

AUTOMOBILES DE PRESTIGE et DE COLLECTION, AUTOMOBILIA Dimanche 24 mai 2015 à 11h30 Deauville

Expositions publiques

Samedi 23 mai 2015 de 9h à 19h Dimanche 24 mai 2015 de 9h à 11h

Responsable de la vente

Agathe Thomas 04 37 24 24 29
voitures@aguttes.com

Claude aguttes

01 47 45 55 55 claude@aguttes.com

Contact etude

Agathe Thomas 04 37 24 24 29 voitures@aguttes.com

Consultant

Benjamin Arnaud
06 13 55 05 29

Avec la collaboration de

Geoffroi Bajot

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

1Ensemble comprenant :

- un pin's «AC» (Automobile Club),
- un briquet en forme de Jeep,
- un livre «Autos de Carreras»,
- «Automobiles de collection», catalogue de ventes aux enchères,
- «Automobiles à Barbizon», catalogue de ventes aux enchères.

100 / 150 €

2Calandre de voiture formant vitrine

avec une mascotte figurant une gazelle.
Haut. : 83 cm

1 000 / 1 200 €

3Mascotte en bronze patiné

figurant un indien chevauchant un escargot.
Haut. : 13 cm

500 / 600 €

4E. BREGEON d'après.

Mascotte en bronze mordoré figurant une oie à l'envol.
Haut. : 14.5 cm

350 / 450 €

5Mascotte en bronze patiné

figurant un enfant coiffé d'un bonnet d'âne.
Haut. : 13 cm

150 / 200 €

6H. RAYMOND, d'après.

Mascotte en aluminium figurant une jeune femme contorsionniste.
Haut. : 12 cm

250 / 350 €

7M. BERTIN (1887 - 1955), d'après.

Mascotte en bronze argenté figurant un Poulbot. Gravée «attention !».
Haut. : 9 cm

200 / 300 €

8Ch. PAILLET (1871 - 1937), d'après.

Mascotte en bronze doré figurant une oie à l'envol.
Haut. : 10.5 cm

250 / 350 €

9BOFILL, d'après.

Mascotte en bronze argenté figurant un cochon.
Haut. : 8 cm

500 / 600 €

10Mascotte Art déco en bronze patiné

figurant une plongeuse.
Haut. : 13 cm

150 / 200 €

11 Mascotte en bronze argenté

représentant un bouledogue à l'attaque. Signé
Haut. : 11.5 cm

400 / 500 €

12

1969 - renault 16 1150

« La voiture à vivre de Renault »

La Renault 16 fête cette année son demi-siècle. Elle fut en effet présentée à la presse en 1965 sous sa déclinaison 1150 et même élue voiture de l'année en 1966. Elle va faire une vraie carrière et accompagner la vie des français pendant près de 15 ans. C'est la première automobile française dotée d'un hayon et non d'une malle classique. Le modèle que nous présentons a été mis en circulation le 17 juin 1969 et fait donc partie des premières générations avec les petits feux arrière en amande. C'était le véhicule de démonstration d'un agent Renault, la voiture n'a connu deux propriétaires à ce jour, elle totalise seulement 68 796 kilomètres d'origine. Il s'agit d'un type R 1150 dans une livrée blanche avec un intérieur en drap rouge. Elle est équipée du moteur 4 cylindres de 1470 cm³ développant 54 ch, accouplé à une boîte de vitesse mécanique dont la commande se fait au volant. L'intérieur est accueillant avec une grande banquette avant avec accoudoir, le conducteur s'installe derrière les compteurs horizontaux. La voiture est dans un bon état d'origine aussi bien intérieur qu'extérieur, conservée avec soin par son actuel propriétaire depuis de nombreuses années. La patine est intéressante, la voiture fonctionne bien. Il est aujourd'hui devenu difficile de trouver des véhicules dans un état d'origine satisfaisant, notre exemplaire vous permettra de fêter dignement les 50 ans de la R16.

2015 is the Renault 16's jubilee. Released in 1965, she became Car of the year in 1966. She made quite a career and lived among French people during almost 15 years. First car in the world equipped with a hatch instead of a classic trunk, our model was released on 17th June 1969 and is one of the first series with distinguishable rear lights. She was a demonstration vehicle of a Renault commercial agent and has known two owners, with only 68 796 km. It is a white 1150 model with red fabric inside. It is powered by a 1470cc four cylinder engine for 54 bhp with a manual steering-wheel-lever gearbox. The inside has a large bench on front. This car remains in very good condition, well-preserved by its current owner for several years, a very rare occasion to find a R16 in such original condition, a nice way to celebrate her jubilee.

Kilométrage : 68 796 km au compteur - N° de châssis : R 1150 / 1065895 - Carte grise française

French registration

3 000 / 5 000 €

13

1952 - Citroën Traction 11 BL

« La voiture qui révolutionna le monde de l'automobile »

De 1934 à 1957, la Traction a accompagné la vie des français. Elle propose des solutions très novatrices pour l'époque : roues avant motrices, caisse monocoque, ligne aérodynamique. Devenue une référence en matière de tenue de route, Citroën proposait une voiture révolutionnaire au comportement routier incroyable. D'abord proposée en 7, puis en 11 et enfin en 15 chevaux 6 cylindres, Elle symbolise à elle seule tout un pan de l'Histoire de France. La Traction 11 BL de 1952 est mue par un 4 cylindres en ligne d'une puissance de 56 CV, avec une boîte de vitesses à 3 rapports, une direction à crémaillère et 4 freins à tambours. Le modèle présenté est du 18 septembre 1952. Il s'agit d'un véhicule de deuxième main totalisant seulement 65 000 Km depuis sa sortie. Le premier propriétaire était un habitant de la région de Flers (Orne), le second propriétaire, une femme, normande également, l'a acquise en mai 1972 et lui a prodigué depuis 43 ans de bons soins. La voiture

a d'ailleurs conservé son immatriculation d'époque dans l'Orne. La voiture est dans un état qu'on pourrait qualifier de «pur jus». L'intérieur gris perle est d'origine et présente une belle patine, la carrosserie de couleur noire est en bon état ainsi que les soubassements. Il est rarissime de trouver un tel véhicule n'ayant connu que deux propriétaires. La voiture se conduit facilement et c'est un plaisir d'être à son volant. Un dossier d'entretien complet permettra de retracer l'histoire de cette voiture.

With the Traction, Citroën, that was to become the reference point in road holding, proposed a revolutionary car with incredible drive quality. First offered with a 7 horse power, then with a 11 horse power, and finally with a 15 horse power 6 cylinder, the Traction stands out as a piece of French history. The Traction 11 BL of 1952 is moved by a 4 cylinder in-line with a 56 horse power, with a 3-speed gearbox, a rack-and-pinion steering and 4 drum brakes. The present model dates from the 18th September 1952. It is a second-hand vehicle totalling only 65 000 km since it came out. The first owner used to live in the region of Flers (Orne). The second owner, a woman, who was also Norman, bought it in May 1972 and has taken great care of it for 43 years. Besides, the car has retained its original registration from the Orne. The car is in a very good condition, also is the original pearl grey inside. The black bodywork and the wheelbase are also very well preserved. It is very rare to find a vehicle such as this one with a history of only two owners. The car is easy to drive and affords a real driving pleasure. The maintenance record makes it possible to retrace the whole history of the car.

