors l'une des 4-places les plus rapides du monde, avec une vitesse de pointe de 250 km/h. La série 1 sera produite à 176 exemplaires jusqu'à novembre 1969, laissant ensuite place à la Série 2, dont 578 exemplaires trouveront preneur jusqu'en 1972. A la fin de cette année-là, Lamborghini présente la Série 3, censée notamment répondre aux drastiques normes de sécurité américaines. Elle se pare de nouveaux pare-chocs, mais bénéficie en contrepartie de l'air conditionné de série. De la même

AGUTTES

façon, malgré de sévères normes antipollution, de nouveaux carburateurs permettent toujours au V12 de développer les 350 ch annoncés par sa devancière. La Série 3 clôturera la belle aventure de cette incroyable GT 2+2 en 1979, après 472 exemplaires construits.

L'Espada #9804, équipée du moteur #41492 et de la carrosserie Bertone #750*1175 (750 étant la référence Bertone pour les Espada et 1175 le numéro de séquence sur un total de 1 225 carrosseries fabriquées), fut livrée en octobre 1976 aux Établissements Thepenier, de Saint-Cloud, importateur français Lamborghini et Maserati de l'époque. Mais la facture du transporteur que nous avons retrouvée (une copie est jointe au dossier) indique comme destination le Salon de Paris, et il est donc tout à fait vraisemblable que l'auto que nous présentons soit celle du Salon de Paris 1976 ! Elle sera ensuite vendue à M. Bonino, résident en Corrèze, à Brive, comme l'atteste le libreto di assitenza e garanzia qui accompagne aussi la voiture. Il la conservera jusqu'en 1986, année où il la cédera à un docteur des Deux-Sèvres, qui ne la revendra que trente ans plus tard. Elle aura encore deux propriétaires jusqu'à aujourd'hui. Livrée grise d'origine (argento) elle fut repeinte en bleu et se présente aujourd'hui dans un bel état de conservation, avec une délicieuse patine et des organes mécaniques particulièrement propres qui semblent attester les 66 450 km affichés au compteur. Quelques factures justifient des visites régulières au garage Aumonier, spécialiste reconnu de la marque dans les Deux-Sèvres. Le V12 emprunté à la Miura qui la motorise ne demande aujourd'hui qu'à s'exprimer et enchantera son futur propriétaire… et ses trois passagers.

It is after the break-up of the René Bonnet and Charles Deutsch alliance that the D.B. brand is dissolved. René Bonnet left with an idea of a central rear engine like the new Lotus competition cars. To affirm and save his new company, his specifications required a sporty, reliable car with mass-produced parts to limit maintenance costs. It was with Renault that this project took shape, thanks to the engine of the future R8 Gordini. The production Djet will therefore be equipped with a beam chassis. Faced with financial difficulties, René Bonnet was forced to sell first part, then all of his company to Matra. Despite this takeover, the Djet remained in production until July 1968. This

car was a real revolution for its time. In all, less than 1,700 examples were produced, making this car a true rarity and an authentic French sports car. Hervé Charbonneaux crossed paths with the René Bonnet Djet at a very early stage, as his cousin, Emmanuel Charbonneaux, took part in competitions at the wheel of these cars: the Tour de France Automobile in 1964, for example. The eyes of the passionate instigator of the Tour Auto soon fell on a mysterious Djet VS, the most powerful version of the range, driving near Saint-Dizier...

The car we present in these pages is chassis 20067, sold new by the Archambaud garage in Langres. On 10 June 1969, a secondary school teacher, Mr Langellier, from Wassy bought the car. Hervé tried more than once to buy his red Djet VS from him, but it was impossible! One cold day in January 1975, he came across his dream car, with the bonnet open, on the side of the road. After some discussion, he finally managed to buy the car! Rarely, if not uniquely, has the car ever left the Haute-Marne and it still retains its original registration. Aesthetically, some paint touch-ups have been done but the whole is very clean and the fiberglass body has not suffered from too much use. Inside the car, the dashboard is in very good condition, with its nice original steering wheel and its complete instrumentation. The headlining is impeccable, as are the carpets and the door panels. Only the driver's seat has worked with time and will deserve a touch-up for the most demanding. This car has had the chance to benefit from a meticulous maintenance, and all the invoices from 1975 to 1993 are still present. It will undergo a major overhaul in 1995, and will then go to EPAF in Romorantin in 2017 for a complete new service. During this trip, the fuel tank will be replaced by a hand-made aluminium competition type, and a stainless steel exhaust will be fitted. Hervé also wanted to have a ZF gearbox installed, as was Matra's intention for the latest evolution of the model. The factory assembly drawings will be given to the buyer.

Nowadays, few of these cars have had the chance to remain in their original configuration, and few of them have such a clear history as this car. With only 83,801 km on the clock, this Djet VS has never been restored but has always been preserved with great care. All the more reason to take an interest.

AGUTTES

70 000 - 90 000 €

Entretien suivi
Courroies de distribution neuves
Moins de 56 500 km

Titre de circulation belge
Châssis n° : ZFFAY54B000137634
Moteur n° : 83881

Maintenance
New timing belts
Less than 56,500 km

Belgian title
Chassis number: ZFFAY54B000137634
Engine number: 83881

2004

FERRARI 612 SCAGLIETTI F1

Après la sculpturale et adulée 456 GT, Ferrari présente en 2004 une authentique GT 2+2 : la 612 Scaglietti, en référence au carrossier italien de Modène, intimement lié à l'histoire du Cavallino rampante. Plus luxueuse, plus bourgeoise, plus habitable, plus puissante : c'est la Ferrari V12 à moteur avant de tous les superlatifs. Pourtant, les amateurs du cheval cabré la boudent, ne voyant en elle qu'une Ferrari familiale, forcément moins intéressante que les strictes 2-places, considérées – à tort – comme plus nobles et plus sportives. Malgré ses mensurations (4.76 m de long, 2,95 m d'empattement), elle accuse pourtant 60 kg de moins que la 456 GT, grâce à une carrosserie intégralement en aluminium. Une carrosserie à la ligne exclusive, signée du designer Ken Okuyama, de chez Pininfarina, qui a notamment creusé les flancs de la bête, une façon de rendre hommage à l'iconique 375 MM Pinin Farina de 1954 offerte par le réalisateur Roberto Fellini à la sublime actrice Ingrid Bergman. Sous le capot avant, on retrouve le V12 tipo F133 de 5,7 l de cylindrée et qui développe 540 ch, offrant à la 612 des chronos similaires à… la 575 M. Il est accouplé à une boîte mécanique ou séquentielle robotisée (type F1, 90 % de la production), montée juste devant le pont arrière, façon transaxle, pour un meilleur équilibrage des masses. Cette

AGUTTES

authentique GT sera fabriquée à un peu plus de 3 000 exemplaires jusqu'en 2011. La fin de sa production marquera aussi la fin des Ferrari 2+2, une série entamée dans les années 1960 avec la fameuse 250 GTE et marquée un peu plus tard par la gamme des 400.
Il semblerait que la voiture que nous présentons, de couleur azzuro metalizzato, n'ait eu que trois propriétaires, tous belges, depuis 2004. Elle fut en effet livrée à son premier propriétaire le 10 juin 2004, via le concessionnaire officiel Ferrari Autobedrijf Monza de Laethem-Saint-Martin, et régulièrement conduite et entretenue. Son carnet d'entretien témoigne en effet de révision entre 2005 et 2010, de 12 000 km à un peu plus de 39 000 km. Elle change de mains en 2011, année où le concessionnaire officiel Ferrari de Wijnegem, FMA, la vend à son deuxième propriétaire, et où les courroies de distribution sont une première fois remplacées. Si le carnet n'est plus tamponné, le Car-Pass permet néanmoins de justifier d'un entretien toujours suivi jusqu'en 2014. La voiture, qui totalise alors un peu plus de 55 000 km passe entre les mains de plusieurs professionnels, avant d'être achetée par son actuel propriétaire en 2017. Il s'en servira très peu, et fera de nouveau remplacer les courroies de distribution (facture de janvier 2021 jointe au dossier). Cette belle Ferrari GT 2+2, qui n'a pas eu de descendance, voit enfin son intérêt remonter. Cet exemplaire, qui ne demande qu'à rouler, ravira son futur propriétaire.

After the sculptural and adored 456 GT, Ferrari presents in 2004 an authentic GT 2+2: the 612 Scaglietti, in reference to the Italian coachbuilder from Modena, closely linked to the history of the Cavallino rampante. More luxurious, more "bourgeois", more livable, more powerful: this is the front-engined V12 Ferrari of all superlatives. However, enthusiasts of the prancing horse shunned it, seeing it only as a family Ferrari, inevitably less interesting than the strict 2-seaters, considered - wrongly - as more noble and sportier. Despite its dimensions (4.76 m long, 2.95 m wheelbase), it is 60 kg lighter than the 456 GT, thanks to an all-aluminium body. The exclusive bodywork is the work of Pininfarina

designer Ken Okuyama, who has hollowed out the sides of the car in homage to the iconic 1954 375 MM Pinin Farina given by director Roberto Fellini to the sublime actress Ingrid Bergman. Under the front bonnet, the 5.7 litre F133 V12 develops 540 bhp, giving the 612 lap times similar to those of the 575 M. It is coupled to a mechanical or sequential robotised gearbox (F1 type, 90% of the production), mounted just in front of the rear axle, in a transaxle style, for a better weight balance. Just over 3,000 units of this authentic GT will be produced until 2011. The end of its production will also mark the end of the Ferrari 2+2 series, a series that began in the 1960s with the famous 250 GTE and was marked a little later by the 400 range.

It would appear that the car we are presenting, in azzuro metalizzato, has had only three owners, all Belgian, since 2004. It was delivered to its first owner on 10 June 2004, via the official Ferrari dealer Autobedrijf Monza in Saint-Martens-Latem, and regularly driven and maintained. Its service book shows that it was serviced between 2005 and 2010, from 12,000 km to just over 39,000 km. The car changed hands in 2011, when the official Ferrari dealer in Wijnegem, FMA, sold it to its second owner and the timing belts were replaced for the first time. Although the booklet is no longer stamped, the Car-Pass can be used to prove that the car is still maintained until 2014. The car, which then had just over 55,000 km, passed through the hands of several professionals before being bought by its current owner in 2017. He will use it very little, and will have the timing belts replaced again (invoice of January 2021 attached to the file). This beautiful Ferrari GT 2+2, which had no descendants, is finally seeing its interest rise again. This car, which is just waiting to be driven, will delight its future owner.

AGUTTES

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

Nicely restored
Good handling
Sold with its original booklets

65 000 - 85 000 €

Carte grise française
Châssis n° 45003

French title
Chassis number 45003

1983

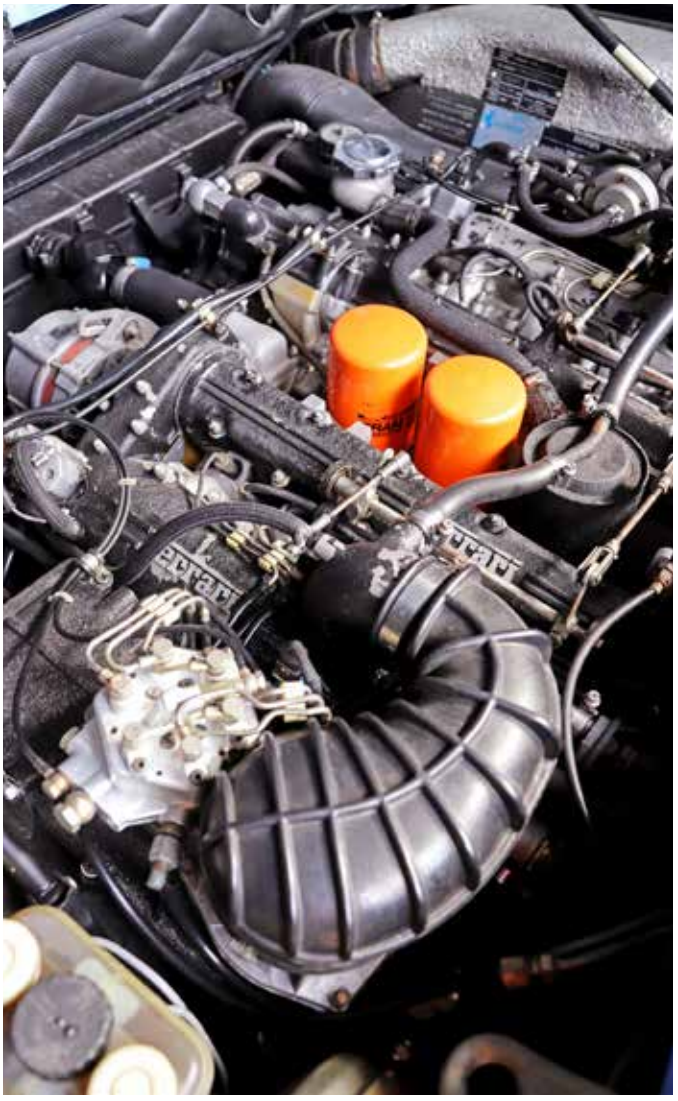
FERRARI 400I AUTOMATIC

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 intégralement 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

AGUTTES

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

Historique connu
Entretien suivi
Moteur 2,5 l

Known history
Service history
2,5 l engine

8 000 - 12 000 €

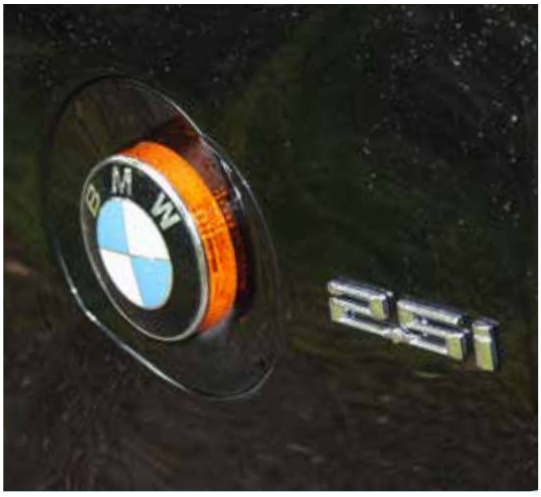
Carte grise française
Châssis n° : WBABT310X0LR25509

French title
Chassis number: WBABT310X0LR25509

2003

BMW Z4 E85

Dès les années 1930, la Bayerische Motoren Werke, autrement connu sous le nom de BMW, a proposé dans sa large gamme des roadsters aussi séduisants que performants. La légendaire 328 fut la toute première d'entre elles, suivie ans les années 1950 par l'iconique 507, authentique auto de stars. Au milieu des années 1990, le constructeur bavarois va proposer un nouveau roadster à succès, l'emblématique Z3, dont l'apparition dans Goldeneye aux mains d'un James Bond incarné par Pierce Brosnan va marquer toute une génération. En 2003, après huit ans de commercialisation, exit le Z3, vendu à 300 000 exemplaires dans le monde, place au Z4. Ce nouveau roadster, plus grand, plus cossu, plus performant adopte aussi des lignes tendues et brisées plus modernes. Sous le capot, fini les petits moteurs 4-cylindres, BMW ne montera au lancement que des 6-cylindres. En version 2,2 l 170 ch (uniquement en Europe), 2,5 l 192 ch, 3 l 231 ch puis, en 2006 2 l injection 150 ch (4-cylindres). Comme le Z3, le Z4 va connaitre un immense succès, avec déjà 100 000 exemplaires écoulés à la fin de l'année 2004… Le dernier Z4 E85, le 197 950e construit, sortira des chaînes de production le 28 août 2008.
L'exemplaire proposé ici fut livré à son premier propriétaire en juin 2003 par le concessionnaire BMW de Strasbourg. Il s'agit du moteur « milieu de gamme », le très agréable et coupleux 6-cylindres 2,5 l développant 192 ch, accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports. Comme l'indique son carnet de service, le véhicule fut commandé en noir (saphirschwarz metallic) avec des sièges en cuir et tissus et deux tons de gris (cuir sport pearl grey). La voiture, aujourd'hui équipée de jantes empruntées à la version 3 l, totalise un peu moins de 207 000 km. Elle se présente dans un très bel état d'usage et dispose de son carnet d'entretien tamponné (dernier entretien en juin 2020 à 200 452 km) et de l'ensemble des notices d'origine. La capote électrique fonctionne très bien et se trouve en parfait état. L'occasion d'acquérir un joli et emblématique cabriolet BMW pour l'été, dont la cote va probablement monter dans les années à venir.



