AGUTTES

AUTOMOBILES & MOTOS DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

VENTE D'AUTOMNE



Samedi 5 novembre 2016
Lyon-Brotteaux


Carrera


GT



SOCIÉTÉ DE VENTES
AGUTTES SAS

Claude Aguttes
claude@aguttes.com



RESPONSABLE
DU DÉPARTEMENT

Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01
rossignol@aguttes.com



Assisté de

Geoffroi Baijot
+33 4 37 24 24 23
baijot@aguttes.com



Arnaud Faucon
+33 4 37 24 24 23
faucon@aguttes.com

AGUTTES

Neuilly Drouot Lyon Deauville

AUTOMOBILES & MOTOS DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

Samedi 5 novembre 2016

14h30 - Automobilia
18h - Motos & Automobiles de collection

Lyon-Brotteaux - 13 bis place Jules Ferry - 69006 Lyon

Expositions publiques
Jeudi 3 novembre 2016 de 10h à 19h
Vendredi 4 novembre 2016 de 10h à 19h
Samedi 5 novembre 2016 de 9h30 à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com
Vente en live sur www.drouotlive.com

DrouotLIVE @CAguttes /Aguttes @aguttes_

Hôtel des Ventes de Neuilly
164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : + 33 1 47 45 55 55

Claude Aguttes
Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

www.aguttes.com

Hôtel des ventes de Lyon Brotteaux
13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : +33 4 37 24 24 24


DELAHAYE



EDITO

Quoi de plus représentatif que les automobiles pour mettre en lumière le talent du genre humain ? Beauté des courbes et de la forme, raffinement de la technique et exaltation des sens qui mènent à l'évasion, la liberté… au frisson de la vitesse. En admirant les quelque quarante modèles présentés dans ce catalogue, leurs lignes élégantes, racées ou bodybuildées, leurs mécaniques mélodieuses, puissantes ou de haute précision, elles nous rappellent que le savoir-faire est aussi un art de vivre.

Du Cyclotracteur du début du siècle, ancêtre du cyclomoteur, à la Porsche Carrera GT de 2004 en passant par l'Alfa Romeo Giulietta SZ de 1960, nous avons volontairement mis la concordance des temps de côté, préférant parler du passé au présent, en regardant vers demain.

Réunies avec soin, enthousiasme et passion dans un catalogue que nous avons voulu différent, elles marquent l'évolution de notre département Automobilia & Automobiles de Collection. Répondant chacune à un genre automobile, héroïne d'une ou plusieurs générations, elles ont toutes été le sujet d'un rêve, d'un fantasme ou d'une irrésistible envie de se retrouver derrière le volant. Et comme le disait Oscar Wilde,
« Le meilleur moyen de résister à une tentation est d'y succomber… ».
Je vous laisse méditer.

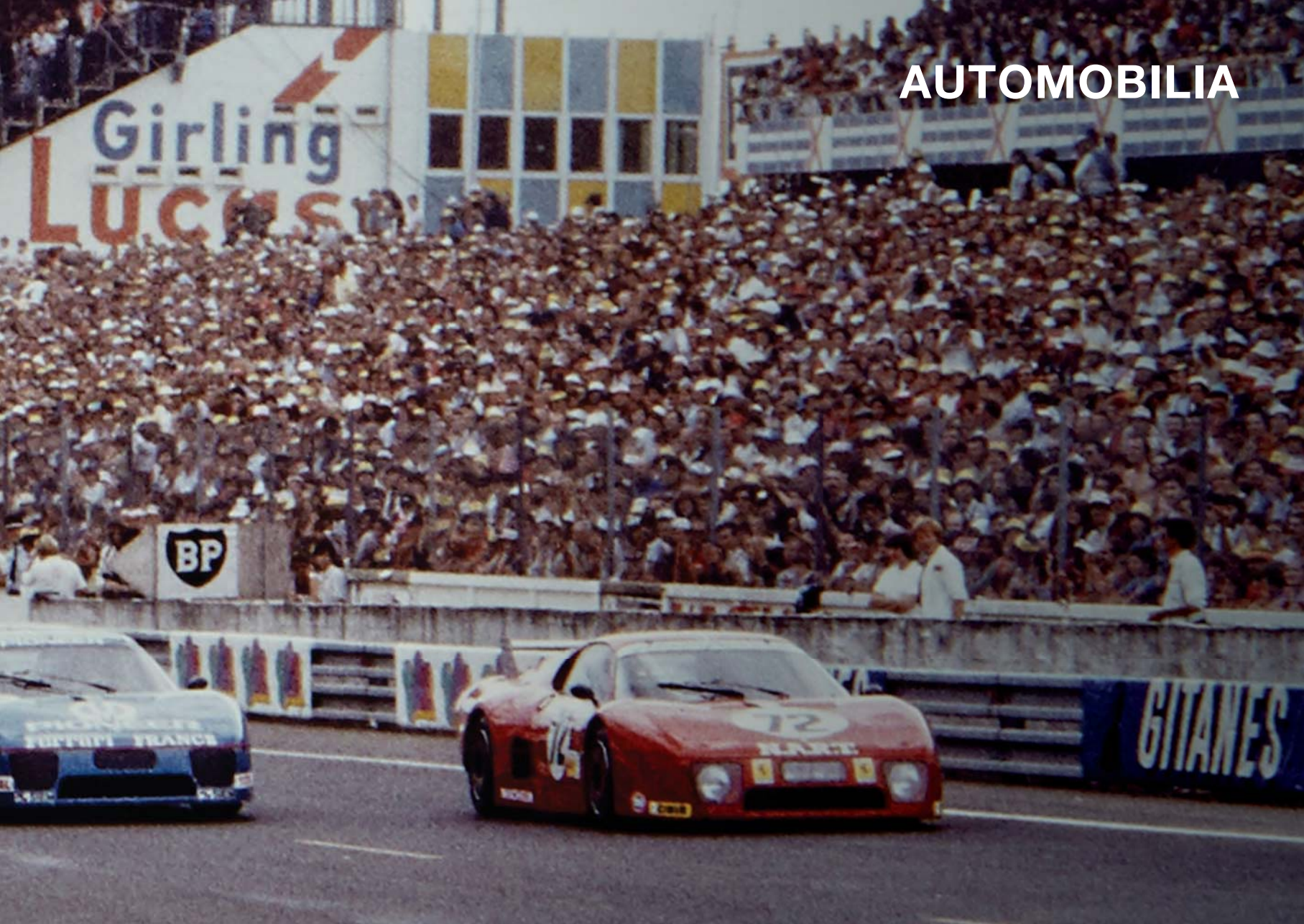
What better representation is there of the sheer talent of humankind than the car? The beauty that lies in their curves and their shape, the technical finesse and sensual exhilaration that give you that feeling of escape and freedom, the thrill of the speed. By admiring the some forty models displayed in this catalogue and their elegant, sleek or muscular lines, or their melodious, powerful and highly accurate mechanics, we are reminded that expertise is also a way of life.

From the Cyclotracteur at the beginning of the century, the ancestor of the cyclometer, to the Porsche Carrera GT of 2004, passing by the Alfa Romeo Giulietta SZ of 1960, we have put time to one side, preferring to speak about the past through to the present and looking forward to the future.

Brought together with care, enthusiasm and passion in a completely different kind of catalogue, these cars mark the evolution of our Automobilia & Automobiles de Collection department. Each car, the heroin of one or several generations, responds to a different automotive style, all having once been the subject of a dream, fantasy or compelling desire to be sat behind the steering wheel. And, as Oscar Wilde said, "The only way to get rid of a temptation is to yield it."
I shall leave you to reflect.