Kilométrage : 65 000 km au compteur - N° de châssis : 601 846 - Carte grise française

French registration

10 000 / 15 000 €

14

1952 - reproduction échelle 1/2 berliet TLR8 et TITAN

« Le bébé Berliet de la Bénédicte »

C'est en 1952 que la société BÉNÉDICTINE basée à Fécamp en Seine Maritime passe commande à Mr Albert Leblond, garagiste au 5 de la rue Jourdain à Paris d'un petit camion publicitaire à l'effigie de la marque, camion à l'échelle 1/2, identique au Berliet TLR 8 M qui sillonne les routes de France pour l'entreprise Normande. La commande de l'époque stipule : un tracteur semi remorque modèle réduit, comprenant un moteur, une boîte de vitesses, un système de freinage, d'éclairage et un équipement électrique complet. La tôlerie sera réalisée en Duralinox et sera une reproduction avec exactitude du tracteur Berliet et de la remorque Titan. L'ensemble mesure 6,6 mètres de long et est assemblé à partir de profilés d'acier. La peinture verte et jaune doit également être à l'identique du modèle roulant pour la firme. Le moteur est un 4 cylindres de 1100 cm³ d'origine Fiat, couplé à une boîte de vitesse Fiat, elle aussi, à 4 rapports. L'ensemble miniature est livré en Aout 1952, avec son grand frère ils parcourent les routes et font l'attraction lors des foires régionales et salons internationaux. Propriété de la même famille depuis plus de 25 ans, l'ensemble est proposé en bon état général bien que le tracteur soit à remettre en route. Le tracteur et la remorque possèdent respectivement leur titre de circulation français permettant donc un usage sur route. Un dossier très complet retraçant toute l'histoire de ce beau camion Bénédicte sera livré au futur acquéreur. Il s'agit d'une pièce unique du patrimoine français en bon état de conservation, d'un véhicule publicitaire particulièrement séduisant. In 1952, the Benedictine society, based in Fécamp in Seine-Maritime, asks to M. Albert Leblond a small advertiser trunk of 1/2 scale from the Berliet TLR 8M which drives on French roads for Benedictine for years. The original order specifies a small tractor with semi-trailer, including an engine, a gearbox, a brake, light and complete electric systems. The bodywork was made by Duralinox and is an exact reproduction of the Berliet trunk and the Titan trailer. This set longs 6.6 meters and is made in steel with green and yellow paintwork. It has a Fiat 1100cc four-cylinders engine coupled with a 4-speed gearbox, from Fiat as well. This trunk is delivered in August 1952, with its grand-brother, together they traveled the roads and makes great interest during fairs and exhibitions. This reproduction is owned by the same family for more than 25 years and is in good condition; however the tractor needs a restarting. Each part has its own French registration which allows them to go by road. A very full dossier retracing all its history will be delivered to the new owner of this unique well-preserved piece of French heritage, a very seductive advertising trunk.

N° de série tracteur : 1095276 - N° de série remorque : 1105276 - Carte grise française

French registration

10 000 / 15 000 €

15

2011 - Smart Fortwo Série Spéciale Toile Hermès

C'est pour fêter les 10 ans de la smart que le groupe Como qui distribue la marque à Paris fut à l'initiative d'une série très limitée de Smart Fortwo désignées Toile H en collaboration avec la prestigieuse maison Hermès. Le nombre d'exemplaires sera limité avec au total 40 voitures dont 10 en cabriolet. Cette série spéciale est équipée du moteur essence 1.0 Turbo délivrant 84 ch et associé à une transmission automatique, avec commandes séquentielles. Elle bénéficie de nombreux équipements de sécurité comme l'anti patinage, l'ABS, et des airbags. Elle se pare aussi d'équipements Brabus comme la sortie d'échappement, le pommeau de vitesse et le pédalier. Sur le coupé, le toit panoramique est en verre avec pare-soleil et les passagers bénéficient d'une climatisation automatique, d'un autoradio/GPS Pioneer. L'intérieur a lui aussi fait l'objet d'un soin tout particulier puisque c'est la maison Hermès qui va habiller de cuir et de toile H l'habitacle de la voiture. 10 coloris seront proposés au choix de la clientèle exigeante. Le cuir est omniprésent et associé à de nombreux et pratiques rangements réalisés en toile H. La voiture que nous présentons est un coupé mis en circulation en juin 2011. Il totalise aujourd'hui 37 400 km. Sa couleur extérieure grise se marie élégamment avec l'intérieur en cuir rouge et toile H écru. La voiture a été régulièrement révisée chez Smart et se trouve en bon état général. Elle sera livrée avec son dossier d'entretien. Cette version ultra chic de la Smart était déjà dès sa sortie un collector. Le nombre d'exemplaires est très limité, alors ne laissez pas celle-ci s'échapper pour profiter de la ville de la manière la plus chic qui soit.

To celebrate the Smart's ten years anniversary, the Como Group, which distributes the brand in Paris, had the idea of a Fortwo with and inside entirely made in leather and canvas designed by Hermès. Only forty cars were made, which 10 convertibles. This special serie is powered by the turbo 1-liter 3-cylinders engine and sequential automatic gearbox. It has many security equipments like traction control, ABS and airbags. It has also some Brabus special equipments like the exhaust, the gear level and pedals. A glass-roof with solar-panel, an automatic air conditioning and a Pioneer radio/GPS system are proposed on this well-equipped coupé. The Hermès leather and canvas are everywhere inside this car, released in June 2011. It only has 37 400 km and its grey paintwork goes very well with the red leather/ivory canvas inside. This car was regularly maintained by Smart and is in very good condition. It will be delivered with its maintenance book. This version is the classiest one on the Smart Fortwo with very few examples made; it was already a collector by its release. Do not let this one going away; this is the best way to enjoy the fast streets of Paris or London.

Kilométrage : 37 400 km au compteur - N° de châssis : WME4513321K383805 -

Carte grise française

French registration

15 000 / 20 000 €

16

1966 - Austin Healey 3000 MkIII BJ8

« La dernière réalisation de Donald Healey »

L'Austin-Healey 3000 est un roadster sportif lancé en 1959 qui remplace l'Austin-Healey 100-6. Ce modèle obtint le surnom de « Big », en référence à son gros moteur de 3 litres de cylindrée. Après les deux premières séries, l'ultime roadster de Donald Healey est lancé en 1964, avec la dénomination BJ8. Elle dispose de très nombreuses améliorations et se voit dotée d'un servofrein et sa suspension arrière reçoit des tirants longitudinaux. Surtout, avec 150 CV, c'est la plus puissante des Austin Healey. Le modèle que nous présentons à la vente est une très belle BJ8 de 1966. Sa carrosserie est une 2+2 avec capote fixe sur arceaux et vitres latérales montantes. Le tableau de bord est également nouveau et plus cosu puisqu'il fait apparaître une boîte à gant fermant à clé, une console centrale où sont alignés tous les boutons basculants dont celui de l'overdrive qui équipe notre modèle. Sa livrée est la désormais célèbre peinture bicolore bleu ciel et blanc ivoire si caractéristique des Austin-Healey des années 1960. L'intérieur bleu coordonné a une jolie patine. La voiture

a été importée de Los Angeles en 2008 puis a été acquise en 2013 par son actuel propriétaire. Le dossier de la voiture retrace son historique depuis 1986 avec des factures américaines relatant de nombreux travaux (embrayage, pompes à eau et essence, durites et joints de durites ...). Le précédent propriétaire a installé un ventilateur électrique ainsi que des jantes à rayon neuves, les pneus ont été changés en 2009, et la colonne de direction et l'allumage ont été remplacés en 2011. En somme, une Austin Healey avec laquelle passer l'été.

After the 100/6 with its 3l six cylinder engine, the 3000, known as the "Big Healey", starts a successful career in 1959 for almost ten years among the British Roadsters. After two series, the MkIII is launched in 1964, with BJ8 intern denomination, and has numerous mechanical improvements like power assisted brakes and a better rear suspension. Our Austin Healey is a beautiful 3000 MkIII from 1966, with a 3.0l Austin straight-six engine with four-speed gearbox and overdrive, developing 150 bhp which makes it the most powerful of all 3000. It also has better rear suspensions and more comfort accessories. Its body is a four-seater convertible, rather than a roadster, with articulated blue hood and side windows. The dashboard is made in wood with closing gloves box and central consol. Its dress is the famous Healey's sky blue and ivory bicolor paintwork with blue leather inside, in very good condition indeed. The car was imported from the USA in 2008 and was acquired by its current owner in 2013. It has a large file of American bills which remains until 1986, and numerous bills of work done since its importation (clutch, pumps, steering column, tires, ignition, etc.). An electric vent was installed by the previous owner, like the new wheels.