AGUTTES

As early as the 1930s, the Bayerische Motoren Werke, otherwise known as BMW, offered in its wide range of roadsters as attractive as they were powerful. The legendary 328 was the very first of these, followed in the 1950s by the iconic 507, a genuine star car. In the mid-1990s, the Bavarian carmaker introduced a new successful roadster, the iconic Z3, whose appearance in Goldeneye in the hands of James Bond, played by Pierce Brosnan, marked a whole generation. In 2003, after eight years on the market, the Z3, which sold 300,000 units worldwide, was replaced by the Z4. This new roadster, larger, more luxurious and more powerful, also had more modern, taut, broken lines. Under the bonnet, the small 4-cylinder engines are gone, BMW will only fit 6-cylinder engines at launch. In version 2,2 l 170 hp (only in Europe), 2,5 l 192 hp, 3 l 231 hp then, in 2006 2 l injection 150 hp (4-cylinder). Like the Z3, the Z4 was a huge success, with 100,000 units sold by the end of 2004... The last Z4 E85, the 197,950th built, rolled off the production line on 28 August 2008.

The example shown here was delivered to its first owner in June 2003 by the BMW dealer in Strasbourg. It is the «mid-range» engine, the very pleasant and torquey 2.5-litre 6-cylinder developing 192 hp, coupled to a 5-speed manual gearbox. As the service booklet indicates, the car was ordered in black (saphirschwarz metallic) with leather and fabric seats and two shades of grey (pearl grey sport leather). The car, which is now equipped with wheels borrowed from the 3-litre version, has just under 207,000 km. It is in very good condition and has its stamped service book (last service in June 2020 at 200,452 km) and all the original instructions. The electric soft top works very well and is in perfect condition. An opportunity to acquire a beautiful and iconic BMW convertible for the summer, whose value will probably rise in the coming years.

Look M3
Entretien suivi
Voiture à réviser

Carte grise française
Châssis n° : WBABE51090JG17980
Contrôle technique non valide

M3 look
227 000 km
Car to be serviced

French title
Chassis number: WBABE51090JG17980
Technical control not valid

4 000 - 7 000 €

1993

BMW 318 IS E36

A la fin des années 1980, BMW souhaite développer une auto pour concurrencer les petites bombes à la mode que sont les Volkswagen Golf GTi, Peugeot 205 GTi et Renault 5 GT Turbo. Pas question cependant de copier ce qui se fait chez la concurrence : cela couterait trop cher et le constructeur bavarois aime par ailleurs cultiver la différence. La gamme de l'époque débute avec la Série 3 E30, plus bourgeoise que sportive, et la très performante M3 est bien trop chère pour s'aligner sur le marché des GTi. Les dirigeants de la firme bavaroise décident donc de lancer dans l'arène la 318i, en la faisant évoluer en 318is, pour Sport. Pour le plumage, la voiture reprend quelques gimmicks badgés du célèbre M de Motorsport, un spoiler et un aileron à l'avenant, et de superbes jantes BBS. Pour le ramage, le 4-cylindres 1 800 cm3 M40 évolue en M42, avec une culasse à double arbres à cames en tête et 16-soupapes et une injection électronique Bosch Motronic pour sortir 136 ch bienvenus. Avec l'avantage de la propulsion par rapport aux petites GTi, la 318is « fait le job » avec 41 234 exemplaires vendus entre 1988 et 1991. L'année suivante, la 318is E36 la remplace, avec la même recette, et le même moteur M42 poussé à 140 ch. La nouvelle venue a pris de l'embonpoint et change de registre, mais son prix d'appel en fait toujours l'un des coupés sportifs les plus désirables de sa génération. 191 053 exemplaires trouveront d'ailleurs preneurs entre 1992 et 1999.

La voiture présentée, de couleur arctic silver metallic, fut vendue neuve en France en octobre 1993 dans le département de la Loire par le concessionnaire BMW Saint-Germain Auto Sport de Saint-Etienne. Son carnet d'entretien témoigne d'un entretien régulier jusqu'à près de 150 000 km. Le dossier comporte ensuite un nombre important de factures justifiant une attention suivie, mais indiquant que la voiture a reçu un très léger choc à l'arrière gauche en 2005. L'auto, qui semble avoir été repeinte, a été équipée de nombreux éléments spécifiques à la M3 E36, dont les phares, les feux, le spoiler et – surtout – les jantes et l'intérieur avec ses baquets si recherchés. La voiture, réelle alternative aux GTi de l'époque est vendue en l'état, à réviser, avec notamment quelques travaux à prévoir sur le train avant (contre visite du CT : amortisseurs et rotules de suspension avant).

Aco veliquam quae corem que pro eum elescit restint. Ceptatis im aut as ut que volorest, aut et atur, ideremp oremperum illam nos quiatio. Gendelitat faccus.

Ex estint vollaccus ea ne persper oresti volorerum in plit expe velia dionse omnimusaest eum et magnima iorrumquas quo modi inctinum faccum as audit quo blandelitate idest, quatum haribus volum aute pa qui aperfero et aligni to officiis et enihicius vernam fugitem quat iunte niminte porupid ut fugit occab ium im qui qui qui cus ipsam, quianti dolorunt aut que latis ut res etur ma dis andam eaquatur?

Intotae doluptatio molore none volut veruptates perio et aut laborup tibus, con reruntiste parum quae sin rem acessint laborrum sitia voluptaque ratempo rporione es eos ad quatam ut laborporeicit fuga. Catinis cillesc itinvendel iminus es dolupis nimus dolorro cum cupta voloreh endebis aut apelend icaborum aut etur, ius, core numquisqui sunt ullanducium ium quatescieni beatem volupid esciatur, senduciis pratusciet la sitias poreperibus dolore, officia volori sa vollentus de ipsa as et autas doluptatio et eum sapelestisit dolorit late cus expelen imillat.

Itatur? Sequi impore ea nem ventes doluptatus erenem il ipsusciist mo doluptae dolorpor re et optaquuntur rae modit, sus aceatem porectume mi, aut vent.

Faci odisi conse parcia pa incimus endit, sit voloratem quia dolupta tiorest, quam, voluptaquam facearum eos dolorep udanim comnihil eribusa simus doloresciur aciaspe rspedi sitate deliqui rerfero videbit atenihi litiam, sinciis que volut volupta temporeria nonsendae volendam, od quiam ligenih iciae. Nequi odis ea et aligendis re nobis ati aceperitium, a platiis etur alit lanis expero dolupiciur aces consed ut fugitat od quiam ligenih iciae. Nequi odis ea et aligendis re nobis ati aceperitium, a platiis etur alit lanis expero dolupiciur aces consed ut fugitat

Vitissim vero im et fuga. Fuga. Hiciamet dererib usaerit veliquibus desenisto et assequi scipiet latecat ionecte ctorrovit quibus que sunt laborum dis maxim vendias net volorem am autem qui odi sunt quibusapit, officabor saepudam eos sincil maiorrovid ullacero con nonsequ untemod

28 000 - 35 000 €

Moins de 102 500 km
Entretien suivi
Déclassé en utilitaire 4-places

Carte grise française utilitaire
Châssis n° : 5GRGN23848H105424

Less than 102 500 km
Service history
Downgraded to a 4-seater utility vehicle

French title as utilitarian vehicle
Chassis number: 5GRGN23848H105424

2007

HUMMER H2

En 1979, l'armée américaine lance un appel d'offres pour un nouveau véhicule tout terrain, comme elle l'avait fait au début de la Seconde Guerre mondiale pour la Jeep. Nom de code ? High Mobility Multiurpose Wheeled Vehicle, ou HMMWV (phonétiquement humvee). C'est la Metal Fabricating Division de AM General qui remporte le contrat, et la construction du plus célèbre et démesuré des 4x4 blindés militaires débute en 1984. La production est initialement exclusivement militaire, et il se dit que c'est Arnold Schwarzenegger qui a demandé à la direction d'AM General d'élaborer une version civile. C'est lui qui prendra d'ailleurs livraison des deux premiers exemplaires, baptisés Hummer, en 1992. En 2000, au Salon de Detroit, la General Motors Corp., qui a racheté les droits à AM General, présente le Hummer H2 SUV Concept, qui entre en production début 2002. Authentique baroudeur qui passe là où les autres ne passent pas (« Un tiers de la terre vous attend », vante la brochure), ce 4x4 XXL, motorisé par le V8 Vortec de 6 l et 316 ch (puis 325 ch à partir de 2004) soigne ses occupants avec sièges électriques en cuir, sono Bose ou climatisation 3-zones. En 2005, un Hummer H2 neuf coutait en France 83 500 €, hors options. Le Hummer H2 présenté ici, de couleur bleu ardoise métallisé avec intérieur cuir Ebony, fut acheté par son propriétaire actuel vers 2010. Acquis comme véhicule de société, il fut passé en utilitaire, et donc homologué pour 4-places, au lieu des 7-places d'origine (les sièges arrière permettant la configuration 7-places sont néanmoins vendus avec le véhicule). Equipé du moteur 6 l de 325 ch, il fut entretenu selon les préconisations constructeurs (carnet absent, mais factures disponibles) et affiche aujourd'hui un peu moins de 102 500 km. C'est un véhicule hors-normes qui sera idéal pour sortir des sentiers battus… ou tracter son ancienne.

AGUTTES

In 1979, the American army launched a call for tenders for a new off-road vehicle, as it had done at the beginning of the Second World War for the Jeep. Code name? High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle, or HMMWV (phonetically humvee). AM General's Metal Fabricating Division won the contract, and construction of the most famous and disproportionately military 4x4 began in 1984. Production was initially exclusively military, and it is said that it was Arnold Schwarzenegger who asked AM General management to develop a civilian version. It was Schwarzenegger who took delivery of the first two vehicles, named Hummer, in 1992. In 2000, at the Detroit Motor Show, General Motors Corp. which had bought the rights from AM General, presented the Hummer H2 SUV Concept, which went into production in early 2002. An authentic baroudeur that goes where others do not («A third of the earth is waiting for you», boasts the brochure), this 4x4 XXL, powered by the Vortec V8 of 6 l and 316 hp (then 325 hp from 2004) takes care of its occupants with electric leather seats, Bose sound system or 3-zone air conditioning. In 2005, a new Hummer H2 cost 83,500 € in France, excluding options.

The Hummer H2 shown here, in Slate Blue metallic with Ebony leather interior, was purchased by its current owner around 2010. Acquired as a company vehicle, it was upgraded to a utility vehicle, and therefore approved for 4-seat use, instead of the original 7-seat configuration (the rear seats allowing the 7-seat configuration are nevertheless sold with the vehicle). Equipped with the 6 litre 325 hp engine, it has been maintained according to the manufacturer's recommendations (no logbook, but invoices available) and has now clocked up just under 102,500 km. This is an unusual vehicle that will be ideal for going off road... or towing your old car.

Concept unique
Entretien suivi
Collector

Unique concept
Regular maintenance
Collector

3 000 - 5 000 € SANS RÉSERVE

Titre de circulation belge
Châssis n° : VF8DE010628493067

Belgian title
Chassis number: VF8DE010628493067

2003

RENAULT AVANTIME

Véhicule d'avant-garde, le Renault Avantime est, au-delà d'une authentique vitrine technologique de la marque au Losange, le seul « coupéspace » de l'histoire de l'automobile ! Véritable concept-car échappé sur routes, il offrait en plus à sa sortie des prestations haut de gamme. Produit à moins de 8 557 exemplaires par Matra (comme l'Espace avant lui) entre sa présentation au Mondial de Paris 2000 et l'arrêt de sa fabrication en 2003, il incarnait à merveille son slogan de lancement : « Renault, créateur d'automobile. » Echec commercial en son temps, c'est aujourd'hui un véritable collector.

Celui que nous présentons, datant de 2003 et équipé du moteur 2,2 l DCi 150 ch et de couleur gris acier avec intérieur en cuir beige Sahara lisse (et équipé d'un attelage !), fut vendu en Belgique en 2004, et resta vraisemblablement aux mains du même propriétaire (peut-être le premier propriétaire !) jusqu'en 2013, après avoir parcouru un peu moins de 117 000 km. Certains éléments avaient entretemps étaient remplacés (dont la boîte de vitesse en 2006, la vanne EGR et l'intercooler). En 2013, son deuxième propriétaire en prend possession et roulera jusqu'en 2019, année où cet Avantime totalise 147 000 km. En mars 2019, à 143 000 km, la courroie de distribution fut changé.

An avant-garde vehicle, the Renault Avantime is not only a genuine technological showcase for the Renault brand, but also the only «space coupe» in the history of the automobile! A genuine concept car that escaped onto the roads, it also offered top-of-the-range performance on its release. Less than 8,557 units were produced by Matra (like the Espace before it) between its presentation at the 2000 Paris Motor Show and the end of its production in 2003. A commercial failure in its day, it is now a true collector's item.

The one we are presenting, dating from 2003 and equipped with the 2.2 litre DCi diesel 150 bhp engine, in steel grey with a smooth Sahara beige leather interior (and equipped with a tow bar!), was sold in Belgium in 2004, and remained in the hands of the same owner (perhaps the first owner!) until 2013, after having covered just under 117,000 km. In the meantime some parts had been replaced (including the gearbox in 2006, the EGR valve and the intercooler). In 2013, its second owner took possession and drove it until 2019, when it reached 147,000 km. In March 2019, at 143,000 km, the timing belt was changed.