Gautier Rossignol




AUTOMOBILIA
Girling
Lucas
BP
GITANES
12





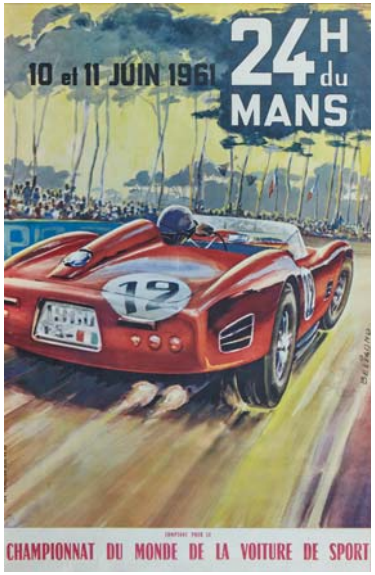


1

Ferrari

Ensemble de 8 posters encadrés édités pour le cinquantième anniversaire de la marque Ferrari
Très bon état hormis quelques verres brisés
Dim: 67 X 47 cm

50 / 100 €



2

24 Heures du Mans 1961

Affiche originale
Imp. Thivillier Mac.56.69
D'après un dessin de Beligond
Excellent état
Dim: 58 X 37 cm environ

200 / 400 €



3

24 Heures du Mans 1962

Affiche originale
Imp. Thivillier Mac.56.69 Paris
D'après un dessin de Beligond
Excellent état
Dim: 56 X 39 cm environ

200 / 400 €

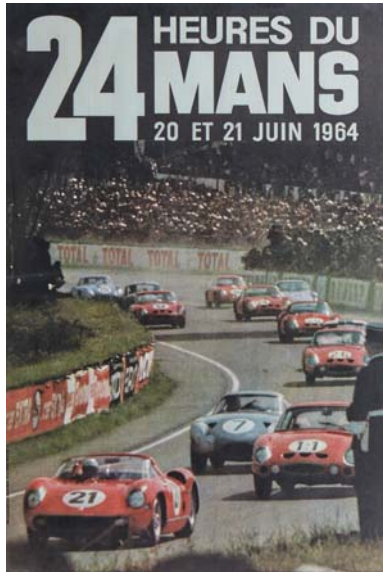


4

24 Heures du Mans 1963

Affiche originale
Imp. Thivillier Mac.56.69
D'après un dessin de G. Leygnac
Excellent état
Dim: 58 X 39 cm environ

200 / 400 €

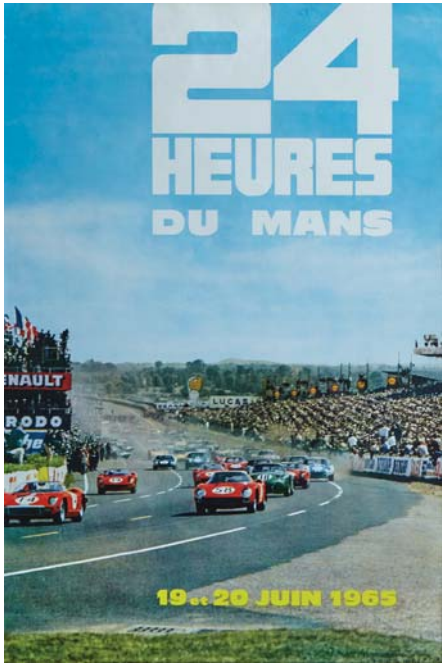


5

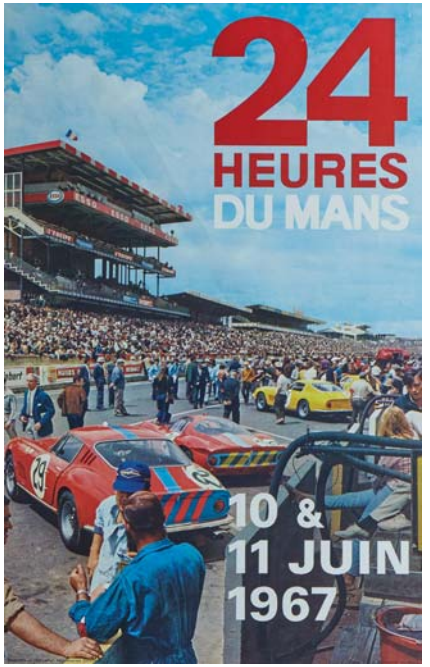
24 Heures du Mans 1964

Affiche originale
Imp. Thivillier Mac.56.69 Paris
D'après une photo Paris Match
Excellent état
Dim: 58 X 38 cm environ

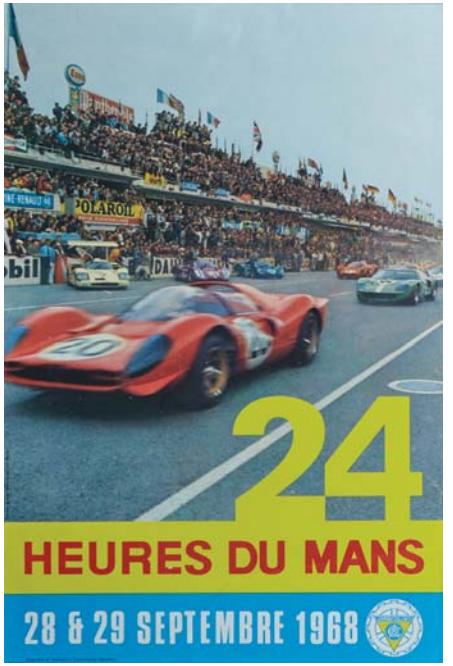
200 / 400 €


24
HEURES
DU MANS
19 et 20 JUIN 1965

6


24
HEURES
DU MANS
10 &
11 JUIN
1967

7


24
HEURES DU MANS
28 & 29 SEPTEMBRE 1968

8


24 heures du Mans
AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST
12 et 13
JUIN
1971

9


24 HEURES DU MANS
9/10 JUIN 1979
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

10


24 HEURES DU MANS
13-14 JUIN 1981
PEUGEOT ESSO
5
Le Parisien
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

11

6

24 Heures du Mans 1965

Affiche originale
Imp. Oberthur Rennes
D'après une photo Delourmel, Le Mans
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

150 / 300 €

7

24 Heures du Mans 1967

Affiche originale
Imp. Oberthur
D'après une photo Delourmel, Le Mans
Excellent état
Dim: 58 X 37 cm environ

150 / 300 €

8

24 Heures du Mans 1968

Affiche originale
Imp. Oberthur
D'après une photo Delourmel, Le Mans
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

150 / 300 €

9

24 Heures du Mans 1971

Affiche originale
Imp. Draeger Paris
D'après une photo Delourmel, Le Mans
Excellent état
Dim: 40 X 60 cm environ

100 / 200 €

10

24 Heures du Mans 1979

Affiche originale
Imp. Publi-Inter S.A.
S.E. Lalande Courbet à Wissous
Excellent état
Dim: 38 X 53 cm environ

100 / 200 €

11

24 Heures du Mans 1981

Affiche originale
Imp. Publi-Inter S.A.
D'après une photo M. Zurini
Excellent état
Dim: 38 X 53 cm environ

50 / 100 €

12

Critérium International de Vitesse Motocycliste 1963

Affiche originale
D'après un dessin de Buligond
Excellent état
Dim: 59 X 38 cm environ

50 / 100 €

13

Critérium International de Vitesse Motocycliste 1964

Affiche originale
Imp. Thivillier Mac.56.69 Paris
D'après un dessin de Buligond
Excellent état
Dim: 59 X 38 cm environ

50 / 100 €



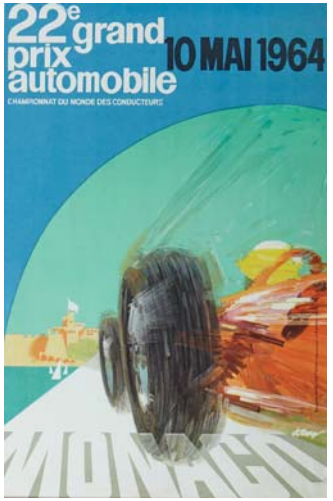
12



13



14



15

14

Grand Prix de Monaco 1963

Affiche originale
Imp. Thivillier à Paris
Editions J. Ramel à Nice
D'après un dessin de Michel Beligond
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

200 / 400 €

15

Grand Prix de Monaco 1964

Affiche originale
Imp. J. Ramel à Nice
Maquette Publ-Editions
D'après un dessin de J. May
Excellent état
Dim: 59 X 38 cm environ

200 / 400 €

16

Grand Prix de Monaco 1965

Affiche originale
Editions J. Ramel à Nice
Maquette Michael Turner
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

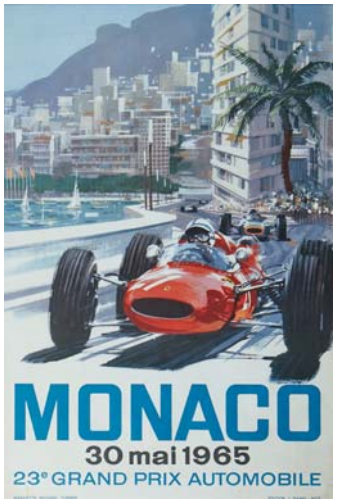
100 / 200 €

17

Grand Prix de Monaco 1967

Affiche originale
Editions J. Ramel à Nice
Maquette Michael Turner
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