Kilométrage : 93 414 miles au compteur - N° de châssis : HBJ8L33875 - Carte grise française

French registration

45 000 / 55 000 €

17

1993 - Jaguar XJS V12 Cabriolet

« Une XJS V12 à découvrir... »

La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. La rupture de style est brutale, les lignes sont longues et tendues, avec une proue d'un tout nouveau dessin beaucoup plus en phase avec les courants stylistiques de l'époque. Elle fut présentée en 1975, il y a 40 ans, positionnée comme une voiture de grand tourisme plus que comme une absolue sportive. Sa carrière va durer plus de 20 ans. La voiture est de nouveau modifiée et améliorée en mai 1991, la marque Jaguar étant alors la propriété du groupe Ford. Notre exemplaire est un cabriolet XJS mis en circulation en aout 1993, muni du V12 Jaguar de 5,3 litres de cylindrée développant 289 chevaux et associé à une boîte automatique pour cruiser en toute quiétude. Arborant une seyante livrée noire faisant ressortir ses chromes, cette peinture est associée à un très beau cuir de couleur rouge. Elle est dotée d'une capote à commande électrique, de sièges électriques chauffants ainsi que d'un filet anti-remou. Cette belle voiture a été expertisée lors de son achat par l'actuel propriétaire en 2012 et sera livrée avec son dossier d'entretien. Cette voiture est une belle occasion d'acquérir l'une des anglaises les plus appréciées pour son confort, assurément au niveau des plus prestigieuses voitures de luxe de son temps et dont la cote ne fera que progresser dans les prochaines années.

The Jaguar XJ-S has the difficult task to succeed to a myth, the E-Type. With its angular and tensed body shape, a new front, the stylish breaking is brutal, but in phase with the general production of the 1970's. It was no more designed as a sport car, but as a beautiful and comfortable Grand Tourisme. Its career will last more than 20 years. In 1991, the XJS was modified, the brand being acquired by the Ford consortium. Our model is a XJS drop head coupé delivered brand new in august 1993 with a 5.3 liters V12 developing 289 bhp, 4-speed automatic gearbox. It has beautiful black paintwork which highlights the chromes, associated with flattering red leather inside. The electric hood, warming seats and wind filter are among the options. This nice car was evaluated when bought by its current owner in 2012 and will be delivered with its maintenance dossier. It is a wonderful occasion to buy one of the most beloved british cars for its comfort, surely at the same level of the most prestigious and luxurious cars of its time, and with an increasing quotation for next years if good condition, which is our case.

Kilométrage : 146 200 km au compteur - N° de châssis : SAJJNADW4EN183374 -

Carte grise française

French registration

15 000 / 20 000 €

1992 - Venturi 260 APC

« La voiture de sport made in France »

Enfant du rêve de Gérard Godfroy et Claude Poiraud, la Manufacture de Voitures de Sport, MVS, est l'une des plus grandes tentatives françaises de voitures haut de gamme de l'après-guerre. En 1992, la marque change de nom pour « Venturi », et prend pour emblème le Gerfaut. Les ingénieurs mettent au point une voiture très moderne, à moteur central et châssis court. La Venturi que nous présentons à la vente est un modèle 260 APC de 1992. Comme son nom l'indique, il s'agit du modèle motorisé par le V6 2,8l turbo de 260 chevaux, muni d'un pot catalytique. Cette très rare voiture de sport tenait à l'époque la dragée haute à des voitures très célèbres, telles que les Porsche 911 ou la Lotus Esprit. Les performances sont impressionnantes avec près de 270 Km/h de pointe et le 0-100Km/h réalisé en moins de six secondes. De couleur rouge, cette belle auto, assemblée à la main dans les ateliers de Couëron en Loire Atlantique, offre aussi vrai un confort. Le cockpit est entièrement tendu de cuir beige et associé à des placages de bois précieux. L'équipement est très complet : Radio CD, climatisation, verrouillage centralisé à commande électronique. Cette GT Française a été régulièrement entretenue et a subi une importante révision il y a peu par son actuel propriétaire. Chaussée de jantes 17 pouces, ses pneus sont récents. La voiture sera délivrée avec son carnet d'entretien d'origine et un dossier de factures. Cet exemplaire fonctionne bien, les montées en régimes sont franches et la voiture précise. Avec très peu d'exemplaires fabriqués, il va sans dire que cette voiture représente l'une des rares opportunités d'acquérir l'une des dernières voitures de sport authentiquement françaises, un intérêt supplémentaire pour tous les collectionneurs.

Son of Gérard Godfroy and Claude Poiraud, the Manufacture de Voitures de Sport, MVS, was one of the most courageous pre-war French attempt to propose powerful and luxurious sportscars. In 1992, the brand changes for "Venturi", with a new symbol, the gyrfalcon. Engineers made a very well balanced short-wheelbased and mid-engined car, powered by the 2.8 liters turbo engine, six-cylinders in V developing 260 bhp, with catalytic exhaust. This very rare sportscar was as powerful as other jewels of its time like the Porsche 911 or the Lotus Esprit. Its performance were astonishing, with more than 270 Km per hour or going from 0 to 100Km an hour in less than six seconds. With red paintwork, or car handcrafted at Couëron in Loire-Atlantique offers a true comfort. The inside is entirely made of beige leather and precious wood. The serial equipment is quite complete, with air conditioning, a radio with CD-player and electronic-door locking. The tires on 17 inches wheels are recent. The car will be delivered with its maintenance book and a large bill dossier. This model drives well, and with very few cars made, it is a very rare occasion for collectors to acquire one of the last true French sportscar.

Kilométrage : 163 730 km au compteur - N° de châssis : VK8 CUP 511 92 CE 0061
- Carte grise française

French registration

22 000 / 27 000 €

2006 - ASTON MARTIN DB9

« Les Aston Martin sont éternelles »

Après le rachat par Ford de la firme chère à David Brown, l'avènement de la DB7, basée sur des éléments Jaguar et conçue par Ian Callum, a littéralement sauvé la marque de la banqueroute grâce à son incontestable succès. Après cet épisode, la DB9 apparaît en 2003, la ligne à la fois moderne et sculpturale est l'oeuvre d'Henrik Fisker, le coeur de la DB9 est l'incoubliable V12 de 6.0 L qui équipait déjà les DB7 Vantage ainsi que la Vanquish. Notre exemplaire est un superbe coupé DB9 dans sa traditionnelle couleur gris argent. Son V12 développe une puissance totale de 450 chevaux à 6500 tours/min, accouplé à une boîte automatique à six rapports avec sélection des vitesses par des palettes au volant incrustées de cuir. Il permet à cette Aston Martin de tutoyer les 300 Km/h. L'habitacle garni de cuir noir offre quatre places dans une atmosphère feutrée et des sièges électriques

chauffants. Le modèle que nous présentons à la vente est d'origine américaine, il a été livré neuf le 1er février 2006 et importé en France en 2010. Cette DB9 a été régulièrement entretenue. Elle possède son carnet de bord d'origine dont les nombreux tampons attestent des soins reçus. La console centrale ainsi que les portières sont garnies de bois laqué noir «piano black». Cette DB9 est une réelle occasion d'acquérir à un prix tout à fait attractif un coupé Aston Martin indémodable. Les vocalises de son moteur, un des plus beaux V12 de la production contemporaine, enchanteront tous les amateurs de belle mécanique.

After Ford bought Aston Martin, the Jaguar-based DB7, drawn by Ian Callum, literally saved the brand from bankruptcy. After this, the DB9 was released in 2003. The shape was drawn by Henrik Fisker and is both modern and classic. The DB9 is powered by a wonderful 6.0 V12, developing 450 bhp with 6-speed automatic gearbox, which allows the car to reach almost 300 km/h in full grey leather inside with "piano black" wooden panels, 4 seats and warming electric seats. Our model was delivered brand new in 2006 at the United States with silver grey paintwork, imported to France in 2010. Regularly maintained according to the maintenance book, this DB9 is a true occasion to acquire one of the most beautiful contemporary V12-engined cars in the world, at a very attractive price, whose sound will please every engineering enthusiastic.