V8 ferrari et confort de roulement remarquable
Equipement luxueux, finition de haut niveau
2e main

Carte grise française
Chassis : ZLA83400000069314
Vendue sans contrôle technique

V8 Ferrari and remarkable ride comfort
Luxurious equipment, high level finish
2nd hand since 2003

French registration title
Chassis: ZLA83400000069314
Sold without technical control

6 000 - 8 000 €

1987

LANCIA THEMA 8.32

Lancia lance en 1984 sa berline haut de gamme: la Thema. Dessinée par Giorgetto Giugiaro, elle s'inscrit dans la tendance cubique des années 1980 et était disponible avec des motorisations allant du quatre cylindres 2 litres au V6 PRV de 150 chevaux. Une déclinaison inattendue est présentée en 1986: la «8.32» dont l'objectif était de détrôner les références en matière de berlines sportives. De l'extérieur, seules les jantes à cinq branches, le discret spoiler rétractable, les liserés courant le long de la carrosserie ainsi que le badge jaune 8.32 sur la calandre différencient le modèle. Le moteur V8 3.0l à 32 soupapes de la Ferrari 308 Quattrovalvole dont la puissance est réduite à 215 chevaux est retenu. Les freins sont prélevés sur la Delta Integrale, des barres antiroulis avant et arrière sont ajoutées, la boite de vitesses de la Thema Turbo IE est remaniée et un boitier ABS Bosch est installé. Considérée à juste titre comme une Ferrari à quatre portes, la Thema 8.32 n'est pas une pure sportive, mais elle procure un confort hors normes au son des vocalises du V8 Ferrari. Notre exemplaire est l'un des tous premiers modèles mis en circulation le 19 janvier 1987. De couleur bleu marine avec un intérieur en alcantara beige clair, elle possède l'allure statutaire de son époque mais des frais seront nécessaires pour lui rendre son lustre d'antan. Dans les mêmes mains depuis 2003, elle n'a cependant connu que 2 propriétaires et affiche un peu moins de 20 000 km au compteur ! Au milrévision plus importante s'imposera à son futur acquéreur désireux d'entreprendre de nouveaux voyages aux longs cours.

In 1984, Lancia launched its top of the range saloon: the Thema. Designed by Giorgetto Giugiaro, it was part of the cubic trend of the 1980s and was available with engines ranging from the 2-litre four-cylinder to the 150 hp V6 PRV. An unexpected variation was presented in 1986: the «8.32», whose aim was to dethrone the references in the field of sports saloons. From the outside, only the five-spoke wheels, the discreet retractable spoiler, the piping running along the body and the yellow 8.32 badge on the grille differentiate the model. The 32-valve, 3.0-litre V8 engine from the Ferrari 308 Quattrovalvole is retained, with power reduced to 215 hp. The brakes were taken from the Delta Integrale, front and rear anti-roll bars were added, the gearbox from the Thema Turbo IE was redesigned and a Bosch ABS system was fitted. Rightly regarded as a four-door Ferrari, the Thema 8.32 is not a pure sports car, but it does provide outstanding comfort to the sound of the Ferrari V8. *Our example is one of the very first models to be released on 19 January 1987. Navy blue with a light beige alcantara interior, it has the statutory look of its time, but it will need some expense to restore its former glory. In the same hands since 2003, it has only had 2 owners and has just under 20,000 km on the clock!*

Une Collection Populaire Française

Merci de bien vouloir consulter les conditions de ventes et de stockages plus favorables pour les lots de cette collection. Nous invitons les intéressés à demander les rapports de conditions complets de ces véhicules par e-mail à l'adresse : automobiles@aguttes.com

Mille vies, mais pas celle de collectionneur… ça n'allait pas du tout ! Alors amusé et un peu embarqué avec quelques amis je m'y suis mis. Le thème était tout trouvé, petit, je me rappelais des Simca familiales et des couleurs chatoyantes des autos dans les rues de ma ville. Alors j'ai voulu les réunir de peur de les oublier, ou plutôt pour faire plaisir à cet enfant qui sommeillait en moi. Tout est allé assez vite et, à présent, il est temps de passer le relai… J'ai aimé les traquer et parcourir des milliers de kilomètres pour aller à leur rencontre, j'espère qu'il en sera de même pour ceux qui partageront la même passion que moi. Faites vos jeux !

H. M.

A thousand lives, but not the life of a collector... it was no good at all! So, amused and a little bit involved with few friends, I got down to it. I remembered the Simca family cars and the shimmering colours of cars in the streets of my town. So I wanted to put them together for fear of forgetting them, or rather to please the child in me. It all went pretty fast and now it's time to pass the baton... I enjoyed tracking them down and travelling thousands of kilometers to meet them, I hope it will be the same for those who share the same passion as me. Place your bets!

H. M.

DIMANCHE 20 JUIN 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

Projet de restauration
Populaire mythique
Toit ouvrant

Carte grise française
Châssis n° 1161332
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Legendary popular
Sunroof

French title
Chassis n° 1161332
Vehicle sold as is, without technical inspection

3 000 - 5 000 € SANS RÉSERVE

1950

PEUGEOT 203 A BERLINE

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, la firme sochalienne sort un nouveau porte-drapeau : la Peugeot 203. Son succès est immédiat, elle sera déclinée en plusieurs versions : break, cabriolet, coupé, fourgonnette et camionnette. Elle sera fabriquée à près de 700 000 exemplaires en 12 années de production.

L'exemplaire que nous présentons est une 203 berline en version luxe équipée d'un toit ouvrant. Elle a été repeinte il y a de nombreuses années et son habitacle possède toujours sa sellerie d'origine. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Au niveau mécanique, le moteur n'est pas bloqué mais sera à remettre en route. Cette auto constitue une intéressante base de restauration pour tout passionné de la marque au lion.

Right after World War II, the Sochaux-based firm launched a new flagship: Peugeot 203. It was an immediate success and came in several versions: station wagon, cabriolet, coupé, van and pickup. Nearly 00,000 units were produced in 12 years.

The car we present is a 203 luxury sedan version equipped with a sunroof. It has been repainted many years ago and its interior still has its original upholstery. Marks of corrosion are to be noticed on the body and the chassis. The engine is not blocked but will have to be restarted. This car is an interesting base for restoration for any Lion Brand enthusiast.

Intéressante version break
Base de restauration
Moteur non bloqué

Interesting station wagon
Restoration project
Non-blocked engine

Carte grise française
Châssis n° 1633014
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French Title
Chassis n° 1633014
Vehicle sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1956

PEUGEOT 203 BREAK

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, la firme sochalienne sort un nouveau porte-drapeau : la Peugeot 203. Son succès est immédiat, elle sera déclinée en plusieurs versions : break, cabriolet, coupé, fourgonnette et camionnette. Elle sera fabriquée à près de 700 000 exemplaires en 12 années de production.

L'exemplaire présenté est une version break mis en circulation le 14 juin 1956 dans le Jura. Il présente aujourd'hui une peinture grise recouverte d'un graffiti réalisé par un ami de l'actuel propriétaire. Des traces de corrosion perforante sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. L'habitacle se trouve lui aussi en mauvais état de conservation. D'un point de vue mécanique, le moteur n'est pas bloqué mais sera à remettre en route. Cette voiture constitue une base de restauration intéressante ou pourra servir de voiture donneuse pour un autre projet.

Right after World War II, the Sochaux-based firm launched a new flagship: Peugeot 203. It was an immediate success and came in several versions: station wagon, cabriolet, coupé, van and pickup. Nearly 700,000 units were produced in 12 years.
The car presented here is a station wagon version in circulation since June the 14th, 1956 in the Jura region. Today, it has a gray paint covered with a graffiti made by a friend of the current owner. Marks of perforating corrosion can be seen on the bodywork and the chassis. The interior is also in a bad state of conservation. The engine is not blocked but will have to be restarted. This car is an interesting basis for restoration or could be used as a donor car for another project.

Projet de restauration
Rare version Pick-Up bâché
Belle patine

Carte grise française
Châssis n° 1476697
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Rare pick-up truck
Beautiful patina

French title
Chassis n° 1476697
Vehicle sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1953

PEUGEOT 203 PICK-UP BÂCHÉE

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, la firme sochalienne sort un nouveau porte-drapeau : la Peugeot 203. Son succès est immédiat, elle sera déclinée en plusieurs versions : break, cabriolet, coupé, fourgonnette et camionnette. Elle sera fabriquée à près de 700 000 exemplaires en 12 années de production.

L'exemplaire présenté est une version pick-up bâché mis en circulation le 7 juillet 1953 en Haute-Marne. Sa peinture grise certainement d'origine présente une belle patine, tout comme son habitacle qui se trouve lui aussi dans son jus. Des traces de corrosion par endroit perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur serra à remettre en route, mais celui-ci n'est pas bloqué. Cet exemplaire à la patine inimitable constitue une intéressante base de restauration.

Right after World War II, the Sochaux-based firm launched a new flagship: Peugeot 203. It was an immediate success and came in several versions: station wagon, cabriolet, coupé, van and pickup. Nearly 700,000 units were produced in 12 years.

The car presented here is a pickup truck version, on the road since July 7, 1953 in Haute-Marne. The grey paint is certainly original and shows a nice patina, as well as the interior which is also in its original condition. Marks of perforating corrosion are to be noticed on the bodywork and the chassis. The engine will have to be restarted, but it is not blocked. This car with its inimitable patina is an interesting basis for restoration.

Projet de restauration
Moteur d'origine
Couleur atypique

Restoration project
Original engine
Unsual color

Carte grise française
Châssis n° 2094735
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 2094735
Vehicle sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1957

PEUGEOT 403 BERLINE

En 1955, la firme sochalienne présente la remplaçante de la 203 : la 403. Ce modèle qui se veut populaire sera décliné en différentes versions : berline, break, cabriolet, camionnette et fourgonnette bâchée. Sa production s'arrêtera en 1966 après plus de 1 200 000 exemplaires fabriqués.

La 403 berline que nous présentons fut mise en circulation le 23 janvier 1957. D'origine vert foncé, sa carrosserie a été repeinte il y a quelques années dans une teinte plus claire. Dans l'habitacle, on retrouve une sellerie en tissu probablement d'origine recouverte par des housses en skaï. Des traces de corrosion par endroit perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. D'un point de vue mécanique, le moteur démarre et la voiture roule, une révision générale sera néanmoins à prévoir. Voici un projet de restauration intéressant pour une belle populaire française.

In 1955, the Sochaux-based firm presents the replacement for the 203: the 403. This model, which is intended to be popular, will be available in different versions: sedan, station wagon, cabriolet, pickup truck and covered van. Its production will stop in 1966 with more than 1,200,000 units manufactured.

The Peugeot 403 sedan that we present is on the road since January 23, 1957. First presented in dark green color, its body was repainted a few years ago in a lighter green. In the interior, the fabric upholstery is probably original and covered with skai. Marks of corrosion are to be noticed on the bodywork and the chassis. From a mechanical point of view, the engine starts and the car runs, but an overall overhaul will be necessary. This is an interesting restoration project for a beautiful French popular car.

Projet de restauration
Toit ouvrant
A redémarrer

Carte grise française
Châssis n° 2123929
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Sunroof
To be restarted

French title
Chassis n° 2123929
Vehicle sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1957

PEUGEOT 403 BERLINE

En 1955, la firme sochalienne présente la remplaçante de la 203 : la 403. Ce modèle qui se veut populaire sera décliné en différentes versions : berline, break, cabriolet, camionnette et fourgonnette bâchée. Sa production s'arrêtera en 1966 après plus de 1 200 000 exemplaires fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation le 23 mai 1957. Sa carrosserie présente une peinture noire qui a été refaite il y a plusieurs années. L'habitacle quant à lui n'est pas très bien conservé et certains éléments comme le centre du volant sont manquants. La voiture est équipée d'un toit ouvrant, et possède toujours sa notice d'utilisation d'origine. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler sur la carrosserie et le châssis. Du point de vue mécanique, le moteur sera à redémarrer. Voici une berline 403 qui saura satisfaire une personne cherchant un projet de restauration.

In 1955, the Sochaux-based firm presents the replacement for the 203: the 403. This model, which is intended to be popular, will be available in different versions: sedan, station wagon, cabriolet, pickup truck and covered van. Its production will stop in 1966 with more than 1,200,000 units manufactured.

The car we present is on the road since May 23, 1957. The bodywork has a black paint done several years ago. The interior is not very well preserved and some elements, like the center of the steering wheel, are missing. The car is equipped with a sunroof, and still has its original user manual. There are some perforating marks of corrosion on the body and the chassis. From a mechanical point of view, the engine will have to be restarted. Here is a 403 sedan that will satisfy someone looking for a restoration project.

Projet de restauration
Intéressante version Break
Moteur d'origine

Carte grise française
Châssis n° 2815091
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Station wagon
Original engine

French title
Chassis n° 2815091
Sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1957

PEUGEOT 403 BREAK

En 1955, la firme sochalienne présente la remplaçante de la 203 : la 403. Ce modèle qui se veut populaire sera décliné en différentes versions : berline, break, cabriolet, camionnette et fourgonnette bâchée. Sa production s'arrêtera en 1966 après plus de 1 200 000 exemplaires fabriqués.

La 403 que nous présentons est une intéressante version break mise en circulation le 2 décembre 1957. Son ancien propriétaire aurait affirmé qu'il s'agirait d'une voiture de Gendarmerie. Elle présente aujourd'hui une peinture crème qui a été refaite il y a de nombreuses années. Son habitacle se trouve dans son jus, on remarquera un étonnant bossage sur la malle arrière permettant ainsi d'augmenter le volume du coffre. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur sera à remettre en route, mais notons que celui-ci n'est pas bloqué. Cet exemplaire à l'historique original constitue une intéressante base de restauration.

In 1955, the Sochaux-based firm presents the replacement for the 203: the 403. This model, which is intended to be popular, will be available in different versions: sedan, station wagon, cabriolet, pickup truck and covered van. Its production will stop in 1966 with more than 1,200,000 units manufactured.

The 403 we present is an interesting station wagon on the road since December 2nd 1957. Its former owner said that it was a Gendarmerie car. Today, it has a cream paint that was redone many years ago. The interior is still in its original condition, and we can notice a surprising boss on the rear trunk that allows to increase the volume of the trunk. Marks of corrosion are to be noticed on the bodywork and the chassis. The engine will have to be restarted, but it is not blocked. This car with its original history constitutes an interesting basis for restoration.

Projet de restauration
Alternative aux Citroën DS
Moteur d'origine

Carte grise française
Châssis n° 4468979
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Alternative to the Citroën DS
Original engine

French title
Chassis n° 4468979
Sold as is, without technical control

1 000 - 3 000 € SANS RÉSERVE

1964

PEUGEOT 404 BERLINE

Lancée en 1960, la 404 joue la carte de la modernité et de l'innovation, elle sera la première berline française dotée d'un moteur à injection. Son succès est très vite affirmé et à partir de 1962 sa carrosserie est déclinée en coupé, cabriolet, break et pick-up. Sa production se poursuivra à l'étranger jusque dans les années 1980 avec au final 2 800 000 exemplaires fabriqués.