100 / 200 €



16



17



18

18

Grand Prix de Monaco 1968

Affiche originale
Editions J. Ramel à Nice
Maquette Michael Turner
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

100 / 200 €



19



20

19

Grand Prix de Monaco 1973

Affiche originale
Creation/édition J. Ramel à Nice
Excellent état
Dim: 63 X 42 cm environ

50 / 100 €

20

Grand Prix de Monaco 1974

Affiche originale
Editions J. Ramel à Nice
D'après une photo de Bob Martin
Exemplaire hors-commerce numéroté, celui ci le numéro 1222
Excellent état
Dim: 64 X 44 cm environ

50 / 100 €

21

Grand Prix de Monaco 1975

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

22

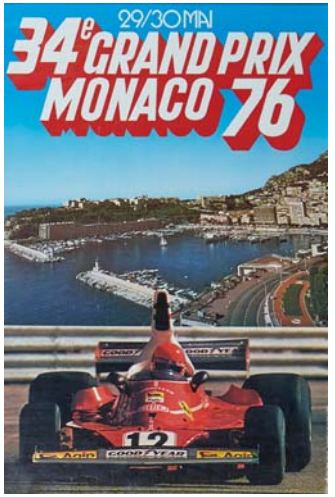
Grand Prix de Monaco 1976

Affiche originale
Création/impression Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après des photos de Bob Martin
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



21



22

23

Grand Prix de Monaco 1977

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de Roland Hugon
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

24

Grand Prix de Monaco 1978

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin d'Alain Giampaoli
Excellent état
Dim: 58 X 40 cm environ

50 / 100 €

25

Grand Prix de Monaco 1979

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin d'Alain Giampaoli
Excellent état
Dim: 58 X 40 cm environ

50 / 100 €

26

Grand Prix de Monaco 1981

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de J. Grognet
Exemplaire hors commerce numéroté, celui-ci le numéro 01473
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

27

Grand Prix de Monaco 1982

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de J. Grognet
Léger manque dans le coin supérieur gauche, sinon excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

28

Grand Prix de Monaco 1983

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de Lecomte
Exemplaire hors commerce numéroté, celui-ci le numéro 01566
Manque le verre, très légères griffures sinon excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

29

Grand Prix de Monaco 1984

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de Pierre Bérenguier
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

30

Grand Prix de Monaco 1985

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de J. Grognet
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



23



24



25



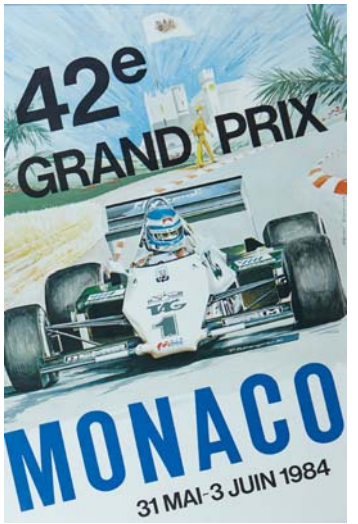
26



27



28



29



30



31

Grand Prix de Monaco 1986

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de J. Grognet
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



32

Grand Prix de Monaco 1987

Affiche originale
Agence Internationale de Publicité, Monaco
D'après un dessin de A. Borgheresi
Verre brisé sans effet sur l'excellent état de l'affiche
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



33

Grand Prix de Monaco 1988

Affiche originale
D'après un dessin de J. Grobnet
Creation/édition J. Ramel à Nice
Excellent état
Dim: 63 X 42 cm environ

50 / 80 €



34

Grand Prix de Monaco 1989

Affiche originale
F.I.A. 1989
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



35

Grand Prix des Etats-Unis 1974

Affiche originale
Imp. Wilcox Press Ithaca, New-York
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim: 50 X 70 cm environ

50 / 100 €

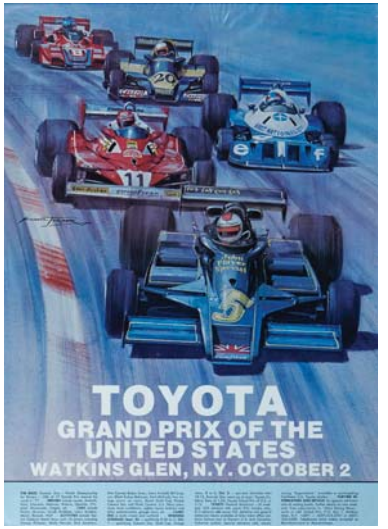


36

Grand Prix des Etats-Unis 1975

Affiche originale
Imp. Wilcox Press Ithaca, New-York
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim: 70 X 50 cm environ

50 / 100 €



37

Grand Prix des Etats-Unis 1977

Affiche originale
Imp. Wilcox Press Ithaca, New-York
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim: 70 X 50 cm environ

50 / 100 €



38

DELTA

Stylo plume modèle Troféo Giulietta Sprint.
Série limitée en hommage à la marque automobile Alfa Roméo.
Corps en résine rouge avec éléments de décoration à damier en argent, l'agrafe reprenant la forme de la calandre.
Plume en or 18 carats. Remplissage à cartouche. Exemplaire N° 2276
Dans son coffret.

120 / 180 €

39

Ferrari

Piston en alliage léger sur socle Schedoni pour Ferrari, d'une voiture ayant participé à la course des Mille Miglia 1988
Dim: 7 X 12 cm environ

50 / 100 €

40

Ferrari

Pipe d'admission de Formule 1 Ferrari saison 1990 monté sur socle en bois et cuir par Schedoni pour Ferrari
Dim: 11 cm environ

50 / 100 €

41

Ferrari

Sortie d'échappement montée en pot à crayons
En métal et cuir
Mention: "Maranello 18.9.83"
Dim: 15 cm envrion

50 / 100 €

42

Ferrari

Soupape de voiture de course ayant participé à la course des Mille Miglia 1989
Montée sur socle en bois et cuir par Schedoni
Dim: 18 X 9 cm environ

50 / 100 €

43

Ferrari

3 soupapes de Formule 1 Ferrari de la saison 1990
Montées sur socle en bois et cuir par Schedoni
Dim: 13 X 18 cm environ

50 / 100 €

44

Ferrari

Seuil de soupape provenant d'une voiture ayant participé à la course des Mille Miglia 1990
Monté sur socle en bois et cuir par Schedoni
Dim: 12 X 8 cm environ

50 / 100 €



39



40



41



42



43



44



45

Ferrari

Sculpture représentant le cheval cabré Ferrari, réalisée à partir de vis et d'écrous
Montée sur socle en bois et métal brossé
Signé par l'artiste "P QUIRIM"
Dim: 40 X 20 cm environ

30 / 60 €

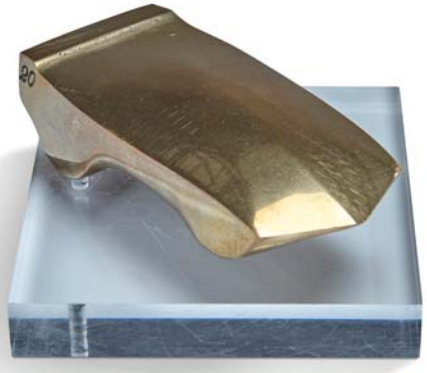


46

Ferrari

Profil de Ferrari 308 GTB, en bronze doré, signé Alvarez
Monté sur socle en bois laqué bleu
Dim: 17 X 40 cm environ
On joint une petite sculpture en bronze représentant une voiture stylisé; Dim: 3 X 7 cm environ

50 / 100 €





47



48

47

Emmanuel ZURINI

Sculpture en bronze doré, sur socle en marbre, représentant la Ferrari 250 GTO
Signée, numérotée 2/36, datée 1983 et cachet de l'artiste
Dim: 11 X 32 X 15 cm environ

300 / 500 €

48

Ferrari

Scultpure en cristal représentant la Ferrari Testarossa
Création Claude Nicolas Paris pour DAUM
Fournie avec son socle electrifié
Dim: 7 X 31 X 13 cm environ