Kilométrage : 28 900 miles au compteur - N° de châssis : SCFAD01A75GA02671 -
Carte grise française
French registration
50 000 / 60 000 €

20

1997 - Lotus Esprit S4

« Ne perdez pas votre Esprit »

1972. Colin Chapman, l'un des plus brillants ingénieurs automobile du 20ème Siècle, dévoile son chef d'œuvre : la Lotus Esprit. Le premier concept car dispose d'une ligne époustouflante signée du maître Guigiaro et la première série, totalement dans l'esprit des Seventies, sera même utilisée par James Bond dans l'Espion qui m'aimait. En 1988, le styliste britannique Peter Stevens, retouche le dessin anguleux pour l'assouplir et le mettre plus en phase avec la mode de son temps. Cette sublime auto, entièrement assemblée à la main, est une version S4, soit la quatrième série de ce modèle. Pour cette nouvelle mouture, la carrosserie est à nouveau modifiée avec des pare-chocs plus fluides ainsi que des bas de caisse profilés et un aileron surélevé pour ne pas entraver la visibilité arrière. Motorisée par son quatre-cylindres Lotus de 2,2 litres suralimenté développant pas moins de 265 chevaux, ce moteur en position centrale arrière est accouplé à une boîte Transaxle à cinq rapports lui permettant ainsi d'atteindre presque 270 Km/h. Notre exemplaire est une rare version S4 de couleur vert Lotus mise en circulation le 23 Décembre 1997 et délivrée le 21 avril 1998, soit l'un des tout derniers exemplaires. Elle est équipée de série de la climatisation et de l'intérieur en cuir Conolly de couleur beige ainsi que du toit ouvrant. Cette voiture n'a connu que trois propriétaires et a été régulièrement entretenue depuis sa sortie au sein du réseau Lotus comme l'attestent les nombreuses factures. La voiture sera délivrée avec son dossier, son carnet d'entretien ainsi que la facture originelle d'achat. Une authentique voiture de sport parmi les plus emblématiques voitures de la production automobile.

1972. One of the most brilliant motorcars engineer, Colin Chapman, release his masterpiece: the Lotus Esprit. The first show car had a breathtaking design signed by the master Guigiaro. Even James Bond used a first-series Esprit in his adventure, The Spy who Loved Me. In 1988, the designer Peter Stevens gives a new interpretation of the Lotus Esprit to make it more fluent and modern for the 1990's. This sublime car, entirely hand crafted, is an S4-serie, with new styled bumpers, profiled sides and an elevated wing to allow rear visibility. Powered by a mid-engined turbocharged 2.2l four-cylinder developing 265 bhp, this car has a transaxle 5-speed gearbox which allows the car to reach almost 270 Km per hour. Our example is a very rare S4-series realeased on 23rd December 1997 and delivered on 21st April 1998, one of the very last examples. It is equipped with beige Conolly leather inside, air conditioning and opening roof. This car has known only 3 owners according to its maintenance book, a large bill dossier and the original bill of sale, which will be delivered to its new owner. An authentic sportscar among most famous production of motorcars industry.

Kilométrage : 96 989 km au compteur - N° de châssis : SCC082910SHF62021 -
Carte grise française

N° de moteur : LN910950128789 - French registration
22 000 / 27 000 €

21

1999 - MERCEDES CL 500

« La business class automobile »

Dérivée de la Classe S génération W 220 dont elle est l'interprétation en coupé, la gamme CL fait son apparition en 1999. Le CL est un coupé aux dimensions généreuses mais dont les lignes sont plus légères et élégantes que celles des générations précédentes. Le dessin est particulièrement soigné à l'instar de l'habitacle de la voiture qui se veut une démonstration du savoir-faire de Mercedes. L'espace intérieur est luxueusement habillé de cuir et matières nobles et l'équipement pléthorique: GPS, audio CD, sièges électriques ventilés et chauffants, climatisation multi-zone. Notre exemplaire, un CL 500 de 1999, est mu par un beau V8 accouplé à une boîte automatique. Fort de ses 5 litres de cylindrée, il développe près de 306 chevaux et permet de déplacer ce cossu coupé à de très vives allures. Sa livrée associe une couleur extérieure noire à un intérieur cuir gris foncé. Cette voiture sort de révision, celle-ci ayant été effectuée dans le réseau. Elle a toujours été la propriété de la même famille et se trouve dans un excellent état général. Proposée à un tarif très élevé lors de sa commercialisation, cette série des CL est devenue aujourd'hui très abordable pour une voiture d'un tel niveau de présentation, de finition et de performances. Un beau coupé pour un rapport prix prestation imbattable et certainement un coupé recherché dans les prochaines années.

Derivated from the W220 S-Class, the CL-Class is the coupé interpretation of the premium limo. The CL appeared in 1999, and its sizes are very opulent, but more modern and elegant than before. So is the inside, which is a demonstration of Mercedes' know-how: it is very well assembled and has precious wood on smooth leather, also very well equipped: GPS, radio with CD player, warming electric seats, air conditioning... Our CL500 is from 1999 and is powered by a beautiful 5.0 liters 306 bhp V8 with automatic gearbox. It has black paintwork with deep grey leather inside. Recent maintenance for the sale, this car has always been in the same family and is in excellent condition. Very expensive when released, this car has become very affordable for such a level of luxury and performance. A beautiful coupé for a very attractive price/power ratio, which is going to be very popular for next years.

Kilométrage : 163 130 km au compteur - N° de châssis : WDB2153751A000873 -
Carte grise française

French registration

8 000 / 13 000 €

22

1989 - Porsche 911 3.2L Turbo Look

« Le concentré d'efficacité et de fiabilité »

Au salon de Francfort 1983 apparaît la 911 3.2 L. Son Succès sortira Porsche des difficultés financières et contribuera à perpétuer à travers le monde la légende 911. La 3.2 L conserve la ligne et les suspensions originelles de la 911 avant le passage aux pare-chocs enveloppant et à l'électronique, elle est esthétiquement très proche de sa devancière la SC. Modernisée par l'installation de l'injection électronique, le modèle est devenu plus facile d'utilisation. Son 6 cylindres en ligne boxer porté à une cylindrée de 3.2 litres, développe désormais 231 chevaux et permet de dépasser les 240 Km/h. Elle est dotée de 4 freins à disques sans l'aide de l'ABS. L'évolution la plus importante au cours de sa carrière est l'adoption en 1987 de la boîte de vitesse G 50 Gertrag avec commande de débrayage hydraulique. Le modèle présenté est une version Coupé de 1989, elle est donc équipée de la fameuse boîte G50. Il s'agit d'une version « Turbo Look » non usine. Sa livrée lui va très bien, associant une peinture blanche à un intérieur cuir de couleur bordeaux. La voiture est très belle car la peinture est neuve tout comme les jantes et les pneus. Elle est de plus équipée d'un toit ouvrant. Les 3.2 L sont de plus en plus recherchées, c'est une occasion de s'offrir un des derniers modèles sortis dans une livrée peu courante, une valeur sûre et

montante du marché de la collection.

In 1983, the 911 3.2l appeared during the Frankfurt Motorshow. Thanks to its success, Porsche will overcome their financial difficulties. The 3.2l keeps the original 911's design and wheelbase, before its characteristic bumpers and electronic system, and is very close to the previous SC version. Updated with electronic injection, the 911 becomes easier to drive. It is powered by a 3.2l flat-6 engine, developing 231 bhp and goes more than 240 Km per hour. It has four disc brakes with no ABS, but the most important update is the famous G50 Getrag gearbox with sequential clutch. Our model is a coupé version equipped with this G50, and a Turbo Look kit but not original. It has a very nice new white paintwork with burgundy leather inside, new wheels and tires, this car is also equipped with an opening roof. 3.2l are more and more popular among car collectors, this is a rare occasion to buy one of the very last 911.

Kilométrage : 133 500 km au compteur - N° de châssis : WPOZZZ91ZKS101933 -

Carte grise française

French registration

45 000 / 55 000 €

23

1978 - Porsche 930 Turbo « Slant nose »

« La 911 au nez plat »

Dans les années 1970, Porsche doit faire face à la concurrence des V12 italiens. Pour ce faire, la maison de Stuttgart va recourir à l'option qui a vu les 917 s'imposer sur tous les podiums : la suralimentation de son six cylindres. Le résultat de cette brillante idée va aboutir à la création d'un véritable mythe : la Porsche 911 Turbo. La voiture que nous proposons à la vente est une 930 Turbo « Flat Nose » sortie des chaînes en 1978 et « model-year » 1979 pour l'Europe. Elle reprend le nez plat des 935 de course. Cette 930 incarne l'intérêt tout précoce des années 1980 de ce que l'on nomme à présent « l'ère Turbo » qui a donné naissance aux F40 ou encore à la 959. Cette voiture a subi des modifications importantes en vu d'une participation à des compétitions sur les circuits européens et américains. Elle est équipée entre autres d'un arceau cage avec volant amovible et quatre freins à disques ventilés enchâssés dans des jantes Fiske de 17 pouces. La carrosserie est montée compétition avec un kit complet et l'intérieur est lui dépouillé afin d'être allégé au maximum. Selon les informations transmises par son propriétaire, le moteur aurait été entièrement reconditionné en 2008. Il s'agit du bloc 3,3l turbocompressé. L'exemplaire présenté aurait été la voiture de Monsieur R. Altmann qui la fit courir aux Etat-Unis dans les années 80 après avoir couru sur les circuits européens. Depuis 2008 en Europe, cette voiture est à elle seule une page d'histoire de la prestigieuse marque allemande.