Le modèle que nous présentons est une 404 berline mise en circulation le 8 février 1964. Sa carrosserie présente aujourd'hui une peinture blanche qui a été refaite il y a de nombreuses années. Son habitacle se trouve dans son jus et il est toujours équipé de sa sellerie en tissu d'origine. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. D'un point de vue mécanique, elle est équipée de son moteur d'origine à carburateur qu'il conviendra de remettre en route. Cette 404 berline constitue ainsi un intéressant projet de restauration pour tous les amateurs de la marque sochalienne.

Launched in 1960, the 404 is a modern and innovative car, the first French saloon with a fuel injection engine. Its success was quickly confirmed and from 1962 onwards its bodywork was available as a coupé, cabriolet, estate and pick-up. Production continued abroad until the 1980s, with a total of 2,800,000 units oduced.

The model we are presenting here is a 404 saloon that was launched on 8 February 1964. The bodywork has a white paint job that was redone many years ago. The interior is still in its original condition and is still equipped with its original fabric upholstery. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and chassis. From a mechanical point of view, it is equipped with its original carburettor engine that needs to be restarted. This 404 saloon is thus an interesting restoration project for all enthusiasts of the Sochaux brand.

Projet de restauration
Moteur d'origine
Intéressante version Break

Restoration project
Original engine
Interesting Estate version

Carte grise française
Châssis n° 7588008
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 7588008
Sold as is, without technical control

1 500 - 3 000 € SANS RÉSERVE

1972

PEUGEOT 204 BREAK

En 1965, la firme sochalienne présente une petite berline populaire destinée à compléter leur catalogue. Elle sera très vite déclinée en versions berline, coupé, cabriolet, break ou encore fourgonnette. La production s'arrêtera en 1976 après plus de 1 200 000 exemplaires fabriqués.

La 204 que nous présentons est une version break mise en circulation le 6 avril 1972. Elle présente une carrosserie rouge bordeaux qui a été repeinte il y a plusieurs années et qui correspond à sa teinte 1335 d'origine. Son habitacle se trouve dans son jus et possède toujours sa sellerie en skaï d'origine. Des traces de corrosion perforantes sont à noter par endroits au niveau de la carrosserie et du châssis. Son moteur est tournant mais une révision générale serait à prévoir. Voici une auto qui saura ravir un passionné en quête d'un projet de restauration.

In 1965, the Sochaux-based company presented a small popular saloon to complete their catalogue. It will be very quickly declined in sedan, coupé, cabriolet, station wagon or van versions. Production ended in 1976 after more than 1,200,000 units were produced.

The 204 we are presenting is an estate version that was launched on 6 April 1972. It has a burgundy red body which was repainted several years ago and which corresponds to its original 1335 colour. The interior is in its original state and still has the original skaï upholstery. There are some perforating corrosion marks on the bodywork and chassis. The engine is running but a general overhaul is needed. This is a car that will delight an enthusiast looking for a restoration project.

Projet de restauration
Moteur d'origine
Intéressante version Break

Restoration project
Original engine
Interesting Estate version

Carte grise française
Châssis n° 3346097
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 3346097
Sold as it, without technical control

1 000 - 3 000 € SANS RÉSERVE

1972

PEUGEOT 304 BREAK

En 1969, la firme sochalienne présente une petite berline à mi-chemin entre la populaire 204 et la luxueuse 504 : la 304. Elle sera très vite déclinée en quatre versions différentes : une berline, un coupé, un cabriolet et un break. La production prendra fin en 1980 avec 1 178 425 exemplaires fabriqués, elle sera remplacée par la 305.

La 304 que nous présentons est une version break mise en circulation le 10 juillet 1972. Cette auto se trouve aujourd'hui dans son jus, sa peinture verte métallisée est certainement celle d'origine. Son habitacle est assez bien préservé, il possède sa sellerie en skaï d'époque et son compteur affiche 90 000 km. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de sa carrosserie et de son châssis. D'un point de vue mécanique, le moteur nécessitera une remise en route, mais celui-ci n'est pas bloqué. Cet exemplaire constitue une intéressante base de restauration pour tout passionné de la marque au lion.

In 1969, the Sochaux-based company presented a small saloon car halfway between the popular 204 and the luxurious 504: the 304. It was soon available in four different versions: a saloon, a coupé, a cabriolet and an estate. Production ended in 1980 with 1,178,425 units produced and was replaced by the 305.

The 304 we are presenting is a station wagon version that was launched on 10 July 1972. This car is today in its original state, its green metallic paint is certainly the original one. Its interior is quite well preserved, it has its original imitation leather upholstery and its odometer shows 90 000 km. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and chassis. From a mechanical point of view, the engine will need to be restarted, but it is not blocked. This car constitutes an interesting restoration base for any Lion Brand enthusiast.

Historique connu
Projet de restauration
Intéressante version fourgonnette

Known history
Restoration project
Interesting van version

Carte grise française
Châssis n° 18AK9795
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 18AK9795
Sold as is, without technical control

1 500 - 2 500 € SANS RÉSERVE

1976

CITROËN 2 CV FOURGONNETTE

L'un des plus grands mythes automobiles français est le fruit de multiples études sur un objectif simple : créer une toute petite voiture (TPV), correspondant aux besoins et aux moyens des classes moyennes et rurales. En 1948, après des années de recherches, la 2CV est présentée au grand public. 42 ans, et 5.114.961 exemplaires plus tard la production s'arrête, en laissant derrière elle une page de l'histoire automobile française.

La 2CV Fourgonnette est la version utilitaire de ce mythe français. Notre exemplaire fut livré en novembre 1976 à Claude Durlent en Indre-et-Loire et restera dans la même famille jusqu'en 2017. Elle est aujourd'hui encore accompagnée de son barré rouge, de son carnet d'entretien, de ses livrets d'utilisation ou encore de son double de clés. Elle a été repeinte en vert il y a des nombreuses années, des traces de corrosion sont à signaler sur sa carrosserie et son châssis. Son moteur n'est pas bloqué mais sera à remettre en route.

One of the greatest French car myths is the result of many studies on a simple objective: to create a very small car (TPV), corresponding to the needs and means of the middle and rural classes. In 1948, after years of research, the 2CV was presented to the general public. 42 years and 5,114,961 units later, production came to an end, leaving behind a page of French automotive history.

The 2CV Fourgonnette is the utility version of this French myth. Our example was delivered in November 1976 to Claude Durlent in Indre-et-Loire and will remain in the same family until 2017. It is still accompanied by its homologation document, its maintenance booklet, its user manuals and its spare keys. It has been repainted in green many years ago, there are traces of corrosion on its body and chassis. The engine is not blocked but will need to be restarted.

Projet de restauration
Version fourgonnette
Dérivée de la 2CV

Carte grise française
Châssis n° VF7AYCD0017CD3724
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Small van
Derived from 2CV

French title
Chassis n° VF7AYCD0017CD3724
Sold as is, without technical inspection

800 - 1 200 € SANS RÉSERVE

1984

CITROËN ACADIANE

En 1964, les ventes de la 2CV sont en chute libre face aux dernières arrivées dans le marché. Pour tenter de remédier à cette tendance, Citroën décide de moderniser sa mythique Deuche. De cette quête sortira en 1967 la Citroën Dyane. La version qui nous intéresse dans cette production est l'Acadiane, version fourgonnette de cette citadine française, qui sera produite jusqu'en 1987.

L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation le 22 novembre 1984. Sa carrosserie de couleur sable a été repeinte il y a plusieurs années. L'habitacle se trouve dans son jus et son compteur affiche 45 500 km. Au niveau mécanique, une remise en route du moteur sera à prévoir. Des traces importantes de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Cette Acadiane se présente donc comme une base de restauration ou comme une banque de pièce.

In 1964, the sales of the 2CV are bad in front of new cars on the market. To remedy, Citroën decides to modernize its legendary car. From this quest will come out in 1967 the Citroën Dyane. The version that interests us in this production is the Acadiane, van version of this French city car, which will be produced until 1987.

The car we present in on circulation since November 22, 1984. Its sand colored body has been repainted several years ago. The interior is in its original condition and the odometer shows 45,500 km. Mechanically, the engine needs to be restarted. Important marks of corrosion are to be noted on the body and the chassis. This Acadiane is therefore presented as a restoration base or as a donor to another project.

Version break
Base de restauration
Configuration intéressante

Station wagon version
Restoration basis
Interesting configuration

Carte grise française
Châssis n° 565547
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 565547
Sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1968

CITROËN AMI 6 BREAK

Le catalogue Citroën des années du milieu des années 50 est assez restreint. La 2CV est une alternative à la voiture populaire et bon marché, et la DS à la voiture de luxe confortable et révolutionnaire. L'objectif pour le tout début des années 60 est d'ajouter à ces deux modèles un milieu de gamme. Sortira donc en 1961 la Citroën Ami 6, dotée d'un moteur plus puissant et d'un confort de bord plus important que celui de la 2CV.

L'Ami 6 que nous présentons est une version break mise en circulation le 8 novembre 1968. Elle présente une peinture verte qui a été en partie refaite il y a plusieurs années. L'intérieur quant à lui est plutôt bien conservé. Des traces de corrosion sont à noter sur la carrosserie et le châssis. Avec son moteur tournant, cette Ami 6 break se présente comme une intéressante base de restauration.

The Citroën catalogue of the mid 1950's is quite limited. The 2CV was an alternative to the cheap and popular car, and the DS to the comfortable and revolutionary luxury car. The objective for the early 1960s was to add a mid-range model to these two models. In 1961, the Citroën Ami 6 came out, with a more powerful engine and a more comfortable interior than the 2CV.

The Ami 6 presented here is an estate version that was launched on 8 November 1968. It has a green paint job that was partly redone several years ago. The interior is rather well preserved. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and the chassis. With its running engine, this Ami 6 station wagon is an interesting base for restoration.

Beau projet de restauration
Intérieur d'origine
Moteur non bloqué

Carte grise française
Châssis n° 636708
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Nice restoration project
Original interior
Non-blocked engine

French title
Chassis n° 636708
Sold as is, without technical inspection

3 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1954

CITROËN TRACTION 11 BL

L'une des icônes de l'automobile français apparait en 1934 pour sauver la marque au chevron de la faillite économique. La voiture en question porte une innovation qui révolutionnera l'industrie future : un mode de transmission aux roues avant. Très vite, le nom de « Traction » apparait, et ce modèle devient le mythe et succès que nous connaissons tous. Sa production s'arrête en 1957, laissant place à des modèles plus contemporains mais tout aussi mythiques.

La Traction que nous présentons est une version 11 BL mise en circulation le 7 janvier 1954. Elle possède une peinture noire refaite il y a plusieurs années. Son habitacle quant à lui dispose toujours de sa sellerie d'origine. Des traces de corrosion sont à signaler sur sa carrosserie et son châssis. Du point de vue mécanique, le moteur est à remettre en route, mais n'est pas bloqué. Cette voiture constitue ainsi un intéressant projet de restauration.

One of the icons of the French automobile industry appeared in 1934 to save the Chevron Brand from economic bankruptcy. This car brings an innovation that will revolutionize the industry in the future: a front-wheel drive power delivery. Very quickly, the name «Traction» appears, and this model becomes the legendary success that we all know. Its production stopped almost twenty-five years later.
The Citroën Traction, we present here, is an 11 BL version on the road since January 7, 1954. It has a black new paint several years ago. Its interior still has its original upholstery. Marks of corrosion are to be noticed on its body and its chassis. The engine has to be restarted, but it is not blocked. This car is an interesting restoration project for a legendary car.

Voiture mythique
Base de restauration
Sans réserve

Mythical car
Restoration basis
Without reserve

Carte grise française
Châssis n° 7073713
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 7073713
Sold as is, without technical control

1 000 - 3 000 € SANS RÉSERVE

1966

CITROËN 2 CV AZAM

L'un des plus grands mythes automobiles français est le fruit de multiples études sur un objectif simple : créer une toute petite voiture (TPV), correspondant aux besoins et aux moyens des classes moyennes et rurales. En 1948, après des années de recherches, la 2CV est présentée au grand public. 42 ans, et 5 114 961 exemplaires plus tard la production s'arrête, en laissant derrière elle une page de l'histoire automobile française.

Mise en circulation le 28 décembre 1966, cette 2CV AZAM fut repeinte il y a de nombreuses années dans cette teinte grise. Son intérieur se présente en état d'usage et son compteur affiche 67 561 km. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Au niveau mécanique on notera que son moteur est à remettre en route. Cette auto se présente ainsi comme une base de restauration ou comme voiture donneuse pour alimenter un autre projet.

One of the greatest French car myths is the result of multiple studies on a simple objective: to create a very small car (TPV), corresponding to the needs and means of the middle and rural classes. In 1948, after years of research, the 2CV was presented to the general public. 42 years and 5,114,961 units later, production came to an end, leaving behind a page of French automotive history.

Put into circulation on 28 December 1966, this 2CV AZAM was repainted many years ago in this grey colour. The interior is in used condition and the odometer shows 67,561 km. The bodywork and chassis show traces of perforating corrosion in places. Mechanically, the engine needs to be restarted. This car can be used as a basis for restoration or as a donor car for another project.

Projet de restauration
Intérieur cuir
Ligne indémodable

Carte grise française
Châssis n° 4535638
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Leather interior
Timeless line

French title
Chassis n° 4535638
Sold as is, without technical control

4 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1973

CITROËN DS21 M

Comme le dit Roland Barthes : « à son apparition, la DS 19 a fonctionné comme un objet magique, luisant, sans jointure, avec beaucoup de vitres, sorte d'objet tombé du ciel ». Et le regard que l'on porte aujourd'hui à la Citroën est toujours le même. De nos jours, la DS est encore un ovni, et bien peu d'automobiles renvoient une image aussi forte.

Cette DS 21 fut mise en circulation le 14 mars 1973, ce qui en fait l'une des dernières DS 21 à carburateur et boite mécanique. Repeinte en rouge il y a quelques années, cette auto présente aujourd'hui des traces importantes de corrosion sur sa carrosserie et son châssis. Son habitable est doté d'un intérieur en cuir refait il y a quelques années et son compteur affiche 90 000 km. Du point de vue mécanique, le moteur démarre et tourne bien, on notera également que le système de suspension hydraulique est fonctionnel.

As Roland Barthes says: «When it first appeared, the DS 19 functioned like a magical object, shiny, seamless, with lots of glass, a kind of object that fell from the sky». And the way we look at the Citroën today is still the same. Today, the DS is still a UFO, and very few cars have such a strong image.

This DS 21 was launched on 14 March 1973, making it one of the last DS 21s with a carburettor and mechanical gearbox. Repainted in red a few years ago, this car now shows significant traces of corrosion on its bodywork and chassis. The interior has a leather interior which was redone a few years ago and the odometer shows 90,000 km. Mechanically, the engine starts and runs well and the hydraulic suspension system is functional.