50 / 100 €

49

Cavallino Rampante

Modèle en relief de la célèbre marque au cheval cabré fixé sur suédine rouge et encadré.
Bel état
Dim: 60 X 50cm

50 / 100 €



50

50

F. REGGIANI

Sculpture en bronze doré, sur socle en bois, intitulée "EVOLUZIONE 50"
Pièce réalisée pour le cnquantenaire de la Scuderia Ferrari
Modena, daté 30-11-1979
Numérotée 20/1000
Dim 32 X 25 X 55 cm environ

300 / 600 €



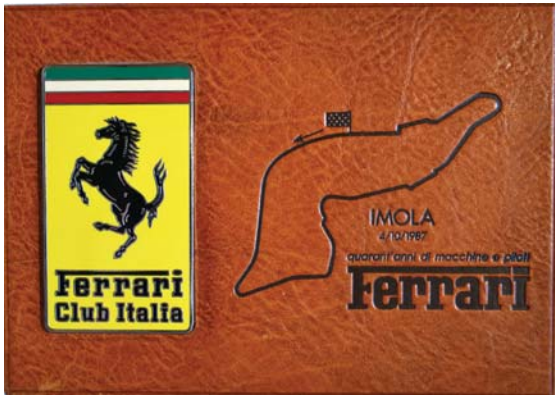
51

51

Emmanuel ZURINI

Scultpure en bronze à patine verte représentant l'avion Concorde stylisé
Signée au revers, cachet de l'artiste, datée 1978 et numérotée 2/8
Dim: 69 X 47 cm environ

500 / 1 000 €



52

52

Ferrari & Schedoni

Plaque émaillée du Club Italia Ferrari sur socle en cuir Schedoni, pour le 40ème anniversaire de Ferrari à Imola en 1987

50 / 100 €

53

Club Ferrari France

Lot de 3 plaques en verre pour:
-Rallye du Mas du Clos, 1982
-Rallye du Mas du Clos, 1983
-50ème Grand Prix de Pau, 1990
On joint un lot de stickers et une plaque en matière plastique du Club Alfa Romeo Italie au Mas du Clos 1988

30 / 60 €

54

Club Ferrari France

Lot de 2 plaques émaillées pour le 30ème et 40ème anniversaire du club
On joint une médaille du même club, en bronze argenté, par DRAGO

100 / 200 €

55

Ferrari 250 GTO

Plaque pour le 25ème anniversaire du célèbre modèle organisé par le Cavallino International
Léger accident à l'émail

80 / 120 €

56

Bugatti Owners Club

Badge Prescott
Avec pampilles du Ferrari Owners Club et des années 1973, 1974, 1975 et 1976
En métal émaillé

80 / 120 €

57

Registro Storico Ferrari

Badge de calandre du rallye organisé par le club
Concurrent N°14
On joint une médaille du 2nd Camminata del Cavallino, 1981

60 / 80 €

58

Ferrari

Lot de 3 badges:
-Club Ferrari Suisse, Le Castellet 24-25 septembre 1977
-Ferrari Club of America, Canon Ball 1991
-Ferrari Owners Club of America, Grand Prix de Long Beach 1981

40 / 60 €

59

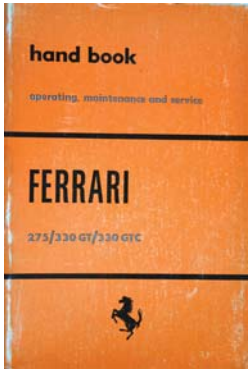
Bugatti

Plaque émaillée pour le 50ème anniversaire du Grand Prix International Bugatti de 1924, organisé à Lyon en 1974
Concurrent N°132
Quelques légers manques à l'émail
Dim: 10 X 23 cm

100 / 200 €



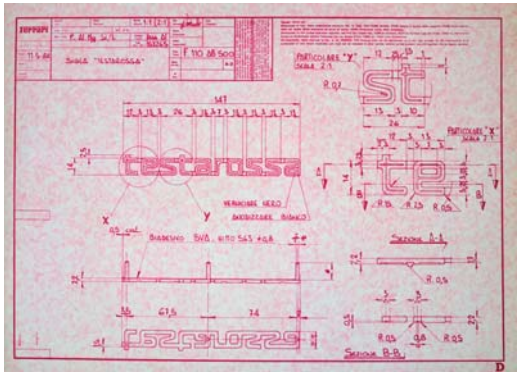
59



60



61



62



63

60

Ferrari 275 / 330 GT / 330 GTC

Manuel d'utilisation
Bon état

50 / 80 €

61

Ferrari Dino 246 GT / 365 GTC/S / 365 GT2+2 / 365 GTB/4

Manuel d'utilisation
Bon état

50 / 80 €

62

Ferrari Testarossa

Catalogue de présentation à la presse du modèle
Avec photos
En langue allemande
Très bon état

50 / 100 €

63

Ferrari 365 GTB/4 "Daytona"

Lot de 2 fascicules de présentation du modèle
L'un sur la 1ère série et l'autre sur la 2nde
En langue multiple
Etat correct (pliures)

150 / 300 €

64

Programmes de compétition automobile

Lot de 3 programmes en état d'usage:
-Grand Prix d'Argentine 1956
-SPA Francorchamps 1967
-Berlin 1952

50 / 80 €

65

Ferrari Automobilia

Catalogue raisonné 1946-1981, par Augusto Costantino, en 2 volumes, sous emboîtage
On joint 3 livres sur les Ferrari en compétition, aux éditions Renwick& Starkey ltd., en langue anglaise

80 / 120 €

66

BP & SHELL

Lot de fascicules des succès automobiles sponsorisés par:
-BP de 1955 à 1964
-Shell en 1934, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1956, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1968 et 2002
On joint 4 fascicules publicitaires CASTROL, DUNLOP et CARRERAS GUARDS des années 1960

50 / 100 €

67

"Ferrari La Passion"

Collection complète de la revue, reliée, en 2 volumes, en langue française
On joint un lot de revues:
-3 revues sur les Ferrari de course et de route, par Dean Batchelor, en langue anglaise
-9 revues d'essais de différents modèles Ferrari des années 1950 à 1980, en langue anglaise
-5 revues l'Automobiliste, en langue française

80 / 120 €

68

DEPREUX

Garage pour véhicules miniatures
En métal, contreplaqué et plastique
Bon état général malgré quelques manques et accidents
Dim : 30 X 52 X 23 cm environ

80 / 120 €

69

Garage avec décorations S.E.V. MARCHAL

Pour véhicules miniatures
En métal, contreplaqué et plastique
Etat correct malgré quelques manques et accidents
Dim : 25 X 45 X 13 cm environ

50 / 100 €

70

NIL

Garage pour véhicules miniatures
En métal, contreplaqué et plastique
Etat moyen, manques et accidents dont un au plateau
Dim: 28 X 50 X 30 cm environ

50 / 100 €

71

Lot de 3 voitures miniatures, comprenant:

-Ferrari 250 LM, échelle 1/32ème, n°5, de couleur rouge
-Ferrari 250 LM, échelle 1/24ème, de couleur blanche
-ROXY TOYS, Ferrari 250 LM, n°4, de couleur rouge

50 / 100 €

72

ELGI

Ferrari 250 LM, échelle 1/12ème, n°23
Kit jamais monté dans son coffret d'origine

300 / 600 €

73

EXICO

Ferrari 250 LM radio-commandée, n°23, de couleur rouge
Jouet en excellent état dans sa boîte

150 / 300 €

74

DE TOMASO MANGUSTA

Reproduction filoguidée par PIKO
Excellent état, avec sa boîte, notice et autocollants d'origine à coller, manque un phare avant
Echelle 1/12ème

80 / 120 €

75

Lot de 2 Ferrari 250 LM, comprenant:

-ELGI, roulante par l'avant, n°23, de couleur orange, en excellent état sans boîte
-ELGI, téléguidée, n°23, de couleur orange, feux éclairants, en excellent état sans boîte

150 / 300 €

76

FORMULE 1 FERRARI

Lot de 2 lithographies:
-A. KINSEY, Formule 1 Ferrari de JEAN ALESI numéro 27, signée par l'artiste, édition limitée à 500 exemplaire, celle-ci n°8; Dim: 45 X 64 cm
-CLOVIS, Formule 1 Ferrari numéro 28, signée par l'artiste, édition limitée à 50 exemplaires, celle-ci n°42 épreuve d'artiste;
Dim: 46 X 46 cm
On joint un poster de la Formule 1 Ferrari de Gilles Villeneuve numéro 27; Dim: 36 X 50 cm