In the 1970's, Porsche must find a way to fight against the famous 12-cylinders engines with only 6. The solution will be found with the turbo, same as used by the successful 917. The result of this great idea will lead to a myth: the Porsche 911 Turbo. The car proposed is a 930 Turbo made by Stuttgart from 1978 with the same bonnet as the racing 935. As further supercar did, the 930 opens the door to the "Turbo Era" in the 1980's. This 930 was modified for race like on American and European tracks. It has been equipped with full race body shape, a birdcage and removable steering wheel, ventilated disc brakes and 17" Fiske wheels. According to its owner, the engine has been entirely remade in 2008. It is a 3.3l with turbo of 350 bhp, and R. Altmann would have raced with it in the 1980's on several American and European tracks and imported from the United States in 2008.

Kilométrage : 43 233 km au compteur - N° de châssis : 930 97 0089 - Titre de circulation américain

N° de moteur : 790487 - Attestation FFVE en cours - Voiture dédouanée U.E. - American registration

35 000 / 45 000 €

24

1999 - Porsche 996 Carrera 2 art car par Peter StÄmpfli

« Une 911 unique peinte par un artiste reconnu »

Présentée au Salon de Francfort de 1997, la 996 est assurément la plus moderne de toutes les 911, tout en conservant la plus grande part de la tradition qui constitue son ADN. Bien entendu, l'accueil auprès des puristes est mitigé lorsque le moteur devient refroidi par eau mais c'est grâce à ces évolutions que la 911 est aujourd'hui encore l'une des meilleures sportives du monde. Livré originellement en noir en Allemagne, le modèle présenté est un coupé Carrera 2 du 1er octobre 1999, qui présente une carrosserie imaginée par l'artiste contemporain suisse Peter Stämpfli en 2007. Confiée à l'artiste lui-même par le présent propriétaire, sa carrosserie jaune, grise et noire reprend l'un des thèmes chers à l'artiste, les sculptures de pneus, vibrant hommage à la performance et au plaisir de conduite automobile. Elle fut présentée lors de l'inauguration de la fondation Stampfli à Sitgès en 2011, puis au Parc des Sculptures contemporaines du Donjon de Jouy en 2012. Elle a enfin été exposée dans le Jardin des Tuileries lors de l'édition 2014 de la Foire Internationale d'Art Contemporain. Cette auto est dotée du six cylindres à plat développant 300 chevaux pour 3.4 L de cylindrée couplé à une boîte de vitesse mécanique à six rapports. Elle totalise seulement 79 809 km. Elle est équipée de nombreuses options telles que le toit ouvrant, le téléphone, le PCM et le cuir étendu. D'origine Allemande, la voiture a connu trois propriétaires et a régulièrement été entretenue dans le réseau Porsche. Il s'agit d'une oeuvre d'art roulante unique réalisée par un artiste reconnu.

Presented during the 1997 Frankfurt Automobile Show, the 996 was the most modern 911, keeping the tradition of every 911 DNA. Of course, such a revolution led to a cold reception from the Porsche enthusiasts because of its liquid-cooled. However, the 996 was the most successful of all 911 and remains as one of the best sports car in the world. Delivered full black in Germany on 1st October 1999, this model is a Carrera 2 Coupé with paintwork by the contemporary artist Peter Stämpfli in 2007. The car was given to the artist by its actual owner. The yellow, silver and black painting takes one of Stampfli's most famous patterns: the tire mark, in honor of cars and speed. This one was presented during the Stampfli Foundation's inauguration at Sitgès in 2011, then at the Contemporary Sculpture Park of Jouy's Dungeon in 2012. Finally, this Porsche was exposed at the 2014 edition of the F.I.A.C., in the Jardin des Tuileries in Paris. This car is equipped with the 3.4l flat-six engine which delivers 300 bhp, coupled with a six-speed manual gearbox. This 996 also has an opening roof, inboard computer, a six-compact discs reader and a telephone. Delivered brand new in Germany, it has known three owners and always have been maintained in the Porsche network, which assures a great reliability to this very good condition work of art.

Kilométrage : 79 809 km au compteur - N° de châssis : WPOZZZ99ZYS600443 -

Carte grise française

French registration

40 000 / 50 000 €

25

2000 - Porsche 996 Carrera 2 « Slant nose »

« La 911 au nez plat chromée à froid »

Après le succès bien mérité de la 993, dernière des 911 à refroidissement par air, Porsche entreprend le développement d'un modèle entièrement nouveau, tant du point de vue de la mécanique que du style. Refroidi par eau, la 996 fera également parler d'elle avec son design décrié par les puristes irréductibles de Porsche mais les performances sont là et une ère nouvelle commence pour Porsche. Notre exemplaire de 996 est une voiture exceptionnelle à plusieurs titres. Basée sur une 996 Carrera 2 3,4 L de 2000, la voiture présentée renoue avec une tradition chère à Porsche, celle des 911 aux nez plats. Cette 911 est une réalisation unique qui aurait été commandée par son premier propriétaire, M. Knapp, directeur du magazine Autobild, auprès d'un bureau d'étude allemand « Auto-Expert ». Le capot et les ailes, formés en aluminium, reprennent la proue si caractéristique des Porsche 935 de compétition. Les phares de cette 911 ont été supprimés au profit de phares au xénon situés dans les prises d'air du spoiler. Une fois la transformation effectuée, l'ensemble de la voiture a été entièrement chromé à froid selon le procédé Mirrachrome. Elle fut présentée lors du rassemblement Porsche à Stuttgart en 2006. Véritable Showcar, cette 911 est un modèle Carrera 2 de 2000, équipé du moteur 3,4 L de 300 chevaux et boîte mécanique à 6 rapports. Il est immatriculé en Allemagne. Elle est dotée de nombreuses options et notamment le toit ouvrant, d'un kit carrosserie avec ailerons et bas de caisse, ainsi que d'un châssis sport. Elle n'affiche que 63 933 Km au compteur et se

présente dans un état exceptionnel. Unique opportunité d'acquérir une création allemande reprenant les gènes des Porsche de compétition.

After the well-deserved success of the 993, the last air-cooled 911, Porsche undertakes the development of an entire new model. With liquid-cooled engine and a new style, the 996 will receive a cold reception from Porsche-aficionados, but its performances will open a new era for Porsche. Here, this problem is totally resolved. And beyond that, this 996 receives an entire hand-crafted body shape, with aluminum bonnet and sides which evokes the famous racing 935 and 930 Turbo SE Flatnose. Probably made on request of the German Autobild magazine, Herr Knapp, to a design bureau, this car has new front with a flat bow. The Boxster-styled lights have been suppressed for a new Xenon-lightning. After that, the entire car has been chromed following the Mirachrome process. Under its showcar's dress, this Porsche is a 2000 Carrera 2, 3.4l engine with 300 bhp and six-speed manual gearbox,, with German registration. This Slantnose was presented during the Porsche meeting of 2008 in Stuttgart. It has many Porsche options, a body kit with rear spoiler and underseals, but also a sport low-profile wheelbase. This hand-made Slantnose only has 63.933 km and is in exceptional condition, a unique opportunity to acquire such a piece of engineering, which takes place in Porsche history among the side of the 935.