Projet de restauration
Voiture mythique
Estimation attractive

Restoration project
Mythical car
Attractive estimate

Carte grise française
Châssis n° 56KA1522
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 56KA1522
Sold as is, without technical control

800 - 1 200 € SANS RÉSERVE

1979

CITROËN 2 CV 6 SPÉCIAL

L'un des plus grands mythes automobiles français est le fruit de multiples études sur un objectif simple : créer une toute petite voiture (TPV), correspondant aux besoins et aux moyens des classes moyennes et rurales. En 1948, après des années de recherches, la 2CV est présentée au grand public. 42 ans, et 5 114 961 exemplaires plus tard la production s'arrête, en laissant derrière elle une page de l'histoire automobile française.

Mise en circulation le 13 juillet 1979, cette 2CV 6 Spécial fut repeinte il y a de nombreuses années dans ce coloris jaune qui rappelle volontiers celle utilisée par James Bond. Son intérieur se présente en état d'usage et son compteur affiche 99 652 km. Des traces de corrosion sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Au niveau mécanique on notera que son moteur est tournant. Cette auto constitue une intéressante base de restauration.

One of the greatest French car myths is the result of many studies with a simple objective: to create a very small car (TPV), corresponding to the needs and means of the middle and rural classes. In 1948, after years of research, the 2CV was presented to the general public. 42 years and 5,114,961 units later, production ended, leaving behind a page of French automotive history.

This 2CV 6 Special was registered on 13 July 1979 and was repainted many years ago in a yellow colour reminiscent of that used by James Bond. The interior is in used condition and the odometer shows 99,652 km. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and the chassis. Mechanically, the engine is running. This car constitutes an interesting basis for restoration.

Moteur tournant
Base de pièce
Look original

Carte grise française
Châssis n° 9228658
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Engine running
Parts base
Original look

French title
Chassis n° 9228658
Sold as is, without technical inspection

1 000 - 2 000 € SANS RÉSERVE

1963

CITROËN AMI 6

Le catalogue Citroën des années du milieu des années 50 est assez restreint. La 2CV est une alternative à la voiture populaire et bon marché, et la DS à la voiture de luxe confortable et révolutionnaire. L'objectif pour le tout début des années 60 est d'ajouter à ces deux modèles un milieu de gamme. Sortira donc en 1961 la Citroën Ami 6, dotée d'un moteur plus puissant et d'un confort de bord plus important que celui de la 2CV.

Notre exemplaire fut mis en circulation le 17 octobre 1963, il présente aujourd'hui une peinture bicolore rouge et blanche refaite il y a de nombreuses années. Des traces de corrosion perforante sont à signaler sur la carrosserie et le châssis. Du point de vue mécanique, le moteur est tournant et complet. Cette Ami 6 se présente comme une intéressante banque de pièce accompagnée de sa carte grise.

The Citroën catalogue of the mid 1950's is quite limited. The 2CV was an alternative to the cheap, popular car, and the DS to the comfortable, revolutionary luxury car. The objective for the early 1960s was to add a mid-range model to these two models. In 1961 the Citroën Ami 6 came out, with a more powerful engine and more comfort than the 2CV.

Our example was put on the road on 17 October 1963, and today it has a two-tone red and white paintwork that was redone many years ago. Traces of perforating corrosion can be seen on the bodywork and chassis. Mechanically, the engine is running and complete. This Ami 6 presents itself as an interesting parts bank accompanied by its grey card.

Projet de restauration
Configuration intéressante
Look original

Restoration project
Interesting configuration
Original look

Carte grise française
Châssis n° 451053
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 451053
Sold as is, without technical control

1 000 - 2 000 € SANS RÉSERVE

1969

CITROËN AMI 8

Le Salon de Genève 1969 voit apparaître l'évolution stylistique de l'Ami 6, fruit du travail de Robert Opron : l'Ami 8. L'idée est la même, mais quelques changements sont adoptés pour tenter d'inverser la courbe des ventes, en baisse depuis quelques temps. En juillet 1978, la production prend fin, et les Citroën LN et Visa prendront la suite de ce segment.

L'Ami 8 que nous présentons fut mise en circulation le 12 juin 1969. Elle possède une peinture blanche associée à un intérieur rouge d'origine qui présente des déchirures notamment sur le siège conducteur. Des traces de corrosion perforante sont à noter par endroits au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, une remise en route du moteur sera nécessaire, son propriétaire ne l'ayant que peu utilisé depuis son achat en 2017. Cette populaire française répondra aux attentes d'un collectionneur cherchant un projet de restauration.

The 1969 Geneva Motor Show saw the appearance of the stylistic evolution of the Ami 6, the result of Robert Opron's work: the Ami 8. The idea was the same, but a few changes were made in an attempt to reverse the sales curve, which had been falling for some time. In July 1978, production ended and the Citroën LN and Visa took over the segment.

The Ami 8 presented here was launched on 12 June 1969. It has a white paint job combined with an original red interior which shows some tears especially on the driver's seat. Traces of perforating corrosion can be seen in places on the bodywork and chassis. From a mechanical point of view, the engine will need to be restarted as the owner has used it very little since its purchase in 2017. This popular French car will meet the expectations of a collector looking for a restoration project.

800 - 1 200 € SANS RÉSERVE

Version L6
Estimation attractive
Style aérodynamique

Carte grise française
Châssis n° 2200255
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

L6 version
Attractive valuation
Aerodynamic style

French title
Chassis n° 2200255
Sold as is, without technical inspection

1965

PANHARD PL 17 B

Dans les années 50, la marque Panhard fait partie des plus grands constructeurs automobiles en France. La routière Dyna Z est remplacée par la PL 17 en 1959. Le style change mais la formule reste la même avec un bicylindre à plat avant qui anime cette concurrente des Renault Dauphine et autres petites berlines. Sa production s'arrêtera en 1965, peu avant la disparition de la marque.

L'exemplaire que nous présentons est une L6 version B, évolution de la PL 17 sortie en 1964. Mise en circulation le 8 février 1965, cette auto se trouve aujourd'hui en mauvais état. Des traces de corrosion perforante sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur sera à remettre en route. Cette voiture constitue une intéressante banque de pièce pour compléter un autre projet de restauration.

In the 1950s, the Panhard brand was one of the largest car manufacturers in France. The Dyna Z road car was replaced by the PL 17 in 1959. The style changed but the formula remained the same, with a front flat-twin engine powering this competitor to the Renault Dauphine and other small saloons. Production ended in 1965, shortly before the brand's demise.

The car we are presenting is an L6 version B, an evolution of the PL 17 which came out in 1964. Put into circulation on February 8, 1965, this car is today in poor condition. Traces of perforating corrosion can be seen on the bodywork and the chassis. Mechanically, the engine needs to be restarted. This car constitutes an interesting parts bank to complete another restoration project.

Populaire emblématique
Voiture sympathique
Projet de restauration

Emblematic popular
Nice car
Restoration project

Carte grise française
Châssis n° 25S0531
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 25S0531
Sold as is, without technical inspection

4 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1956

RENAULT 4 CV

En 1947, la régie Renault lance la production d'un modèle en développement depuis près de 7 ans. Destinée à une clientèle populaire, la 4CV rencontrera un succès immédiat. Elle sera la première voiture de production française à dépasser le million d'exemplaires, et l'auto la plus vendue en France pendant de nombreuses années. Figure emblématique de l'après-guerre sa production s'arrêta en 1960.

La 4 CV que nous présentons fut mise en circulation le 21 juin 1956. D'origine gris lavande, sa carrosserie a été repeinte en 1989 dans une teinte bleue. L'habitacle se trouve lui dans son état d'origine. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur a été refait en 1998 mais une remise en route sera néanmoins nécessaire. Notre exemplaire constitue une bonne base de restauration pour des collectionneurs recherchant une populaire française à restaurer.

In 1947, the Renault company launched the production of a model that had been in development for nearly 7 years. Addressed to a popular clientele, the 4CV was an immediate success. It was the first French production car to exceed one million units, and was the best-selling car in France for many years. Emblematic figure of the post-war period, its production stopped in 1960.

The 4CV that we present is on the road since June the 21st, 1956. First in lavender grey, its body was repainted in 1989 in a blue color. The interior is in its original condition. Marks of corrosion are to be noted on the bodywork and the chassis. Mechanically, the engine has been rebuilt in 1998 but a restart will be necessary. Our example is a good basis for restoration for collector looking for a popular French car to restore.

Type R1090
Bleu azur
Projet de restauration

Carte grise française
Châssis n° 5034580
Vendu sans contrôle technique

Type R1090
Azure blue
Restoration project

French title
Chassis n° 5034580
Sold as is, without technical inspection

4 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1958

RENAULT DAUPHINE

Dans le milieu des années 50, la gamme Renault est constituée de la 4 CV en entrée de gamme et de la Frégate plus statutaire. La marque souhaite donc proposer un modèle milieu de gamme plus moderne répondant aux attentes de ses clients. La Dauphine, fruit de la collaboration entre Fernand Picard et le carrossier italien Ghia sera disponible à partir de 1956. Elle connaitra un grand succès puisque plus de 2 000 000 d'exemplaires seront fabriqués.

Notre exemplaire fut mis en circulation le 25 juin 1958. Il présente une peinture bleue azur fidèle à sa teinte d'origine. Son habitacle a été en partie restauré il y a de nombreuses années, il se trouve aujourd'hui en état d'usage. Des traces de corrosion sont à signaler au niveau du châssis et de la carrosserie. Au niveau mécanique, cette Dauphine est équipée d'un moteur 690-1 qui sera à remettre en route. On notera que celui-ci n'est pas bloqué. Cette voiture constitue un intéressant projet de restauration qui saura ravir un amateur de la marque au losange.

In the middle of the 1950s, Renault consisted of the entry-level 4CV and the more formal Frégate. The brand therefore wanted to offer a more modern mid-range model to meet its customers' expectations. The Dauphine, the result of a collaboration between Fernand Picard and the Italian coachbuilder Ghia, was available from 1956. It was to be a great success, with more than 2,000,000 examples being manufactured.

Our example was registrate on 25 June 1958. It has an azure blue paint job, faithful to its original colour. Its interior was partially restored many years ago and is now in used condition. Traces of corrosion can be seen on the chassis and bodywork. Mechanically, this Dauphine is equipped with a 690-1 engine that needs to be restarted. It should be noted that it is not blocked. This car is an interesting restoration project that will delight a fan of the diamond brand.

Ligne élégante
Projet de restauration
Alternative à la Traction

Elegant lines
Restoration project
Alternative to the Citroën Traction

Carte grise française
Châssis n° 2406450
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 2406450
Vehicle sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1956

RENAULT FRÉGATE

En 1950, la régie Renault présente l'auto qui sera l'une des dernières concurrentes de la Citroën Traction : la Frégate. Equipée d'un quatre cylindres à l'avant, cette berline s'établit vite comme une référence de luxe et innove face aux styles de ses concurrentes. Sa production s'arrêtera en 1960 avec plus de 180 000 exemplaires fabriqués.

Notre exemplaire fut mis en circulation le 6 février 1956. Sa carrosserie présente une peinture noire refaite il y a plusieurs années. L'intérieur entièrement d'origine n'est pas très bien conservé, on notera la présence de son autoradio d'époque. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur a été refait il y a quelques années, il sera néanmoins à remettre en route. Cette auto se présente aujourd'hui comme une intéressante base de restauration.

In 1950, the Renault company presents the car that will be one of the last competitors of the Citroën Traction: the Frégate. Equipped with a four-cylinder engine at the front, this sedan quickly established itself as a luxury reference and innovated against the styles of its competitors. Its production will stop in 1960 with more than 180,000 units manufactured.

Our car entered into service on February the 6th, 1956. The bodywork receive a black paint job a few years ago. The original interior is not very well preserved, but we note the presence of the original radio. Marks of corrosion are to be noted on the bodywork and the chassis. The engine has been rebuilt a few years ago and it will have to be started again. This car is presented today as an interesting base for restoration.

Type 1130
Populaire emblématique
Projet de restauration

Carte grise française
Châssis n° 1780413
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Type 1130
Iconic popular car
Restoration project

French title
Chassis n° 1780413
Sold as is, without technical control

1 500 - 2 500 € SANS RÉSERVE

1964

RENAULT 8

En 1962 apparait la nouvelle berline populaire de la régie Renault : la R8. Son style plus moderne ou encore ses quatre freins à disques, font d'elle une alternative intéressante aux Peugeot 204 et 304. Le succès est au rendez-vous, plusieurs déclinaisons apparaitront avec notamment la sportive Gordini qui marquera son époque. Sa production s'arrêtera en France en 1973.

L'exemplaire que nous présentons est un type R1130 mis en circulation le 24 janvier 1964. Sa carrosserie présente une peinture Gris Oural qui a été refaite il y a de nombreuses années. Son habitacle n'est pas très bien conservé et sa sellerie est en partie endommagée. Des traces de corrosion perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, cette R8 est équipée d'un moteur 689-01 qui sera à remettre en route. On retrouve dans le compartiment moteur des étiquettes justifiant de son entretien de 1987 à 2009. Cette auto est à envisager aujourd'hui comme une base de restauration ou comme une banque de pièces à utiliser pour un autre projet.

In 1962, the new popular saloon of the Renault company appeared: the R8. Its more modern style and its four disc brakes make it an interesting alternative to the Peugeot 204 and 304. It was a great success, and several variations appeared, including the Gordini sports car, which marked its era. Production of the car ended in France in 1973.

The car we are presenting is a type R1130, which was registered on 24 January 1964. The bodywork has a Ural Grey paintwork which was redone many years ago. The interior is not very well preserved and the upholstery is partly damaged. The body and the chassis show perforated corrosion marks. Mechanically, this R8 is equipped with a 689-01 engine that needs to be restarted. There are labels in the engine compartment showing that it was serviced from 1987 to 2009. This car is to be considered today as a basis for restoration or as a bank of parts to be used for another project.

Version fourgonnette
Utilitaire mythique
Base de restauration

Carte grise française
Châssis n° 8425333
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Van version
Legendary utility vehicle
Basis for restoration project

French title
Chassis n° 8425333
Vehicle sold as is, without technical inspection

500 - 800 € SANS RÉSERVE

1979

RENAULT 4 F6

La Renault 4 fait partie des plus grands succès de l'automobile française. Avec plus de 8 millions d'exemplaires, elle fut utilisée par les services publics comme la Poste ou même la Gendarmerie, et est encore aujourd'hui très tendance grâce notamment au rallye du 4L Trophy. Sa production prendra fin en 1992 dans une usine slovène, après 31 ans de bons et loyaux services.

L'exemplaire que nous présentons ici est une version fourgonnette, mis en circulation le 5 avril 1979. Elle répond à la combinaison de couleur la plus répandue pour ce modèle : carrosserie blanche et intérieur noir. Son compteur affiche aujourd'hui 131 177 kilomètres. Une restauration été amorcée il y a quelques années mais certains éléments n'ont pas été remontés. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. D'un point de vue mécanique, le moteur démarre et la voiture roule. Cette Fourgonnette F6 constitue donc un intéressant projet de restauration pour un amateur éclairé.