50 / 100 €

77

Ferrari F1 2004

échelle 1/12ème, à moteur électrique, radiocommandée, par MAJORETTE
Jouet en excellent état dans sa boîte d'origine

50 / 80 €

78

Lot de 5 miniatures RAMI comprenant :

-1 landaulet Packard 1912, en boîte,
-1 taxi de la Marne, en boîte,
-1 vis à vis De Dion Bouton, en boîte,
-1 Hispano Suiza, en boîte,
-1 Rochet Schneider
Très bon état

30 / 60 €

79

Lot de 3 Miniatures en boîtes comprenant:

-1 Daimler 1904 LONE STAR,
-1 Leyland Hippo coal truck BUDGIE TOYS,
-1 MAN tank wagon NUTZFAHRZEUGE,

30 / 60 €



68



69



70



71



72



73


FERRARI 250LM 훼라리 스포츠카
ACADEMY
MINICRAFT
AIRFIX
FERRARI 250 LM
1:32
EASY CAR
FERRARI 250
Le Mans
ESCI
LIMITED EDITION
EDITION LIMITEE
BEGRENZTE AUFLAGE
1/24

80


FERRARI
20
20

81


CATAMARAN
radio commande
sans fils

82


Retroplays
BANDINI-SCARFIOTTI
250 P · 1963 · 24 HOURS LE MANS WINNER
BIG 1/12 SCALE
21
NUMBERED LIMITED EDITION
BANDINI - SCARFIOTTI
BIG 1/12 SCALE

83

80

Lot de 3 voitures miniatures en kit comprenant:

-ACADEMY MINICRAFT, Ferrari 250 LM, échelle 1/24ème, jamais montée dans sa boîte
-ESCI, Ferrari 250 LM, échelle 1/24ème, jamais montée dans sa boîte
-AIRFIX, Ferrari 250 LM, échelle 1/32ème, jamais montée dans sa boîte

80 / 120 €

81

BOBBY'S

Ferrari 250 LM radio-guidée, n°20, de couleur rouge
Jouet en excellent état dans sa boîte

80 / 120 €

82

EXICO

Catamaran téléguidé de couleur bleue
Jouet en excellent état dans sa boîte

250 / 500 €

83

BANDINI-SCARFIOTTI

Ferrari 250 P numéro 21 par Rétro Toys à l'échelle 1/12
Exemplaire numéroté 95/500
Kit jamais monté dans sa boîte

150 / 300 €

84

Dino 206 GT

Dépliant publicitaire du modèle
En langue multiple
Très bon état

80 / 120 €

85

Voiture de circuit slot

Marque SKC / PYL
TRES RARE FERRARI 375 DE 1951

50 / 100 €

86

CANON BALL

Affiche du film avec David Carradine
Dim: 157 X 116 cm environ
On joint une affiche du même film en dim 78 X 58 cm environ

50 / 100 €

87

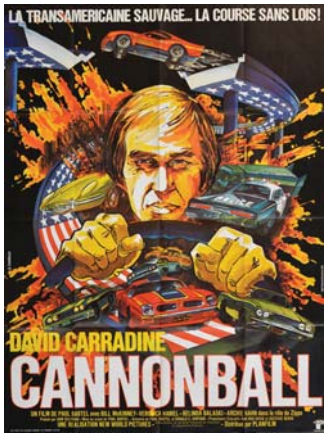
L'HOMME À LA JAGUAR ROUGE

Affiche du film
Dim: 158 X 113 cm environ
On joint une affiche du même film en dim 78 X 58 cm environ

50 / 100 €



84



86



87



88

Walter GOTSCHKE (1912-2000)

ALFA ROMEO 8C MONZA
Aquarelle encadrée représentant la célèbre voiture de course en action face aux Auto Union.
Signée et datée en bas à droite
Dim : 46 X 65 cm environ

300 / 600

89

FERRARI 275 GTB

Lithographie du modèle par Heidiki YOSHIDA
Edition limitée et numérotée 88/500
Signé par l'artiste
Bon état
Dim: 40 X 50 cm

50 / 100 €

90

Alain PROST

Sérigraphie représentant Alain Prost et Nigel Mansell
Edition limitée à 250 exemplaires, celui-ci le numéro 38
Signé, dédicacé et numéroté par l'artiste
Excellent état
Dim: 50 X 65 cm environ

50 / 100 €



90

91

Hideki YOSHIDA (né en 1949)

Gouache représentant la FERRARI 250 GT Tour de France (TDF), N°1033GT de 1958, au 7ème Tour de France Automobile, de l'équipage Gendebien/Bianchi, concurrent N°164
Signée en bas à droite
Papier jauni et rousseurs éparses
Dim: 25 X 32 cm environ

300 / 600 €

92

Ferrari

Pièce encadrée représentant la Ferrari 250 GT Competizione n°607
Dim: 29 X 39 cm environ
On joint une sérigraphie du projet de la 456 GT, signée et datée par l'artiste; Dim: 37 X 53 cm environ

30 / 60 €



91

93

MICHEL RAIMON

Lithographie figurant la Formule 1 FERRARI d'ALAIN PROST
Epreuve d'artiste
Dim: 66 X 48 cm environ

100 / 200 €

94

FRANÇOIS BRUERE

Sérigraphie représentant les deux Audi R8 victorieuses aux 24 Heures du Mans 2002 suivies d'une Bentley Speed 8
Signée en bas à gauche et numérotée 71/400
Dim : 50 X 66 cm environ

100 / 200 €

95

Trois cadres de motos

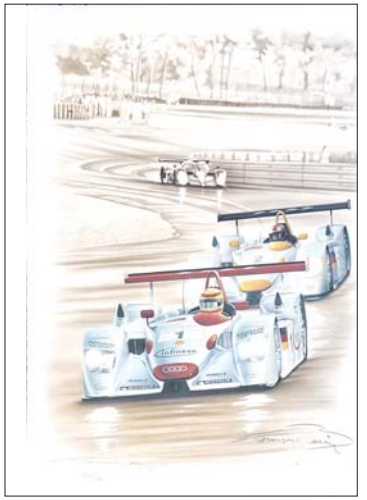
50 / 100 €



92



93



94















96

Ferrari 512 BB LM

Ensemble de 10 tirages argentiques sous verre représentant la Ferrari 512 BB LM de l'écurie Ferrari France Charles Pozzi en course
Quelques accidents au verre sinon excellent état
Dim: 27,5 X 40,3 cm

50 / 100 €



97

FORMULE 1 FERRARI

Poster représentant une Ferrari Formule 1 des années 1960 portant le numéro 8
Dim: 69 X 100 cm
On joint un lot de 5 affiches, comprenant:
-Il COMMENDATORE par Bill STROUD
-Une casse de Ferrari par JJ. FRANCOIS, numéro 185/300
-Ferrari 250 Testa Rossa
-Les 5 principales Formule 1 de la saison 1984
-L'art et Ferrari en 1983

30 / 60 €

98

Ferrari

Lot de deux livres sur la marque Ferrari
- Obiettivo Cavallino, Franco Varisco, 1996, Ferrari Editrice
Sous emboîtage, dédicacé par l'auteur
- Ferrari Berlinetta, Peter Groh, Eberhard Müssig, Conrad Winter, Verlag Classic Line

30 / 60 €

99

Ferrari

Lot comprenant:
- Le catalogue de la Ferrari Mondial 3,2L en langue italienne
- Un dépliant cartonné grand format sur la Ferrari Mondial T en langue française
- Un dépliant de la Ferrari Mondial T en langues multiples
Excellent état

30 / 50 €

100

Ferrari

Lot comprenant:
- Le dossier de presse Ferrari de la 456 GT en langue française
- Le catalogue de la Ferrari 456 GT en langues anglaise et italienne
- Le catalogue de la Ferrari 456 GTA en langue anglaise et italienne

50 / 100 €

102

Ferrari

Lot comprenant 3 catalogues:
- Ferrari Testarossa en langues multiples
- Ferrari 512 TR en langues multiples
- Ferrari 512 M en langues anglaise et italienne