Kilométrage : 63 933 km au compteur - N° de châssis : WPOZZZ99Z1S603411 -

Titre de circulation allemand

German registration

40 000 / 50 000 €

26

1992 - Porsche 968 Coupé art car par Denis Rivière

« Une Porsche pour grimper au ciel »

Au début des années 1990, Porsche fait face à quelques difficultés économiques et ses modèles classiques comme la 911 et la 928 ne parviennent pas à sortir la marque de la crise. Se fait alors sentir pour l'entreprise la nécessité de remplacer la 944 par un nouveau modèle qui soit exigeant du point de vue des performances et capable de rivaliser avec les modèles concurrents tout en étant accessible pour les acheteurs. C'est à cette ambition que répond la 968 qui apparaît en 1991. Le modèle présenté est du 19 août 1992. Cette voiture offre le plaisir d'un modèle spécial et unique. En 2006, en effet, elle s'est métamorphosée en « Art car » et elle affiche désormais fièrement une très belle carrosserie peinte par le célèbre artiste Denis Rivière. Arborant une peinture représentant le ciel, cette voiture, tout en gardant son élégance naturelle, se pare d'une originalité esthétique qui en fait un modèle hors du commun. Elle est mue par un quatre cylindres de 3 litres développant 240 chevaux. Il est accouplé à une boîte manuelle à six rapports placée sur le pont arrière, sur le principe du Transaxle et dispose d'un système Variocam pour optimiser le couple à tous les régimes. La voiture appartient depuis près de dix ans au même propriétaire et possède un dossier de factures. Son intérieur en cuir gris est doté de la climatisation. Avec moins de 80 000 kilomètres, et offrant à la fois le plaisir de conduire et de posséder une œuvre d'art, cette voiture est une belle opportunité de s'offrir une 968 dont la cote est en hausse.

At the beginning of the 1990's, Porsche decides to replace the 944 by a new front-engined four-cylinder engine, the 968, with a design close to the 928. This car presented in 1991 is the new model by Porsche as an answer to its economical difficulties, which is fast, reliable, and not too expensive. The present car is from 19th August 1992 and is one of the very rare opportunities to acquire a true "Art Car" based on a Porsche. Painted in 2006 by Denis Rivière, the body of this car represents a sky pattern, so that this very well-balanced car can be considered as a true work of art. The heart of this masterpiece is the same 3.0l engine that the 944 S2 but with several increasing like the 6-speed transaxle gearbox, the 240 bhp and the Variocam system. The car was acquired in 2004 by the actual owner who has taken care of it for many years. This 968 is both a unique work of art, and also a very fine car which can drive you to heaven.

Kilométrage : 79 015 km au compteur - N° de châssis : WPOZZZ96ZNS801449 -

Carte grise française

French registration

15 000 / 20 000 €

27

1987 - Porsche 944 S art car par Christian Jaccard

« Une Porsche à la robe d'hermine »

Dans les années 1980, la 924 développée en collaboration avec le groupe VAG n'est plus en phase avec le marché. Il est temps pour le nouveau patron Peter Schutz de proposer un nouveau modèle qui puisse raviver l'attention et l'admiration du public. La 944 va prendre le relais. Alliant élégance et de meilleures performances, elle bénéficie notamment de certaines améliorations techniques qui la rendent plus maniable à conduire à grande vitesse. En 1986, Porsche produit un nouveau modèle, avec un moteur plus puissant de 2,5 L, la 944 S, qui adopte certains perfectionnements électroniques de la 944 Turbo. Le modèle que nous proposons est une 944 S de 1987 équipée d'un moteur de 3L de cylindrée et d'une boîte de vitesse à 6 rapports, ce qui la rend plus performante et plus souple que celui de la 944 S. En bon état général, cette voiture est dans les mêmes mains depuis 2006. Son intérieur drapé à rayures est en très bon état. C'est en 2007 qu'elle fut confiée à l'artiste Christian Jaccard, qui l'a peinte sur le principe du « brûlis ». Christian Jaccard est un artiste dont les œuvres sont régulièrement exposées dans les musées d'Art Contemporain, la dernière exposition ayant eu lieu le 25 Septembre 2014 au musée Georges Pompidou. Ce modèle couleur argent a été revêtu par l'artiste d'une robe d'hermine, réalisée en noir de fumée sur la carrosserie. La performance consistait à présenter la voiture de manière verticale pour qu'elle soit peinte, ce qui a exigé de mettre en place un portique tout autour d'elle ainsi qu'un échafaudage imposant. Le modèle proposé est donc unique, à la fois témoin et objet d'une création artistique. Un reportage complet de la réalisation de Christian Jaccard sera remis à l'acquéreur.

In the 1980's, the 924 developed in collaboration with the VAG Group is replaced by the 944, under the supervision of Peter Schutz, which is more modern and powerful. Its new technical skills allow the coupé to be handier at high speeds. In 1986, the new 944 S takes some electronics increasing from the Turbo. Our example is a 1987 944 S with 944 S2 3l engine, which develops 211 bhp to make this car even more powerful, coupled with a six-speed gearbox. This car remains in the same hands since 2006, then the car was given to the contemporary artist, Christian Jaccard, who made a happening around with it in 2007. Jaccard is regularly performing his happenings in contemporary museums, the last one on 25th of September 2014 at the Georges Pompidou Museum. This silver 944 was arranged vertically with a portico and scaffolding around, in a way that the artist could paint the car with soot like an ermine. With its unique bodywork, the car truly can be considered as an Art Car, with the power and soul of a Porsche. The coverage of Jaccard's happening will be delivered to its new owner.

Kilométrage : 68 600 km au compteur - N° de châssis : WPOZZZ94ZHN401992 -
Carte grise française

French registration

10 000 / 15 000 €

28

1984 - Porsche 928 S2 Cabriolet

« Une 928 dans une déclinaison cabriolet exclusive »

Après la présentation de la Porsche 928, la marque de Stuttgart frappe un grand coup en proposant sa propre vision du Grand Tourisme haut de gamme. Une solution qui va fonctionner pendant plus de quinze ans. Cependant, pendant toutes ses années, et ce malgré quelques ébauches de concept cars, jamais Porsche n'a osé découvrir son coupé. Le modèle que nous proposons est tout à fait exceptionnel puisqu'il s'agit d'un 928 S2 Cabriolet de 1984. Cet exemplaire extrêmement rare aurait été réalisé par Technology Ltd à Emeryville en Californie et on ne compterait que 3 exemplaires. Ce cabriolet est basé sur un coupé 928 S2. Son origine serait une commande de Monsieur Norman Baron, scénariste entre autres des premiers épisodes de Star Wars avec Steven Spielberg, comme en témoigne la plaque rivetée à la voiture. Cet exemplaire n'aurait connu que 3 propriétaires en 30 ans. Sa livrée est rouge et son intérieur en cuir noir. La capote électrique est en excellent état. La carrosserie a également été modifiée selon les désirs du propriétaire, à savoir des optiques arrière de 924 S4, un kit général comprenant des larges prises d'air latérales dont certains éléments proviennent de chez le spécialiste Keonig. Cette voiture affiche 71 362

miles soit environ 114 800 Km. Elle représente la seule opportunité de pouvoir jouir des vocalises du 8 cylindres Porsche à l'air libre. Nul doute que cette occasion ne se représentera pas avant de nombreuses années.

After the release of the 928, the Stuttgart firm strikes strong with a beautiful coupé which becomes Porsche's incarnation of first class Grand Tourisme. Its success will last more than 15 years, but during all that time, Porsche did not propose a convertible out of the 928. Our model is exceptional because it is a Porsche 928 drophead coupé. The car proposed for sale is absolutely stunning, being one of the very rare convertible version of a 928 S2 from 1984 which would have been developed by Technology Ltd. of Emeryville, California. This car would have been ordered by Norman Baron, scenarist and co-director of Star Wars with Steven Spielberg. This car would have known only three owners in 30 years, it is red with black leather inside, and the black electric hood is in good condition. The car has been heavily modified with rear S4 lights, large air intakes on each side from Koenig. This car has made only 71.362 miles and is in very good condition. This is the only opportunity to hear the 928's V8 sound from the outside. Many years will be past before another 928 drophead comes back on the market.