The Renault 4 is one of the greatest success of the French automobile. With more than 8 million units sold, it was used by public services such as the Post Office or even the Gendarmerie, and is still very trendy today, thanks to the 4L Trophy rally. Its production ended in 1992 in a Slovenian factory, after 31 years on the roads all over the world.
The car we present here is a van version, on the road since April 5th 1979. It is the most common color combination for this model: white body and black interior. Its odometer presents today 131,177 km. A restoration has been started a few years ago but some parts have not been reassembled. Marks of corrosion can be seen on the body and the chassis. From a mechanical point of view, the engine starts and the car runs. This F6 van is therefore an interesting restoration project for a connoisseur.

Projet de restauration
Populaire attachante
Etat d'origine

Sans carte grise
Châssis n° 1559537
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Sweet popular
Original condition

Sold without any title
Chassis n° 1559537
Vehicle sold as is, without technical inspection

800 - 1 200 € SANS RÉSERVE

CIRCA 1969

RENAULT 6

La Renault 6 arrive sur le marché en 1968, elle vient compléter la gamme Renault en remplacement de la Dauphine dont la production a cessé un an plus tôt. Située entre la mythique 4L et la petite berline familiale R16, elle trouve très vite son public et restera en production jusqu'en 1980.

L'exemplaire que nous présentons est une Renault 6 TL phase 1. Elle se trouve dans sa configuration d'origine et porte sur sa carrosserie le poids des années. Son habitacle n'est pas très bien conservé et son compteur affiche 33 600 km.

Des traces de corrosion perforantes sont à noter par endroits au niveau de la carrosserie et du châssis. D'un point de vue mécanique, le moteur n'est pas bloqué, mais sera à remettre en route. Cette Renault 6 constitue une base de restauration pour tout passionné de la marque au losange.

The Renault 6 came on the market in 1968, and complete the Renault range in replacement of the Dauphine whose production stopped one year earlier. Between the legendary 4L and the small family R16 berline. It quickly found its clientele and remained in production until 1980.
The car we present is a Renault 6 TL phase 1. It is in its original configuration and presents on its body the time's marks. Its interior is not very well preserved and its odometer shows 33 600 km. Marks of perforating corrosion are to be noticed in some places on the body and the chassis. From a mechanical point of view, the engine is not blocked, but will have to be restarted. This Renault 6 is a good base for restoration for any Renault enthusiast.

Voiture emblématique
Moteur tournant
Voiture attachante

Carte grise française
Châssis n° 0900185
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Emblematic car
Engine running
Endearing car

French title
Chassis n° 0900185
Vehicle sold as is, without technical inspection

300 - 600 € SANS RÉSERVE

1979

RENAULT 4L

La Renault 4 fait partie des plus grands succès de l'automobile française. Avec plus de 8 millions d'exemplaires, elle fut utilisée par les services publics comme la Poste ou même la Gendarmerie, et est encore aujourd'hui très tendance grâce notamment au rallye du 4L Trophy. Sa production prendra fin en 1992 dans une usine slovène, après 31 ans de bons et loyaux services.

L'exemplaire que nous présentons ici est une version berline mise en circulation le 6 février 1979. Sa carrosserie se trouve en mauvais état, on notera qu'elle a été repeinte il y a de nombreuses années. Des traces de corrosion perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Son habitacle entièrement d'origine n'est pas très bien conservé et la sellerie comporte des déchirures. D'un point de vue mécanique, le moteur est tournant. Cette Renault 4 sera à envisager comme une base de pièces pour un autre projet de restauration.

The Renault 4 is one of the greatest success of the French automobile. With more than 8 million units sold, it was used by public services such as the Post Office or even the Gendarmerie, and is still very trendy today, thanks to the 4L Trophy rally. Its production ended in 1992 in a Slovenian factory, after 31 years on the roads all over the world.
The car we present here is a berline version that is on the road since February 6th 1979. Its body is in bad condition, it has been repainted many years ago. Marks of perforating corrosion can be seen on the body and the chassis. The interior is not very well preserved and the upholstery has some tears. From a mechanical point of view, the engine is running. This Renault 4 has to be considered as a basis or as a donor for another restoration project.

Intéressante version break
Base de restauration
Voiture attachante

Station wagon version
Restoration basis
Endearing car

Carte grise française
Châssis n° 90P 2875537
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 90P 2875537
Sold as is, without technical inspection

2 500 - 4 500 € SANS RÉSERVE

1958

SIMCA ARONDE 90 P CHÂTELAINE

La Simca 9 (Aronde) est présentée le 31 mai 1951 avec des campagnes de publicité excessivement modernes pour l'époque. Côté technique la voiture est équipée du 1221cc d'origine Fiat. Sa grande originalité est d'être la première voiture de la marque étudiée entièrement par Simca et c'est aussi la première à recevoir une carrosserie monocoque. Fin 1952, une version break appelée Châtelaine sera disponible au catalogue.

L'auto que nous présentons est une Aronde Châtelaine type 90 P mise en circulation le 30 septembre 1958. Elle a été repeinte il y a quelques années dans une teinte bleue ciel. A l'intérieur on observe une sellerie en skaï marron. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vu mécanique, le moteur nécessitera une remise en route, on notera que celui-ci n'est pas boqué. Ce petit break très charmant constitue une intéressante base de restauration.

The Simca 9 (Aronde) was presented on 31 May 1951 with excessively modern advertising campaigns for the time. On the technical side, the car is equipped with a 1221cc engine from Fiat. Its great originality was that it was the first car of the brand to be designed entirely by Simca and it was also the first to receive a monocoque body. At the end of 1952, a station wagon version called Châtelaine was available in the catalogue.

The car we are presenting is an Aronde Châtelaine type 90 P which was launched on 30 September 1958. It was repainted a few years ago in a sky blue colour. Inside, the upholstery is in brown skaï. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and chassis. From a mechanical point of view, the engine will need to be restarted. This very charming little station wagon makes an interesting basis for restoration.

Peinture partiellement d'origine
Carnet d'entretien
Bonne base de restauration

Partially original paintwork
Service booklet
Good basis for restoration

Carte grise française
Châssis n° 90R 856033
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 90R 856033
Sold as is, without technical inspection

2 000 - 4 000 € SANS RÉSERVE

1957

SIMCA ARONDE 90 R INTENDANTE

AGUTTES

La Simca 9 (Aronde) est présentée le 31 mai 1951 avec des campagnes de publicité excessivement modernes pour l'époque. Côté technique la voiture est équipée du 1221cc d'origine Fiat. Sa grande originalité est d'être la première voiture de la marque étudiée entièrement par Simca et c'est aussi la première à recevoir une carrosserie monocoque. Fin 1954, une version pick-up bâchée appelée Intendante sera disponible au catalogue.

L'auto que nous présentons est une Intendante type 90 R. Elle a été acquise le 7 juin 1957 par M. Francis Bel alors garagiste à Moulins. Sa peinture est en partie d'origine et la pub du garage est toujours présente sur la porte arrière. A l'intérieur on retrouve un tableau de bord et une sellerie en skaï bleu eux aussi entièrement d'origine. La voiture est accompagnée de son carnet d'entretien qui laisse présager que les 87 500 km au compteur correspondent au kilométrage d'origine. Son moteur Flash 1300 a subi une réfection en 2003 à 73 732 km, il sera néanmoins à remettre en route. Des traces de corrosion sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis.

The Simca 9 (Aronde) was presented on 31 May 1951 with excessively modern advertising campaigns for the time. On the technical side the car is equipped with the original Fiat 1221cc engine. Its great originality was that it was the first car of the brand to be designed entirely by Simca and it was also the first to receive a monocoque body. At the end of 1954, a covered pick-up version called Intendante was available in the catalogue.

The car we are presenting is an Intendante type 90 R. It was registrate on 7 June 1957 by Mr Francis Bel, then a garage owner in Moulins. The paintwork is partly original and the garage advertisement is still present on the rear door. Inside, the dashboard and upholstery in blue skaï are also entirely original. The car is accompanied by its service booklet which suggests that the 87,500 km on the odometer correspond to the original mileage. The Flash 1300 engine was rebuilt in 2003 at 73,732 km, but will have to be restarted. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and chassis.

Entièrement d'origine
Belle configuration
Base de restauration

Carte grise française
Châssis n° 494 889
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Completely original
Nice configuration
Basis restoration project

French title
Chassis n° 494 889
Sold as is, without technical inspection

1 200 - 1 800 € SANS RÉSERVE

1956

SIMCA ARONDE 90 A

La Simca 9 (Aronde) est présentée le 31 mai 1951 avec des campagnes de publicité excessivement modernes pour l'époque. Côté technique la voiture est équipée du 1221cc d'origine Fiat. Sa grande originalité est d'être la première voiture de la marque étudiée entièrement par Simca et c'est aussi la première à recevoir une carrosserie monocoque. En 1956, sa carrosserie reçoit quelques évolutions et un moteur 1300.

L'auto que nous présentons est une 90 A mise en circulation en 1956. Elle se présente aujourd'hui dans son strict état d'origine. Sa carrosserie crème est associée à un charmant intérieur bleu et blanc. L'habitacle se trouve dans son jus, on y retrouve le tableau de bord circulaire caractéristique du modèle 1300. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Au niveau mécanique elle est dotée d'un moteur Flash 1300 qui nécessitera une remise en route. Cette charmante auto constitue une base de restauration intéressante ou une banque de pièces détachées pour un autre projet.

The Simca 9 Aronde was presented on May 31, 1951 with advertising campaigns excessively modern for the time. On the technical point of view, the car is equipped with a 1221cc engine from Fiat. Its great originality is to be the first car of the brand studied entirely by Simca and it is also the first to receive a monocoque body. In 1956, its bodywork received some evolutions and a 1300 engine.
The car we are presenting is a 90 A, on the road since 1956. It is presented today in its strict original condition. Its cream bodywork is associated with a charming blue and white interior. The interior is in its original condition, with the circular dashboard characteristic of the 1300 model. Some perforating marks of corrosion are to be noticed on the bodywork and the chassis. Mechanically, it is equipped with a Flash 1300 engine that will need to be started again. This charming car constitutes an interesting restoration basis or a donor for another project.

Finition étoile
Intérieur d'origine
Base de restauration

Etoile edition
Original interior
Restoration base

Carte grise française
Châssis n° 323 129
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 323 129
Sold as is, without technical inspection

1 200 - 1 800 € SANS RÉSERVE

1962

SIMCA ARONDE P 60 ÉTOILE

La Simca 9 (Aronde) est présentée le 31 mai 1951 avec des campagnes de publicité excessivement modernes pour l'époque. Côté technique la voiture est équipée du 1221cc d'origine Fiat. Sa grande originalité est d'être la première voiture de la marque étudiée entièrement par Simca et c'est aussi la première à recevoir une carrosserie monocoque. En 1959, les Arondes deviennent des P60, le P signifiant Personnalisation, Simca offre ainsi la possibilité de personnaliser sa voiture.

L'auto que nous présentons fut mise en circulation le 3 mars 1962. Elle a été repeinte il y a de nombreuses années dans une teinte rouge différente de sa couleur blanche d'origine. Son intérieur quant à lui est toujours dans sa configuration d'époque. Sa sellerie beige en velours capitonnée se trouve en état d'usage. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du côté mécanique, son moteur nécessitera une remise en route. Cette petite berline s'envisage comme base de restauration ou en tant que voiture donneuse pour un autre projet.

The Simca 9 (Aronde) was presented on 31 May 1951 with excessively modern advertising campaigns for the time. On the technical side the car is equipped with the original Fiat 1221cc engine. Its great originality was that it was the first car of the brand to be designed entirely by Simca and it was also the first to receive a monocoque body. In 1959, the Arondes became the P60, the P standing for Personalisation, Simca thus offered the possibility to personalise its car.

The car we are presenting was registrate on 3 March 1962. It was repainted many years ago in a red colour different from its original white colour. The interior is still in its original configuration. Its beige velvet upholstery is in used condition. The bodywork and chassis show traces of corrosion in some places. On the mechanical side, the engine needs to be restarted. This small sedan can be considered as a basis for restoration or as a donor car for another project.

Vaisseau amiral de la marque
Belle configuration
Projet de restauration

Flagship of the brand
Nice configuration
Restoration project

Carte grise française
Châssis n° 163838
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 163838
Sold as is, without technical control

3 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1958

SIMCA VEDETTE CHAMBORD

La Simca Chambord est présentée au salon de Paris 1957, elle correspond à la deuxième série de la Vedette lancée en 1954. Elle se caractérise par sa nouvelle calandre, son pare-brise panoramique et ses ailes arrière pointues aux influences américaines. Au niveau mécanique, elle est toujours équipée du moteur V8 à soupapes latérales de 2351 cc.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 20 mai 1958. Sa carrosserie présente une teinte bicolore noire et grise qui a été refaite il y a quelques années. L'habitacle est doté d'une sellerie en skaï rouge, de moquettes grises et de son autoradio d'origine. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Le moteur a subi une importante révision avant l'achat de son actuel propriétaire en 2017, il se présente aujourd'hui en état de marche. Cette auto statutaire des années 50 constitue une intéressante base de restauration pour tout amateur du modèle.

The Simca Chambord was presented at the 1957 Paris Motor Show. It was the second series of the Vedette launched in 1954. It is characterised by its new radiator grille, panoramic windscreen and pointed rear wings with American influences. Mechanically, it is still equipped with the 2351 cc side-valve V8 engine.

The present car was launched on 20 May 1958. The bodywork has a two-tone black and grey colour scheme that was redone a few years ago. The interior has red leatherette upholstery, grey carpets and the original car radio. The bodywork and the chassis show some perforating corrosion in some places. The engine was extensively overhauled prior to the purchase by its current owner in 2017 and is now in running order. This 50's status car makes an interesting restoration base for any model enthusiast.

Type S1EB1
Look seventies
Belle configuration

Carte grise française
Châssis n° S1EB16P273172
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Type S1EB1
Seventies look
Nice configuration

French title
Chassis n° S1EB16P273172
Sold as is, without technical control

1 200 - 1 800 € SANS RÉSERVE

1975

SIMCA 1000

Concurrente principale des Renault Dauphine puis 8, la Simca 1000 est présentée au public en 1961. Elle remporte rapidement un grand succès auprès du public. Elle sera déclinée en version Rallye et reste aujourd'hui encore reconnue pour ses performances sportives. En 17 ans de carrière, près de 2 000 000 d'exemplaires seront fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation le 5 novembre 1975. Il se présente aujourd'hui dans sa configuration d'origine très seventies avec une carrosserie verte associée à un intérieur en velours et skaï orange. Des traces importantes de corrosion perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur sera à remettre en route. Cette auto se trouve aujourd'hui en mauvais état, elle vous permettra de compléter un projet en cours ou servira comme banque de pièces détachées.

Main competitor of the Renault Dauphine then 8, the Simca 1000 is presented to the public in 1961. It quickly became a great success with the public. It was later adapted to a Rally version and is still recognised today for its sporting performance. In its 17-year career, nearly 2,000,000 units were manufactured.