50 / 100 €

103

Ferrari

Lot comprenant deux dossiers de presse sur la gamme en 1982, un en langue allemande, l'autre en langue française

40 / 80 €

104

Ferrari

Lot comprenant :
- Un catalogue de la Ferrari 550 Maranello en langues anglaise et italienne
- Un livre de présentation de la Ferrari 550 Barchetta en langues multiples

50 / 100 €

105

Ferrari

Lot comprenant:
- Le catalogue de la Ferrari 348 en langue française
- Un dépliant de la Ferrari 348 en langues multiples
- Un catalogue de la Ferrari 328 en langues multiples

30 / 50 €

106

Ferrari

Lot comprenant:
- Le catalogue de la Ferrari F40 en langue italienne
- Un dépliant cartonné grand format de la Ferrari F40 en langues multiples
- Un dépliant de la Ferrari F40 en langues multiples

50 / 100 €

107

Ferrari

Lot comprenant 3 catalogues sur la Ferrari :
-355 Spider
-355 F1
-355 GTB et GTS
En langues anglaise et italienne

30 / 50 €

108

Ferrari

Livres de la collection Ferrarissima, numéros 1, 2, 3, 4, 6 et 8
Ouvrages en 3 langues: anglais, français et italien

50 / 100 €

109

Lot de 7 livres comprenant:

-Sebring, the official history of America's Great Sports Car Race, par Breslauer, 1995, en langue anglaise
-Nürburgring langstrecken-wm 1953-1991, par Jorg-Thomas Fodisch et Mickaël Behrndt, 2003, en langue allemande
-Good Wood, the glory, par Mike Lawrence, Simon Taylor et Doug Nye, 1999, en langue anglaise
-Great Auto Races, par Peter Helck, 1975, en langue angalise
-Open Roads & Front Engines, par Janos Wimpffen, 2005, en langue anglaise
-Graet Drivers, par Akira Mase, 1991, en langue anglaise
-Winged Sports Cars & Enduring Innovation, par Janos Wimpffen, 2006, en langue anglaise

50 / 100 €

110

Littérature automobile

Lot de 8 livres en langue française:
-Irrésistibles moteurs, par Paul Frère, 1959
-Un des vingt au départ, par Paul Frère, 1956
-La course continue, par Paul frère, 1961
-Les 800 heures du Mans, par Paul Frère, 1968
-Si la course vous était comptée, par Roger Labric, 1955
-Les grands du volant, par Richard Von Frankenberg, 1956
-Les mousquetaires du rique, par Paul Cogan, 1956
-Champions du monde, par Paul Morand, 1930
On joint "Les années circuit" par Jean-claude Fillon, 2006; Edition limitée à 1000 exemplaire, celui-ci dédicacé par l'auteur

80 / 120 €

111

Littérature automobile

Lot de 8 livres en langue française
-Pilote de course, par Maurice Trintignant, 1957
-Les princes du tumulte, par Pierre Fisson, 1950; 2 exemplaires dont l'un avec son bandeau de presse
-Les gueux du tumulte, par Maurice Berthon, 1955
-L'aventure automobile, par JA Grégoire, 1953
-24 heures au Mans, par JA Grégoire, 1955
-Le cerlce infernal, par hans Ruesch, 1955; 2 exemplaires dont l'un de 1966 aux éditions Marabout
On joint "Au temps des automobiles", par Pierre Dumont, 1965

100 / 200 €

112

Lot de 6 livres sur Alfa Romeo, comprenant:

-Joseph H. Wherry, The Alfa Romeo Story, Chilton Book Company, 1967, en langue anglaise
-David Owen; Viva Alfa Romeo, Haynes Publishing Group ltd, 1976, en langue anglaise
-David Owen, Alfissimo, Osprey Publishing Group, 1979, en langue anglaise
-Griffith Borgeson, The Alfa Romeo Tradition, Haynes Publishing Group ltd, 1990, en langue anglaise
-Michael Frostick, Alfa Romeo Milano, Dalton Watson ltd, 1974, en langue anglaise
-Collectif, Alfa Romeo Immagini, Edizioni Alfa Romeo, 1983, en langue italienne

100 / 200 €

113

Lot de 3 livres, comprenant:

-Le Ferrari; Automobile Club d'Italia; 1966; Livre en langue italienne. Avec emboitage.Dessin d'Emilio Ferrabsochi.
-Ferrari, Uominie Automobili par Pete Lyons, éditions Girgio Nada; Livre en langue italienne.
-Piloti Che Gente par Enzo Ferrari; Livre en langue italienne.

50 / 100 €

114

Livre "Le Mie Gioie Terribili" par Enzo Ferrari

2ème édition, Décembre 1962
Aux éditions Cappelli
Bon état

80 / 120 €

115

4 livres retraçant les activités compétition de 2004 à 2007 de la Scuderia Ferrari

Edition Ufficio Stampa Sportiva pour Ferrari S. P. A.

50 / 80 €

116

10 livres Annual Ferrari F1 de 1989 à 1998

Ouvrages en 3 langues: anglais, français et italien

80 / 120 €

117

Lot de 5 livres sur Dino, comprenant:

-Piero Casucci, Dino 166-206-246, éditions Bruno Alfieri, collection Automobilia, 1989, multilingue italien, anglais, français
-John Godfrey, Ferrari Dino SPs, Patrick Stephens ltd, 1990, en langue anglaise
-Nathan Beehl, Ferrari Dino Super Profile, Haynes publishing group, 1987, en langue anglaise
-Ian Webb, Ferrari Dino 206 GT 246 GT & GTS, Osprey Publishing ltd, collection Auto History, 1980, en langue anglaise
-Doug Nye, Dino The Little Ferrari, Osprey Publishing ltd, 1979, en langue anglaise

50 / 100 €

118

BENTLEY

Bagage estampillé au nom et du logo de la marque britannique
En toîle bleu nuit et peau retournée gris clair
Garnitures en métal argenté, siglées du B ailé
4 poches latérales et compartiment central comprenant 2 rangements intérieurs
Poignées et bandouillères en toile grise
Très bon état d'usage
Dim: 35 x 70 x 30 cm environ

250 / 350 €



118

119

PININFARINA

Lot de 12 ouvrages sur le célèbre designer italien:
-Pininfarina Ferrari 50 esquisses, par Anna Albano, Clelia Ginetti et Saveria Tolomeo, 1997; Exemplaire N°57/1000, dédicacé par Sergio Pininfarina; En langue multiple
-Pininfarina 60 ans de création, par collectif, 1991; Edition sous emboîtage; En langue française
-Pininfarina 1930-1980, par Ami Guichard et Jean-rodolphe Piccard, 1980; En langue française
-Pininfarina, 1930-2000, par Antoine Prunet, 2000; En langue française
-Le Ferrari di Pininfarina, par Angelo Tito Anselmi, 1988; En langue italienne
-Ferrari Pininfarina, par Lionel Froissart, 1997; En langue française
-Ferrari Pininfarina 1952-1965, par Daniele Antonietti, 1990; En langue anglaise
-Ferrari Pininfarina archives photos 1952-1996, par Wallace A. Wyss, 1997; En langue anglaise
-Tutta la storia della Pininfarina, par Brunon Alfieri, 1982; En langue italienne
-Lessico della carrozzeria, par Fredi Valentini, 1979; En langue italienne
-Sergio Pininfarina, par Ricardo P. Felicioli, 1998; En langue multiple
-Recueil d'estampes de différents projets Pininfarina, éditions Pininfarina, 1992
On joint 4 fascicules hors-série sur Pinnfarina; En langue multiple; Ainsi qu'un catalogue sur la carrozzeria SCAGLETTI

100 / 200 €

120

FERRARI / MARLBORO

Drapeau de supporter de la SCUDERIA Ferrari sponsorisée par Marlboro
Auc couleurs des marques
Excellent état
Dim: 50 X 70 cm

30 / 60 €

121

Year Book Ferrari F1 en Anglais de 1989 à 1998

50 / 100 €



122

TOYS TOYS

Voiture à pédales MORGAN PLUS 4 en plastique
Excellent état
Dim: 95 X 50 cm environ

40 / 80 €-



123

TOYS TOYS

Voiture à pédales PEUGEOT 306 CABRIOLET en plastique rouge
Excellent état
Dim: 105 X 50 cm environ