Kilométrage : 71 362 miles au compteur - N° de châssis : WPOZZZ92ZES841980 -

Titre de circulation américain

N° de moteur : M 28 21 82 F 00592 - Voiture Dédouanée U.E. - Demande FFVE en cours - American registration

30 000 / 40 000 €

29

1986 - Porsche 928 S2 Coupé art car par François Morellet

« Une 928 aux lignes doublement sculpturales »

Pour séduire un public plus exclusif, différent des amateurs de la 911, Porsche décide en 1979 de produire une voiture équipée de nouveautés techniques, et destinée à répondre aux envies de périples réalisés en voiture de grand tourisme. La 928, grand coupé haut de gamme, introduit une rupture conceptuelle et stylistique aussi bien que technique. En 1983, le modèle 928 S2 est présenté, avec des améliorations en termes de puissance. La carrière de la 928 sera longue avec des améliorations régulières et des performances en hausse. Le modèle présenté ici est une 928 S2 Coupé de 1986. Equipée d'un moteur huit cylindres, cette voiture offre un réel plaisir de conduite et une puissance très appréciable. Cette 928 fut confiée par le propriétaire actuel à l'artiste contemporain François Morellet afin qu'il y applique ses principes d'abstraction géométrique. Les numéros de 10 modèles de la gamme Porsche ont été disposés autour d'un cercle trigonométrique, puis l'artiste a relié ces différents modèles en traçant les lignes sur la voiture après l'avoir disposée au centre du cercle. L'artiste matérialise ainsi son propre hommage à la firme de Stuttgart, en ornant la voiture d'un motif aussi épuré que sa ligne. En bon état général, elle a d'ailleurs été équipée des attributs stylistiques de la GTS, ce faisant elle adopte un aileron, des blocs de phare ainsi que des bas de caisse spécifiques. Ce coupé est également doté d'un cockpit tendu de cuir, de sièges chauffants ainsi que d'un toit ouvrant. Cette 928 est équipée d'un moteur de 4.7 L de 310 chevaux accouplé à une boîte automatique. Comme la 944, la boîte de vitesse est rejetée sur le pont arrière selon le principe du Transaxle, aboutissant à une meilleure répartition des masses et un meilleur confort de conduite. Une Porsche doublement collector.

To reach a larger public, Porsche decided to design a very different car from the 911 in 1979, the 928. It is a large top-class coupé with a front-engine V8, for long trips in a Grand Tourisme way. In 1983, Porsche presents the S2 with better engine which reaches 310 bhp. The career of the 928 will be long and full of technical improving. The. Our model is a 1986 S2 Coupé with its famous and powerful Porsche-V8 engine. This 928 was entrusted to François Morellet, French contemporary artist, so that he could apply his geometrical and minimalist principles. 10 Porsche models were written around a circle and the artist linked each model together with large black lines on the 928, disposed inside the circle. A way for the artist to give his tribute to the Stuttgart Company, in stylized way like its body shape. This one is in very good condition and was improved with a GTS pack, with specific body, wing and lights. The leather comes all over the inside, the car also have an opening roof and warning seats. This S2 is equipped with a 4.7l V8 with transaxle automatic gearbox for a better balance. This beautiful and luxurious car is a true piece of Art, designed like a jewel case, the car of choice for any 928 enthusiastic.

Kilométrage : 132 928 km au compteur - N° de châssis : WPOZZZ92ZGS840778 -

Carte grise française

N° de moteur : M28 22 82 G 05464 - French registration

15 000 / 20 000 €

30

1973 - Porsche 914 2.0L

La Porsche 914 est le fruit d'une collaboration entre Porsche et Volkswagen qui vit le jour dans les années 1960. Porsche espère ainsi dynamiser ses ventes et également produire une voiture d'un genre nouveau fondé sur le principe de sa 904 de course. Les deux fabricants s'entendent donc sur un Roadster à deux places doté d'un moteur central en position arrière pour que la voiture soit performante et absolument innovante. Le modèle que nous proposons est du 15 mai 1973. Dans les mêmes mains depuis plus de 8 ans, il est équipé d'un moteur quatre cylindres de 2.0 L à système d'injection électronique Bosch. La carrosserie jaune adopte des lignes anguleuses dessinées par Karmann. Cette voiture est dotée d'un toit amovible caractéristique du modèle, qui se loge dans le compartiment de coffre arrière. Elle a fait l'objet d'une restauration ancienne. Saine, sa patine est satisfaisante ou représente une excellente base pour celui qui voudra entreprendre une restauration plus poussée. Elle a aussi fait l'objet de soins mécaniques récents comme l'injection et les freins. L'innovation que constitue le moteur central permet à la voiture d'être parfaitement équilibrée et de distiller un grand plaisir de conduire. Cette voiture ne manquera pas de séduire les amateurs de Porsche en quête d'un modèle dont la côte commence sérieusement à grimper et surtout en version 2.0L.

The 914 was the fruit of the collaboration between Porsche and Volkswagen from the 1960's. Intending to make new profits on a very new car based on the 904 principles, Porsche made a mid-engined two-seater roadster, so that the car could be innovating and also performing. Our model is a 2.0l 914 from 15th May 1973, it is equipped with the two liters four-cylinder engine, a Bosch electronic injection and a 4-speed gearbox. The yellow bodywork, drawn by Karmann, is quite angular. Its removable roof can be put in the rear bonnet. This car was entirely restored some years ago, which makes it a very good restoration base, it also has been recently maintained, like the brakes and injection. Very attractive car to drive about 40 years after its release, its mid-engined architecture provides a very good balance, so that the car remains very sure. This model will surely seduce amateurs of old Porsche with an increasing quotation, especially in 2 liters.

Kilométrage : 80 992 km au compteur - N° de châssis : 4732920645 - Carte grise française

N° de moteur : GB 0005552 - French registration

10 000 / 15 000 €

31

1972 - Porsche 911 E

« Une 911 coursifiée »

La première version de ce mythe automobile absolue, alors appelée 901, a été présentée en 1963 lors du Salon de l'automobile de Francfort. Elle sera rebaptisée 911 quand sa commercialisation débute en 1964 et ce notamment à cause d'un différend avec Peugeot qui souhaite garder les dénominations à trois chiffres avec un 0 au milieu. Elle dispose alors d'un moteur six cylindres à plat de 2,0 l développant 130 ch. Née avec un moteur 2 litres, la 911 s'est d'abord convertie à l'injection mécanique en 1969 sur les modèles E et S, puis adopta une cylindrée de 2.2 litres en 1970. Enfin et toujours soucieux de répondre aux impératifs du marché américain, le principal pour la 911, le constructeur allemand fait évoluer son modèle et propose la 2,4 L en 1972. La voiture présentée est identifiée comme une 911 E coupé mise en circulation le 23 mai 1972. Celle-ci a été entièrement modifiée par un précédent propriétaire dans le but d'être plus performante et de pouvoir être utilisée sur circuit. Son moteur dont la référence est 62L05521 est celui d'une Porsche 964 de 1990. La voiture est de couleur rouge, possède un arceau de sécurité Matter, une barre anti rapprochement, un aileron ainsi que 4 jantes Fuchs. Cette voiture est une excellente base pour celui qui voudra apprendre les bases du pilotage sur circuit au volant d'une Porsche et

savoir dompter les sportives à porte-à-faux arrière.

The first version of this mythic motorcar, first called 901, was released in 1963 during the Frankfurt Motorshow. Renamed 911 not to bother Peugeot, she was first powered with a two-liters flat-6 cylinders with 130 bhp, then she was equipped with a mechanic injection in 1969 on E and S models, then has a new 2.2 liters flat-6 in 1970, and a 2.4 liters engine in 1972 to satisfy American customers. Our car is a 911 E from 23rd May 1972, entirely modified by a previous owner in purpose to be more powerful and faster on track. Its engine is a 964 from 1990, with 62L05521 reference. The car is painted in red, has a Matter safety cage, strut bar, wing and Fuchs wheels. This car is an excellent basis for those who would like to learn how to drive on tracks with rear-swingarm-mounted engine sportscars.