The example we are presenting here was registered on 5 November 1975. It is presented today in its original seventies configuration with a green body and an orange velvet and leatherette interior. The bodywork and chassis show significant traces of perforating corrosion. Mechanically, the engine will have to be restarted. This car is currently in poor condition, it will allow you to complete an ongoing project or serve as a spare parts bank.

800 - 1 200 € SANS RÉSERVE

Base de restauration
Intérieur d'origine
Moteur tournant

Carte grise française
Châssis n° 7744227
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration base
Original interior
Engine running

French title
Chassis n° 7744227
Sold as is, without technical control

1964

SIMCA 1300

La Simca 1300 arrive en 1963 comme remplaçante de l'Aronde. Son style à l'italienne est plus épuré et s'inscrit bien dans la tendance esthétique du moment. Elle hérite du 1300 Rush de la P60 qui se veut fiable et nerveux. Elle sera vite épaulée par une version 1500 plus sportive. Sa production s'arrêtera en 1967 au profit des versions 1301 et 1501 plus modernes.

Notre exemplaire fut mis en circulation le 9 décembre 1964. Il a été repeint il y a de nombreuses années dans une teinte rouge différente de sa couleur blanche d'origine. Dans l'habitacle on observe une sellerie en skaï rouge d'époque associée à des contre-portes bleues. Des traces de corrosion par endroits perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, le moteur est tournant. Cette charmante auto nécessitera une restauration avant d'arpenter de nouveau les routes françaises.

The Simca 1300 arrived in 1963 as a replacement for the Aronde. Its Italian style is more refined and fits well with the aesthetic trend of the time. It inherited the 1300 Rush from the P60 which was reliable and responsive. It was soon joined by a sportier 1500 version. Its production will stop in 1967 in favour of the more modern 1301 and 1501 versions.
Our example was launched on 9 December 1964. It was repainted many years ago in a different red colour from its original white. In the interior, the upholstery is in period red leatherette with blue door panels. The bodywork and chassis show signs of corrosion in some places. Mechanically, the engine is running. This charming car will need a restoration before it can be driven on French roads again.

Historique connu
Projet de restauration
Première Simca traction

Known history
Restoration project
First Simca traction

Carte grise française
Châssis n° DB142252J
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° DB142252J
Sold as is, without technical control

1 200 - 1 800 € SANS RÉSERVE

1972

SIMCA 1100

La Simca 1100 est présentée au public en 1967, elle est la première traction de la marque française. Elle sera disponible en 3 et 5 portes ou encore en version break. Elle rencontrera un franc succès et sera vendue à plus de 2 000 000 d'exemplaires en 14 ans.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu par le concessionnaire Simca de Lorient le 31 octobre 1972. Elle présente une carrosserie blanche repeinte il y a plusieurs années. Son intérieur entièrement d'origine est assez bien conservé et son compteur affiche 28 693 km. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Au niveau mécanique, une remise en route sera à prévoir. La voiture est accompagnée de son carnet d'entretien ainsi que de toutes ses notices d'utilisation ou encore de sa brochure commerciale d'époque. Notre Simca 1100 originaire du Morbihan sera convaincre un amateur en quête d'un projet de restauration.

The Simca 1100 is presented to the public in 1967, it is the first traction car of the French brand. It will be available in 3 and 5 doors or in an estate version. It was a great success and sold more than 2,000,000 units in 14 years.

The example we are presenting was sold by the Simca dealer in Lorient on 31 October 1972. It has a white body repainted several years ago. The interior is entirely original and well preserved and the odometer shows 28,693 km. Traces of corrosion can be seen on the bodywork and chassis. Mechanically, the car needs to be restarted. The car is accompanied by its service booklet as well as all its user manuals and its period commercial brochure. Our Simca 1100 from the Morbihan region of France will convince an amateur looking for a restoration project.

3 000 - 6 000 € SANS RÉSERVE

1ère main jusqu'en 2016
Moteur refait récemment
Projet de restauration

Carte grise française
Vendu dans l'état, sans contrôle
techniqueChâssis n° 1095032

Only one owner until 2016
Engine rebuilt lately
Restoration project

French title
Chassis n° 1095032
Sold as is, without technical control

1979

AUTOBIANCHI A112 E

L'un des succès de la deuxième moitié des années 50 en Italie s'appelle la Fiat 500, petite citadine imprégnée de Dolce Vita. La mode des autos de ville est en pleine expansion, quand en 1969, Autobianchi présente son premier modèle de grande production, l'A112, destinée à concurrencer l'Austin Mini Cooper en Italie. La firme italienne déclinera ce modèle en deux finitions supplémentaires : l'une sportive, l'Abarth, et l'autre plus luxueuse, la E, pour Elégante.
L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui est une A112 E mise en circulation le 14 août 1979 à Cholet. Elle a conservé son intérieur d'origine et a reçu un voile de peinture il y a quelques années. Sa carrosserie présente des traces importantes de corrosion perforantes par endroits. Du point de vue mécanique, le moteur a été refait récemment, il démarre et la voiture roule. Cette petite citadine se présente donc comme base de restauration ou en tant que voiture donneuse pour une caisse plus saine.

In Italy, one of the success of the second half of the 1950s was the Fiat 500, a small city car steeped in Dolce Vita. The city car craze was in full swing when, in 1969, Autobianchi presented its first mass-produced model, the A112, designed to compete with the Austin Mini Cooper in Italy. The Italian firm would offer this model in two additional finishes: one sporty, the Abarth, and the other more luxurious, the E, for elegant.

The car we are presenting today is an A112 E that is on the road since August 14th 1979 in Cholet. It presents its original interior and has received a new paint a few years ago. The bodywork shows important marks of corrosion in some places. Mechanically, the engine has been rebuilt recently, it starts and the car runs. This little city car is therefore presented as a basis for restoration or as a donor car for a healthier body.

Sortie de grange
Française d'origine
A restaurer

Barn find
Original French
To be restored

Carte grise française
Châssis n° 2077481
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 2077481
Sold as is, without technical control

800 - 1 600 € SANS RÉSERVE

1966

FIAT 600

Lorsque l'on parle de Dolce Vita, une automobile vient vite en tête : la Fiat 500. Véritable succès commercial, elle partage la vedette avec sa grande sœur, la Fiat 600, apparue deux ans plus tôt en 1955. Déclinée par plusieurs filiales de Fiat à l'étranger, la production de cette citadine s'arrêtera 35 ans plus tard avec près de 5 000 000 d'exemplaires fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons est une Fiat 600 de type 100 D vendue neuve dans les Pyrénées-Orientales en 1966. Elle se présente aujourd'hui dans sa configuration d'origine avec une carrosserie rouge associée à un intérieur marron. Des traces de corrosion par endroit perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Cette auto n'ayant pas roulé depuis de nombreuses années, une remise en état de la mécanique est à prévoir.

When we talk about Dolce Vita, one car comes quickly to mind: the Fiat 500. A real commercial success, it shares the limelight with its big sister, the Fiat 600, which appeared two years earlier in 1955. Declined by several Fiat subsidiaries abroad, the production of this city car would end 35 years later with nearly 5,000,000 units manufactured.

The example we are presenting is a Fiat 600 type 100 D sold new in the Pyrénées-Orientales in 1966. It is presented today in its original configuration with red bodywork and brown interior. The bodywork and the chassis show perforating corrosion in some places. This car has not been driven for many years and needs to be refurbished.

Sortie de grange
Française d'origine
A restaurer

Carte grise française
Châssis n° 1 655 757
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Barn find
Sold in France
To be restored

French title
Chassis number 1 655 757
Sold as is, without technical control

800 - 1 600 € SANS RÉSERVE

1963

FIAT 600

Lorsque l'on parle de Dolce Vita, une automobile vient vite en tête : la Fiat 500. Véritable succès commercial, elle partage la vedette avec sa grande sœur, la Fiat 600, apparue deux ans plus tôt en 1955. Déclinée par plusieurs filiales de Fiat à l'étranger, la production de cette citadine s'arrêtera 35 ans plus tard avec près de 5 000 000 d'exemplaires fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons est une Fiat 600 de type 100 D vendue neuve en France en 1963. Elle se présente aujourd'hui dans son état d'origine avec une carrosserie crème associée à un intérieur rouge. Des traces de corrosion par endroit perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Cette auto n'ayant pas roulé depuis de nombreuses années, une remise en état de la mécanique est à prévoir.

When we talk about Dolce Vita, one car comes quickly to mind: the Fiat 500. A real commercial success, it shares the limelight with its big sister, the Fiat 600, which appeared two years earlier in 1955. Declined by several Fiat subsidiaries abroad, the production of this city car would end 35 years later with nearly 5,000,000 units manufactured.

The example we are presenting is a Fiat 600 type 100 D sold new in France in 1963. It is presented today in its original condition with a cream body and red interior. The bodywork and the chassis show perforating corrosion in some places. This car has not been driven for many years and needs to be refurbished.

Version Neckar
Sortie de grange
A restaurer

Neckar version
Barn find
To be restored

Carte grise française
Châssis n° 2187076
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

French title
Chassis n° 2187076
Sold as is, without technical control

800 - 1 600 € SANS RÉSERVE

1967

FIAT NECKAR JAGST 2

Lorsque l'on parle de Dolce Vita, une automobile vient vite en tête : la Fiat 500. Véritable succès commercial, elle partage la vedette avec sa grande sœur, la Fiat 600, apparue deux ans plus tôt en 1955. Déclinée par plusieurs filiales de Fiat à l'étranger, la production de cette citadine s'arrêtera 35 ans plus tard avec près de 5 000 000 d'exemplaires fabriqués.

Fiat avait comme filiale en Allemagne la marque Neckar, anciennement NSU, qui fabriquait ses 600 sous licence dès 1960. Notre exemplaire correspond à la deuxième évolution de ce modèle appelée Jagst 2. Elle est reconnaissable à ses portes s'ouvrant contre le vent. Mise en circulation le 14 mars 1967, cette auto présente une carrosserie bleue associée à un intérieur gris et blanc. Des traces de corrosion par endroit perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Cette auto n'ayant pas roulé depuis de nombreuses années, une remise en état de la mécanique est à prévoir.

When talking about Dolce Vita, one car comes quickly to mind: the Fiat 500. A real commercial success, it shares the limelight with its big sister, the Fiat 600, which appeared two years earlier in 1955. Declined by several Fiat subsidiaries abroad, the production of this city car would end 35 years later with almost 5,000,000 units manufactured.

Fiat had a subsidiary in Germany, Neckar, formerly NSU, which manufactured its 600 under licence from 1960. Our example corresponds to the second evolution of this model called Jagst 2, recognisable by its doors opening against the wind. Released on 14 March 1967, this car has a blue body and a grey and white interior. The bodywork and the chassis show perforating corrosion in some places. This car has not been driven for many years and needs to be refurbished.

Sortie de grange
Configuration d'origine
A restaurer

Carte grise française
Vendu dans l'état, sans contrôle technique
Châssis n° 2171871

Barn find
Original configuration
To be restored

French title
Chassis n° 2171871
Sold as is, without technical control

800 - 1 600 € SANS RÉSERVE

1967

FIAT 600

Lorsque l'on parle de Dolce Vita, une automobile vient vite en tête : la Fiat 500. Véritable succès commercial, elle partage la vedette avec sa grande sœur, la Fiat 600, apparue deux ans plus tôt en 1955. Déclinée par plusieurs filiales de Fiat à l'étranger, la production de cette citadine s'arrêtera 35 ans plus tard avec près de 5 000 000 d'exemplaires fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons est une Fiat 600 de type 100 D mise en circulation en 1967. Elle se présente aujourd'hui dans sa configuration d'origine avec une carrosserie bleue ciel associée à un intérieur gris et crème en skaï. Des traces de corrosion par endroit perforantes sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Cette auto n'ayant pas roulé depuis de nombreuses années, une remise en état de la mécanique est à prévoir.

When talking about Dolce Vita, one car comes quickly to mind: the Fiat 500. A real commercial success, it shares the limelight with its big sister, the Fiat 600, which appeared two years earlier in 1955. Declined by several Fiat subsidiaries abroad, the production of this city car would end 35 years later with nearly 5,000,000 units manufactured.

The example we are presenting is a Fiat 600 type 100 D, launched in 1967. It is presented today in its original configuration with a light blue body and a grey and cream skai interior. The bodywork and the chassis show perforating corrosion in some places. This car has not been driven for many years and needs to be refurbished.

Projet de restauration
Documentation d'origine
Belle patine

Carte grise française
Châssis n° B1205096 H LSX
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

Restoration project
Original documentation
Nice patina

French title
Chassis n° B1205096 H LSX
Sold as is, without technical control

2 000 - 3 000 € SANS RÉSERVE

1962

HILLMAN SUPER MINX

Dans les années 60, le Groupe Rootes dirige plusieurs marques automobiles, et parmi elle figure Hillman et sa populaire Minx. En 1961 sort la Super Minx, destinée à renouveler le concept de la Minx, mais toujours sur la même plateforme Audax. Produite de 1961 à 1965, ce modèle connaitra 4 séries différentes ainsi que des versions cabriolets et breaks.

Notre exemplaire est mis en circulation le 31 octobre 1962 et n'a connu que deux propriétaires depuis 1978. Aujourd'hui dans une teinte de bleu ciel à toit blanc, elle présente une belle patine que ce soit au niveau de sa carrosserie ou de son habitacle. Cette voiture possède toujours ses notices d'utilisation et sa brochure commerciale d'époque. Des traces de corrosion par endroit perforante sont à noter au niveau de sa carrosserie et de son châssis. Une remise en route de son moteur sera à prévoir. Cette auto constitue une intéressante base de restauration.

In the 1960s, the Rootes Group ran several car brands, including Hillman and its popular Minx. In 1961 the Super Minx was launched, which was intended to renew the Minx concept, but still on the same Audax platform. Produced from 1961 to 1965, this model had 4 different series as well as convertible and estate versions.

Our car was launched on 31 October 1962 and has had only two owners since 1978. Today, in a sky blue colour with a white roof, it has a beautiful patina, both on the body and on the interior. The car still has its original owner's manual and brochure. Traces of perforating corrosion are to be noted on the bodywork and chassis. The engine needs to be restarted. This car constitutes an interesting basis for restoration.

Le mythe américain
Boite automatique
Direction assistée

Carte grise française
Châssis n° 3A57MX848
Vendu dans l'état, sans contrôle technique

The American myth
Automatic gearbox
Power steering

French title
Chassis n° 3A57MX848
Sold as is, without technical control

14 000 - 18 000 € SANS RÉSERVE

1957

CHEVROLET APACHE 3100

Le pick-up américain fait certainement partie des plus grandes figures de la pop culture. L'image du Farmer texan se mêle au surfer de la côte ouest à travers cette auto ayant réunis des amateurs de toutes générations et en tout temps. A la fin de la Seconde Guerre Mondiale, Chevrolet décide de renouveler sa gamme d'utilitaires populaires. Sort en 1947 la gamme des « Advance Design », puis en 1955 les « Task Force ».