40 / 80 €



124

TRI-ANG

Voiture à pédales en plastique
Bleue turquoise
Bon état
Dim: 105 X 45 cm environ

40 / 80 €



125

CITROËN MEHARI

Voiture à pédales en plastique
Orange
Excellent état, stickers SOS Dépannage
Dim: 90 X 36 cm environ

40 / 80 €

126

ALPINE A110

Voiture à pédales en plastique
Jaune
Très bon état
Dim: 110 X 45

40 / 80 €



127

FORD GT 40

Voiture à pédales en plastique orange
Incomplète, manque le pare-brise et les rétroviseurs
Dim: 120 X 50 cm environ

30 / 60 €



128

CITROËN GS

Voiture à pédales en plastique bleu
Restauration récente
Manque le pare-brise
Dim: 100 X 40 cm environ

40 / 80 €



129

ALIPNE A110

Voiture à pédales en plastique bleu
Excellent état. Siglée Renault sur le capot et Alpine sur le volant
Dim: 110 X 50 cm environ

50 / 100 €





130

TOYS TOYS

Voiture à pédales en plastqiue CADILLAC 1962 modèle HOLLIWOOD Verte. Etat moyen
Dim: 100 X 50 cm environ

40 / 80 €



131

TOYS TOYS

Voiture à pédales en plastique de type RENAULT F1, aune.
Bon état
Dim: 100 X 55 cm environ

40 / 80 €



132

LOTUS FORMULE 1

Voiture à pédales en matière plastique sur armature en tôle british racing green
Circa 1970. Manques et accidents
Dim: 110 X 55 cm environ

100 / 200 €



133

TRI-ANG

Voitures à pédales JAGUAR MK10 en plastique rose
Incomplète, electrifiée
Dim: 120 X 50 cm

40 / 80 €

134

TOYS TOYS

Voiture à pédales PEUGEOT 306 CABRIOLET en plastique bleue
Excellent état
Dim: 105 X 50 cm environ

40 / 80 €

135

CLAUDE LEVRIER Bourg-en-Bresse

Voiture à pédales de type BUGATTI en tôle rouge. Restaurée. Tableau de bord en bois et numérotée 5. Châssis n°5 30 circa 1920
Dim: 110 X 40 cm environ

300 / 600 €

136

CLAUDE LEVRIER Bourg-en-Bresse

Voiture à pédales 2 CV PROTOTYPE 1936 en tôle grise. Etat quasi neuf. Avec sa remorque en bois. Signée et numérotée 192.Dim: 110 X 45 cm environ

200 / 400 €

137

CLAUDE LEVRIER Bourg-en-Bresse

Voiture à pédales 2 CV PROTOTYPE 1936 en tôle kakie. Etat quasi neuf. Avec sa remorque en bois. Signée et numérotée A192.
Dim: 110 X 45 cm environ

200 / 400 €













138

MERCEDES 190 SL

Voiture à pédales en tôle
Verte pâle avec assise vert foncé
Restaurée, pare-brise fêlé
Dim: 137 x 55 cm environ

250 / 500 €

139

RENAULT DAUPHINE

Voiture à pédales en tôle
Bleue ciel avec liserés bleu foncé
Restaurée, manque le pare-brise
Dim: 90 X 35 cm environ

200 / 400 €





140

PIERRE GUY

Voiture à pédales MATFORD en tôle rouge
Etat d'origine, emblème émaillé,
Manque l'assise et poupe accidentée
Dim: 95 X 50 cm environ

100 / 300 €

141

RENAULT

Voiture à pédales en tôle verte pâle
Restauration ancienne
Accidents et chocs au train avant
Dim: 120 X 40 cm environ

100 / 200 €





142

EUREKA

Voiture à pédales en tôle
Modèle de course bleu de France
Restaurée
Dim: 85 X 35 cm environ

300 / 600 €

143

GUERINEAU MORELLET

Voiture à pédales de type BABY COURSE en tôle jaune
Restaurée, numéro 1
Dim: 90 X 45 cm environ

150 / 300 €





144

GUERINEAU MORELLET

Voiture à pédales SIMCA ARIANE en tôle
Rouge
Etat d'origine
Dim: 95 X 40 cm environ

150 / 300 €

145

GUERINEAU MORELLET

Voiture à pédales type FERRARI Grand Prix SPA en tôle bleue à bandes
Etat d'origine, numéro 2 ; Assise en toile restaurée, manque pare-brise
Dim: 112 x 58 cm environ

300 / 600 €

146

FERRARI DE COURSE

Voiture à pédales en tôle bleue
Etat d'origine,numéro 3
Manque le volant et le pare-brise
Dim: 125 X 65 cm environ

200 / 400 €

147

EUREKA

Voiture à pédales
Modèle de course jaune en tôle
Restaurée, manque l''emblème
Dim: 75 X 35 cm environ

150 / 300 €





148

PIERRE GUY

Voiture à pédales SIMCA OCEANE en tôle
Rouge, etat d'origine
Manque les cerclages de phares
Dim: 105 X 45 cm environ

150 / 300 €

149

DEVILLAINE

Voiture à pédales en tôle
Bleu foncé et bleu clair
Restauration ancienne, incomplète
Dim: 115 X 45 cm environ

150 / 300 €





150

EUREKA

Voiture à pédales type années 1930 en tôle grise, restauration ancienne
Accidents assise manquante
Dim: 115 X 60 cm environ

200 / 300 €

151

EUREKA

Voiture à pédales de type COURSE années 1930 en tôle grise, rouge et rose
Restauration ancienne, manques
Dim: 110 X 40 cm environ

80 / 120 €





152

EUREKA

Voiture à pédales de type COURSE en tôle
Rouge,
Etat d'origine
Dim: 100 X 45 cm environ

200 / 300 €

153

EUREKA

Voiture à pédales de type BABY en tôle rouge
Restauration ancienne
Dim: 80 X 30 cm environ

100 / 200 €







154

DELAGE

Voiture à pédale modèle Grand Prix en tôle bleue. Etat d'origine exceptionnel malgré des restaurations, numérotée 3.
Dim: 130 X 50 cm environ

400 / 800 €



155

MFA

Voitures à pédales style BUGATTI
En tôle bleue et rouge.
Etat d'origine exceptionnel.
Malle arrière ouvrante, assise réglable et electrifiée
Dim: 120 X 50 cm environ

500 / 800 €



156

PIERRE GUY

Voiture à pédales DELAHAYE 148 CABRIOLET
En tôle verte
Restaurée, electrifiée.
Dim: 110 X 40 cm environ

400 / 800 €



157

ANCÊTRE

Voiture à pédales en bois sur châssis en fer rouge à liserés blanc. Circa 1900
Etat d'origine exceptionnel
Numéro 271 "Paris-Rouen"
Suspension à lames, assise en moleskine, volant en bois, lanières de pédales en cuir, marche pieds et roues à rayons
Manque les pneus arrière
Dim: 80 X 100 X 50 cm environ

800 / 1 200 €



158

BUGATTI TYPE 13

Voiture à pédales en tôle rouge.
Restaurée .
Tableau de bord en bois avec plaque "Kiva 1927", assise en cuir et calandre en cuivre
Electrifiée avec klaxon et rétroviseurs
Dim: 125 X 45 cm environ

400 / 800 €



159

DEVILLAINE ET GIORDANI

Voiture à pédales de type FERRARI DE COURSE
En tôle rouge
Manque le pare-brise et l'assise
Dim: 140 X 70 cm environ

300 / 600 €

160

EUREKA

Voiture à pédales de type DELAGE SUPER JUNOR 35 en tôle rouge
Etat d'origine. A restaurer.
Dim: 100 X 40 cm environ

50 / 100 €

161

TRI-ANG

Voitures à pédales MIAMI en tôle rouge et beige. Etat d'origine
Capot amovible, manque le pare-brise
Dim: 85 X 40 cm environ

150 / 300 €

162

Voiture à pédales en tôle de style voiture américaine

Circa 1950. Bleue à liserés blanc
Etat d'origine, manque les optiques de phares
Dim: 120 X 45 cm environ

150 / 300 €

163

Voiture à pédales en tôle de style cycle-car

Verte
Restaurée, electrifiée avec phares
Dim: 80 X 40 cm environ

200 /300 €

164

DEVILLAINE

Voiture à pédales PEUGEOT 204 CABRIOLET en tôle bronze métalisé
Etat d'origine, complète et electrifiée, avec assise en feutre
Dim: 110 X 50 cm environ