Kilométrage : 51 098 km au compteur - N° de châssis : 9112200757 - Carte grise française

French registration

20 000 / 30 000 €

32

1957 - Porsche 356 Speedster Replica ex Alice Cooper

« Speedster de rock-star »

La voiture que nous présentons est une 356 Speedster Replica réalisée aux Etats-Unis par Vintage Speedster, spécialiste connu pour la commercialisation d'un grand nombre de Speedster. Plus qu'une voiture, elle devint aussi une oeuvre d'art lorsque son propriétaire de l'époque, la célèbre star de Rock Alice Cooper, décida de lui donner un look unique pour une utilisation artistique. Afin de rendre hommage à la Porsche 356 volée de Janis Joplin, il décida d'y apposer une décoration spéciale dont la carrosserie porte même sa signature. La voiture fit alors au cours de sa tournée mondiale en 2005, des apparitions en live aux mains d'Alice Cooper sur le titre « Steal that car ». Aujourd'hui propriété d'un collectionneur français, la voiture a été parfaitement conservée. Elle est mue par un moteur d'origine Volkswagen, un 4 cylindres à plat de 1915 cm³ de cylindrée. Il est alimenté par deux carburateurs et est accouplé à une boîte de vitesse mécanique à 4 rapports. L'intérieur est en cuir noir, tout comme les moquettes et l'on voyage déjà lorsque l'on s'installe derrière le volant Nardi de ce Speedster au look unique. La voiture est munie de sa capote, de ses side screens, de son couvre-tonneau, ainsi que d'un porte-bagages chromé. Cet exemplaire n'ayant que très peu roulé est dans un état proche du neuf. Il s'agit d'un véhicule unique, objet d'art roulant signé de la main d'Alice Cooper, reprenant les courbes d'une automobile toute aussi mythique. Un Must Have.

This nice model is a Porsche 356 Replica made in the United States by the well-known Vintage Speedster carmaker. More than a car, this Speedster became a piece of art when its last owner, Alice Cooper, customized his car in a very Rock'n'Roll fashion dedicated to Janis Joplin's stolen 356, so he decided to put a special decoration with his own signature. The car was used during his world Tour in 2005, and even appeared in the musical "Steal that car". Bought by a private owner, this car was very well preserved, powered by a Volkswagen 1915cc flat-four engine, with twin carburetors and 4-speed manual gearbox. With black leather and carpets, the inside is quite remarkable with a Nardi steering wheel, articulated hood with side-screens and chromed luggage holder. Almost brand new condition, very few mileage, this is a unique car which belonged to a famous rock star with bodyshape of another very famous myth: a must have !

Kilométrage : 802 miles au compteur - N° de châssis : 110239-0650 - Titre de circulation américain

Voiture dédouanée U.E. - American registration

30 000 / 40 000 €

33

1963 - Porsche 356 BT6 Coupé

« La Porsche mythique des origines »

On ne présente plus la 356, premier modèle de Porsche présenté au salon de Genève de 1949. La conception initiale est simple, moteur quatre cylindres à plat, refroidissement par

air, carrosserie profilée, donne au modèle un tempérament agile et sportif. Elle collectionne rapidement les succès en compétition. Au fil des années la 356 ne va cesser de s'améliorer. Quatre générations vont ainsi se succéder apportant chacune d'elles des améliorations techniques, le développement des cylindrées et de la puissance. Esthétiquement, Porsche utilisera sa fameuse recette, consistant en une évolution par « petites retouches » pour maintenir dans le coup un dessin pendant plus de 16 années. Le modèle présenté est un coupé 356 BT6 de 1963 construit par Reuter. Notre exemplaire est équipé d'un moteur de Porsche 912 de type 616/39 de 1968, un 4 cylindres de 1600 cm³. Cette voiture d'origine californienne aurait selon son propriétaire appartenu à Dennis Wilson, batteur des Beach Boys. La voiture arbore le capot moteur à bord plat et non arrondi que l'on retrouvera également sur les modèles ultérieurs de la série C mais aussi une grille d'aération entre les essuie-glaces devant le pare-brise et une trappe de remplissage du réservoir sur l'aile avant droite. La lunette arrière est agrandie et le capot moteur a reçu deux grilles d'aération au lieu d'une. Notre exemplaire a fait l'objet d'une restauration que le futur acquéreur devra achever.

La peinture est récente, l'intérieur noir est dans un bon état de présentation. Cette voiture est une excellente base pour celui qui voudra accéder au mythe et continuer de lui redonner sa superbe d'antan.

How can we present the 356, well known as the original Porsche? With an aerodynamic body shape, it allows very good performance in the beginning of the 1950's and announces the success of Porsche in building nice, powerful and reliable cars, and this success will be confirmed by many victories in races. The 356's skills will increase by its four generations, by its performances, its power and its technique. Small modifications will be made by Porsche to maintain for 16 years the 356 on top of world sportscars production. Our model is a 356 BT6 of 1963 made by Reutters, with a Porsche 912 1968 engine, type 616/39 flat four of 1582cc. This car was delivered brand new in California, this car was bought, as its owner says, by Dennis Wilson, Beach Boy's drummer. This 356 has a flat bonnet like the C-models, instead of the round one, and also air-cooling grids at the windscreen base and a gas doortrap on the right-front fender panel. The rear window was enlarged and the engine hood has two grids. Inside, this 356 is very sober and elegant and is still in very good condition. This car was mechanically restored at Los Angeles and waits to be continued by its next owner. This is a good opportunity to buy a very nice and fresh 356, one of the most famous car in the motor history, from the beginning of Porsche's myth. The car has all its papers to allow a registration in European Union.

Kilométrage : 15 934 miles km au compteur - N° de châssis : 125 193 - Titre de circulation américain

N° de moteur : 1280778 - Attestation FFVE en cours - Voiture dédouanée U.E. - American registration

25 000 / 35 000 €

CONDITIONS DE VENTE

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 :

Automobilia : 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC

Véhicules : 16,67% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

Attention :

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du

TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC

π Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts

financiers.

f Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la

charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales.

Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

Se référer aux

conditions spécifiques.

GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité du Commissaire-Priseur, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet, portées au procès-verbal de la vente.

Les attributions et désignations ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente et des renseignements communiqués par le vendeur. Toute information, retenue par le vendeur et qui n'aurait pas été portée à la connaissance de la SAS Claude Aguttes ne saurait être à l'origine d'une quelconque réclamation.

Seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année...) portées au catalogue reproduisent les indications figurant sur les titres de circulation. 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.

Les véhicules sont vendus en l'état au jour de la vente. Pendant l'exposition préalable à la vente, il appartient aux acheteurs d'apprécier l'état des véhicules, les éventuels défauts, restaurations, manques, accidents ainsi que leur valeur. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner d'un professionnel.

Il appartient aux acheteurs de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicules (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. 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.

La SAS CLAUDEAGUTTES informe les acheteurs que compte tenu de la nature des véhicules proposés à la vente, la plupart des véhicules ont fait l'objet de restauration. Il incombe donc aux acheteurs de procéder à une remise en route et d'effectuer toutes les réparations ou opérations de mise en route nécessaires avant toute utilisation.

Il ne sera admise aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

La responsabilité des visiteurs de l'exposition pourra être engagée en cas de dommage aux tiers ou aux objets et véhicules présentés, résultant de la manipulation de ces derniers sans accord préalable et surveillance de la SAS Claude Aguttes. Les reproductions au catalogue des objets et véhicules, aussi fidèles que possible, ne sont pas contractuelles.

Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

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.

ENCHÈRES

L'ordre du catalogue sera suivi.

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, la SAS Claude Aguttes accepte gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. La responsabilité de la SAS AGUTTES 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.

La SAS Claude Aguttes accepte gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. La SAS Claude Aguttes n'engage pas sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit. La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse dans le cas d'une mauvaise liaison téléphonique.

En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre.

Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.

RETRAIT DES ACHATS

Tout objet ou automobile ne sera délivrée qu'après règlement complet du prix par l'acheteur. En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets pourra être différée jusqu'à l'encaissement. Il est conseillé de régler par carte bancaire.

Dès l'adjudication, l'objet ou véhicule sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire, à ses risques et périls. 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 ou véhicule pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente seront à enlever à l'Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux à partir du **lundi 23 mars 2015 et au plus tard le vendredi 10 avril 2015.**

Passé ce délai, des frais de gardiennage seront prélevés, à hauteur de 100€ par jour. Il est précisé que le gardiennage n'entraîne pas la responsabilité de la SAS Claude Aguttes ou de son expert à quelque titre que ce soit.

Toutes les formalités liées à l'acquisition d'un véhicule, de quelque nature qu'elles puissent être (formalités administratives, révision technique...), permettant l'utilisation de ce véhicule sur la voie publique conformément à la législation en vigueur, demeurent sous la seule responsabilité de l'acheteur. En aucun cas la responsabilité de la SAS Claude Aguttes ou de son consultant ne saurait être engagée en cas de non respect de ces formalités ou de dommage en résultant.

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 3 000 € ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)

- 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

Pasted Graphic.pdf ↪

- Carte bancaire (sauf American Express)

- 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