L'exemplaire que nous présentons est un Apache 3100 mis en circulation en 1957. Il a subi il y a quelques années une restauration mécanique et cosmétique au Mexique. Il présente aujourd'hui une carrosserie bleue ciel associée à un intérieur en simili bleu et blanc. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie. D'un point de vue mécanique, le V8 démarre au quart de tour, on notera qu'il est utilisé régulièrement par son propriétaire.

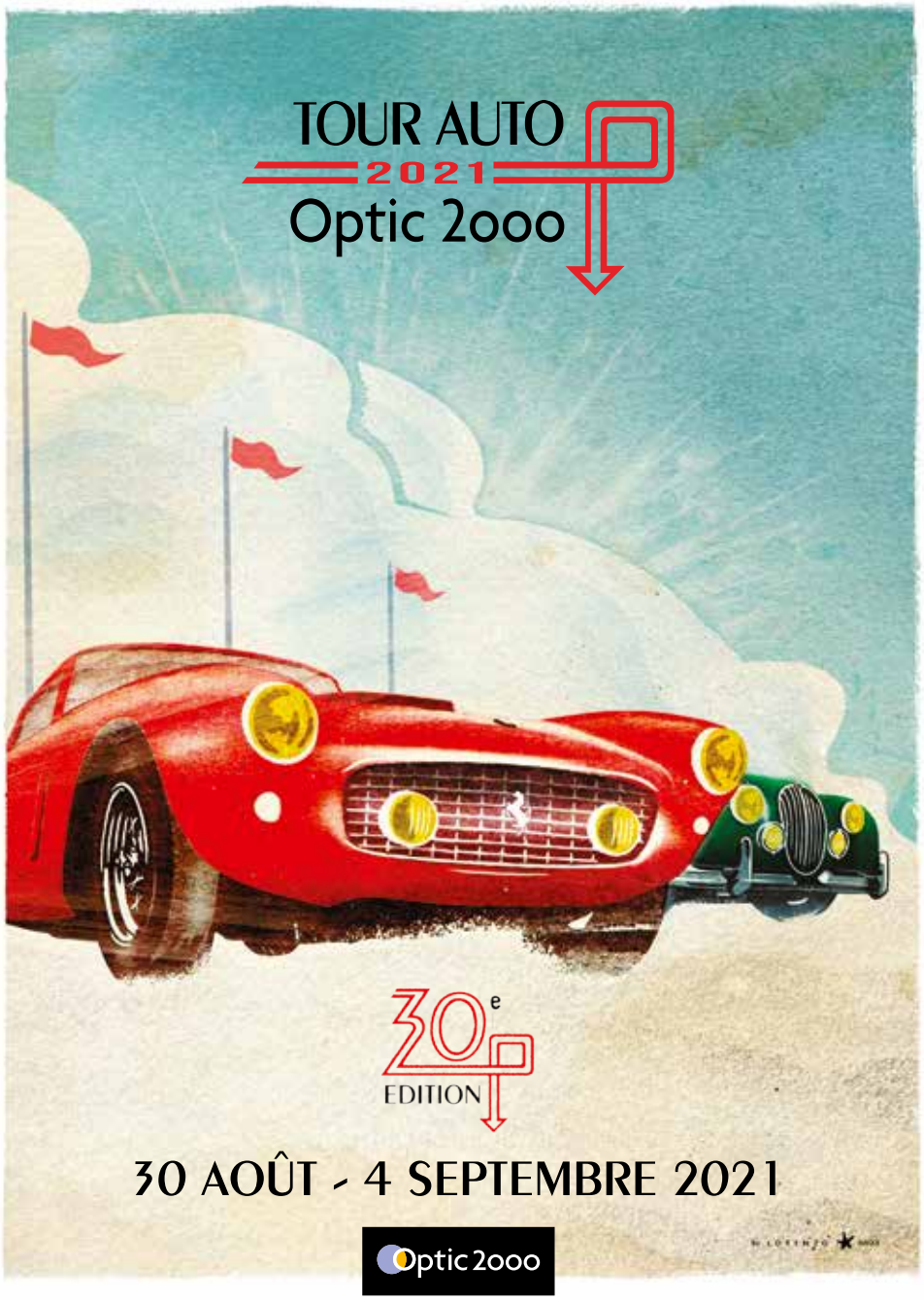
The American pick-up is certainly one of the greatest figures in pop culture. The image of the Texan farmer is mixed with the West Coast surfer in this car that has brought together fans of all generations and all times. At the end of the Second World War, Chevrolet decided to renew its range of popular utility vehicles. In 1947 the «Advance Design» range was launched, followed in 1955 by the «Task Force».

The example we are presenting is an Apache 3100 that was registrate in 1957. A few years ago, it underwent a mechanical and cosmetic restoration in Mexico. It now has a light blue body and a blue and white leatherette interio. Traces of corrosion can be seen on the bodywork. From a mechanical point of view, the V8 engine starts at a very fast pace and is regularly used by its owner.

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
30 août 2021



AGUTTES

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

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2021

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 TGI honoraires acheteurs : 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'Eté / Paris 2021 : Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule. Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans un local fermé et sécurisé à 25 km de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

- Pour les lots 1 à 59 inclus : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 300€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.
- Pour les lots 60 à 100 inclus : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 150€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.
- A partir du lundi 28 juin inclus, 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.

Photographes pour cette vente :
Antoine Pascal, Mathieu Bonnevie, Arthur Chambre

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 2021

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 Summer Sale 2021: An email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle. Vehicles will be stored on the evening of the sale at 25 kilometers from Paris. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

- *From lot 1 to 59 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €300 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.*
- *From lot 60 to 100 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €150 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.*
- *From the Monday 28 of June included, 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 authorization and a copy of his/her proof of identity.*

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. 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*

AUTOMOBILIA
ONLINE ONLY

Prochaine vente
du 13 au 21 juillet 2021

OÙ QUE VOUS SOYEZ,
CLIQUEZ ET ENCHÉRISSEZ
SUR **ONLINE.AGUTTES.COM**

AGUTTES
ONLINE

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

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 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 publique 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

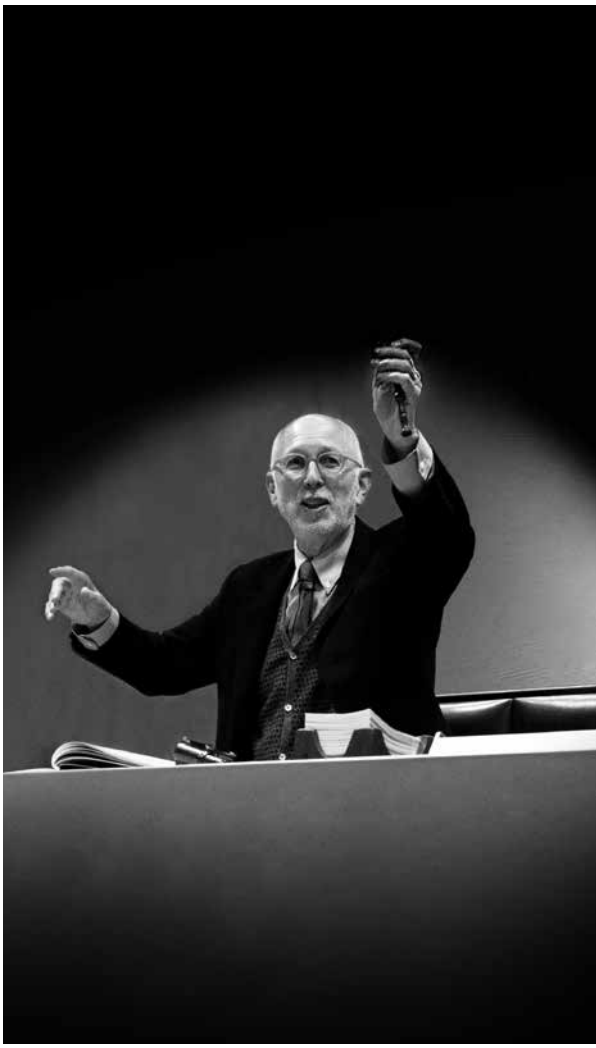
Venir et enchérir en salle

5

Payer et récupérer son lot

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

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur



Claude Aguttes, président et commissaire-priseur

AGUTTES

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

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

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

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

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

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

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

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

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

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

Mobilier, Sculptures & Objets d'Art
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
Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

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

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

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

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

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

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

Lyon
Audrey Mouterde
+33 (0)4 37 24 24 28 - mouterde@aguttes.com

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

1966 - Porsche 906 Carrera 6. Une des six vendues neuves par l'importateur français Sonauto. **Vendue 1 580 000 € TTC**

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

MAI
JUIN
JUILLET
2021

Calendrier des ventes

31·05
EMPIRE
BICENTENAIRE DE
LA MORT DE NAPOLÉON IER
Aguttes Neuilly

09·06
ARTS DE LA CHINE
L'ÂME
DU COLLECTIONNEUR
Aguttes Neuilly

20·06
AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'ÉTÉ
Aguttes Neuilly

28·06
IMPRESSIONNISTE & MODERNE
Aguttes Neuilly

01·07
DESIGN DU 20E SIÈCLE
Aguttes Neuilly

03·06
LIVRES ANCIENS & MODERNES, ESTAMPES
Aguttes Neuilly

14·06
LES COLLECTIONS ARISTOPHIL
LES BALLONS MONTÉS
Aguttes Neuilly

21·06
MONTRES
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

28·06
ART CONTEMPORAIN
DE L'APRÈS GUERRE
À NOS JOURS
Aguttes Neuilly

05·07
MONTRES
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

07·06
PEINTRES D'ASIE ŒUVRES MAJEURES
Aguttes Neuilly

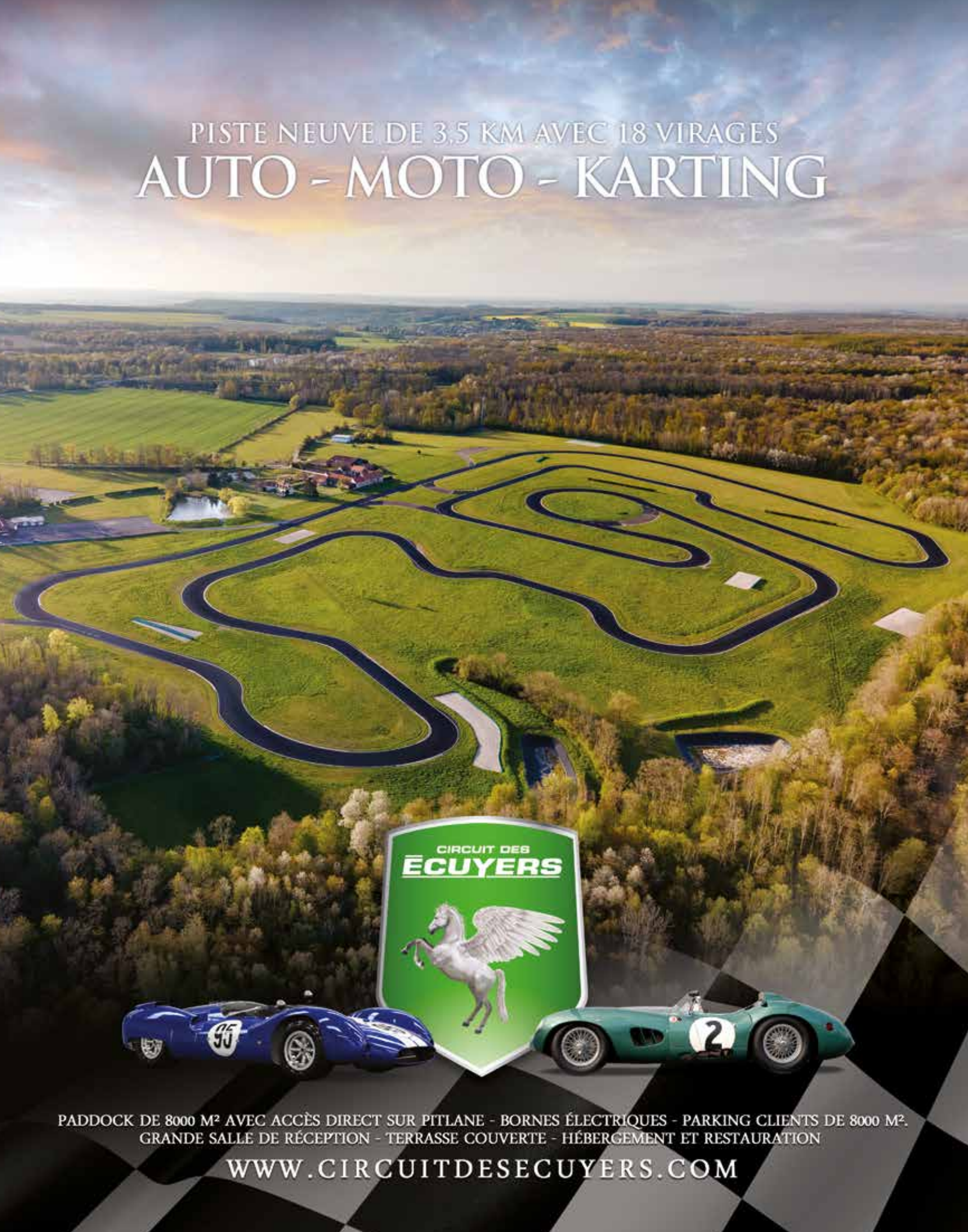
17·06
MAÎTRES ANCIENS
TABLEAUX & DESSINS
Aguttes Neuilly

24·06
BIJOUX & PERLES FINES
Aguttes Neuilly

30·06
VINS & SPIRITUEUX
Aguttes Neuilly

06·07
BIJOUX
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

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


PISTE NEUVE DE 3,5 KM AVEC 18 VIRAGES
AUTO - MOTO - KARTING
CIRCUIT DES
ÉCUYERS
PADDOCK DE 8000 M² AVEC ACCÈS DIRECT SUR PITLANE - BORNES ÉLECTRIQUES - PARKING CLIENTS DE 8000 M².
GRANDE SALLE DE RÉCEPTION - TERRASSE COUVERTE - HÉBERGEMENT ET RESTAURATION
WWW.CIRCUITDESECUYERS.COM

TEA CEREDE

L'assureur des Véhicules de Prestige et de Collection

L'ASSUREUR PASSIONNÉMENT COLLECTION DEPUIS 1960

Photos Droits Réservés

Société de courtage d'assurance inscrite à l'ORIAS
sous le n° 07 000 265 - RCS Paris -612 015 784

5 rue du Général Foy
75008 – Paris
Contact : Corinne Cérède
Tél. +33 (6) 12 11 47 41
Mail. ccerede@finaxy.com

WWW.TEA-CEREDE.COM

Filiale de FINAXY GROUP

BRIMONCOURT
CHAMPAGNE
BRIMONCOURT
CHAMPAGNE
BRIMONCOURT
BRUT RÉGENCE
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

Fiat ABARTH

AGUTTES