200 / 400 €

165

Voiture à pédales de style STREAMLINER 1930 en tôle

Grise métalisé avec liserés vert
Restaurée
Dim: 110 X 50 cm environ

150 / 300 €

166

MFA

Voiture à pédales type modèle de COURSE années 1930 en tôle rouge avec peinture blanche. Circa 1930
Restaurations
Dim: 80 X 35 cm environ

150 / 300 €

167

CITROËN TRACTION CABRIOLET

Voiture à pédales en tôle grise
Restaurée
Assise en tissu
Dim: 105 X 50 cm environ

300 / 600 €

168

CHEVROLET

Voiture à pédales en tôle grise et beige
Restaurée, electrifiée
Dim: 115 X 45 cm environ

200 / 400 €

169

DEVILLAINE

Voiture à pédales PEUGEOT 403 CABRIOLET en tôle rouge bordeaux
Restaurée, complète et electrifiée
Dim: 110 X 50 cm environ

200 / 400 €

170

EUREKA

Voiture à pédales DELAGE de type SUPER JUNOR 35
En tôle bleue ciel et bleu foncé.
Restaurée
Dim: 100 X 40 cm environ

300 / 500 €

171

BABY RACER

Voiture à pédales de type BABY COURSE en tôle bleu Bugatti
Restaurée, a transmission par chaîne
Dim: 120 X 50 cm environ

200 / 400 €

172

MFA

Voiture à pédales CITROËN B14 en tôle
Jaune . Circa 1930
Restaurée, roues à rayons
Dim: 80 X 3

200 / 400 €

173

EUREKA

Voiture à pédales RENAULT à cul de poule, en tôle bleue et noir
Restaurée, avec klaxon et assise en simili cuir
Dim: 110 X 35 cm environ

300 / 500 €

174

EUREKA

Voiture à pédales PEUGEOT 404 CABRIOLET en tôle orange
Restaurée. Siglée, electrifiée et avec assise en velours imprimé réglable
Dim: 100 X 45 cm environ

200 / 400 €

175

MFA

Voitures à pédales PEUGEOT 203 BARBIER CHAMBAS en tôle gris bleu
Etat d'origine, electrifiée
Dim: 100 X 50 cm environ

200 / 400 €


160


161


162


163


164


165


166


167


168


169


170



171


172


173


174


175


176


177


178


179


180




182


183


184


185


186


187


188


189


190


191

176

MFA

Voiture à pédales en tôle
Modèle de course rouge
Restaurée
Dim: 75 X 35 cm environ

150 / 300 €

177

MFA

Voiture à pédales type modèle de COURSE en tôle rouge
Etat d'origine, avec stickers MFA d'époque sur la calandre
Dim: 100 X 40 cm environ

200 / 400 €

178

MFA

Voitures à pédales en tôle rouge
Etat d'origine
Accidents
Dim: 90 X 35 cm environ

150 / 300 €

179

EUREKA

Renault Nerva sport 1935
En tôle beurre frais
Dim: 110 x 40 cm environ

200 / 400 €

180

MOSKOVITZ

En tôle bleue
Etat d'origine
Dim: 113 x 50 cm environ

300 / 600 €

181

MFA

Voiture à pédales modèle sport en tôle rouge
Restauration ancienne, légers accidents
Dim: 100 X 43 cm environ

150 / 300 €

182

GIORDANI

Voiture à pédales type JEEP US ARMY en tôle kakie
Etat d'origine, incomplète
Dim: 105 X 45 cm environ

150 / 300 €

183

EUREKA

Voiture à pédales modèle BABY 48 en tôle bleue
Etat d'origine
Dim: 115 X 45 cm environ

300 / 600 €

184

DEVILLAINE

Voiture à pédales de type TORPEDO en tôle verte et jaune. Etat d'origine
Circa 1930. Assise réglable
Dim: 100 X 40 cm environ

200 / 400 €

185

SIMCA ARONDE

Voiture à pédales en tôle rouge
Etat d'origine
Manque le pare-brise
Dim: 110 X 45 cm environ

100 / 200 €

186

PIERRE GUY

Voiture à pédales de type PEUGEOT CABRIOLETen tôle grise avec liserés verts . Restauration ancienne
Manques. A trannsmission par chaîne
Dim: 140 X 50 cm environ

100 / 200 €

187

LACROIX FRERES

Voiture à pédales PEUGEOT 402/202 en tôle bleue
Restaurée, electrifiée
Dim: 120 X 45 cm environ

300 / 600 €

188

PIERRE GUY

Voiture à pédales de type CHEVROLET V8 en tôle rose et lilas
Restaurée
Transmission par chaîne
Dim: 140 X 60 cm environ

150 / 300 €

189

MFA

Voiture à pédales RENAULT 4 CV en tôle rouge et beige
Restaurée
Manque les phares
Dim: 85 X 40 cm environ

200 / 400 €

190

FORD VENDÔME

Voiture à pédales en tôle
Bleue et bleu ciel
Restaurée
Dim: 85 X 40 cm environ

200 / 400 €

191

GUERINEAU MORELLET

Voitures à pédales SIMCA ARIANE en tôle rouge. Roues blanches
Etat d'origine
Dim: 90 X 43 cm environ

100 / 200 €


192


193


194

192

JEEP WILLYS

Voitures à pédales en tôle verte
Restaurée
Pare-brise rabattable, jerricane avec lanières en cuir et roue de secours
Dim: 90 X 45 cm environ

100 / 200 €

193

TRI-ANG

Tracteur à pédales et sa remorque basculante modèle TRACTOR MINOR
En tôle orange avec les roues jaunes
Etat d'origine
Dim: 170 X 50 cm environ

200 / 300 €

194

Voiture à pédales en tôle de la prévention routière

Multicouleur
A restaurer entièrement
Transmission par chaine
Dim: 150 X 60 cm environ

50 / 100 €


195


196

195

PIERRE GUY

Bicyclette pour enfant avec petites roues additionnelles. Circa 1950, reprenant la forme du célèbre Vespa . Grise
Tablier et carénage en tôle. Etat d'origine
Transmission par chaîne. Selle accidentée
Dim: 53 X 70 cm environ

50 / 100 €

196

CYCLO ETOILE

Tricycle profilé CYCLORAMEUR d'enfant en tôle bleue avec selle et roues de couleur rouge. Très bon état d'origine
Repose-pieds sur roue avant. Transmission par chaîne et leviers à main
Dim: 43 X 105 X 48 cm environ

100 / 200 €


197


198


199


200

197

Bicyclette circa 1920

En tôle rouge. at d'origine. Manque une pédale. Selle en cuir clouté rouge
.
Transmission par chaîne
Dim: 48 X 85 cm environ
On joint deux tricycles:
-Un tricycle de marque AG, circa 1950/60, avec assise de forme pannier; Dim: 45 X 65 X 43 cm environ
-Un tricycle en bois, début XXème siècle; Dim: 73 X 60 X 45

50 / 100 €

198

Tricyle circa 1930

En tôle verte. Etat d'origine
Transmission par chaîne. Selle en cuir avec coq gauffré et craquelures au cuir
Dim: 45 X 75 X 50 cm environ
On joint une trotinette circa 1940, peinture bleue, en état d'origine

50 / 100 €

199

Landau de poupées

Circa 1940. Avec capote rétractable en toile enduite d'origine sur armature
Dim: 65 X 95 X 35 cm environ
On joint un petit fauteuil sur roulettes pour poupées

80 / 120 €

200

Sujet de manège

Représentant un minibus Ford en tôle jaune et blanc. Restauration ancienne 5 places assises. Mention "Les voyages enfantins". Pneus HS et manque vitrages
Dim: 110 X 180 X 85 cm environ

400 / 800 €

201

MATRA 670 B

Reproduction à l'échelle 1/2 de la Matra 670 B de l'équipage Pescarolo/Larrousse vainqueur au 24 Heures du Mans 1974
Réplique dédicacée sur le capot avant par Henri PESCAROLO lui-même lors de la parade du MANS CLASSIC 2016 dans le cadre du LITTLE BIG MANS, où elle portait le N°59
Poids: 110 Kg
Dim: 250 X 110 cm environ

5 000 / 10 000 €

Fabrication artisanale par un passionné de la marque
Châssis: 01/2016
Carrosserie en polyester sur châssis tubulaire en aluminium
Moteur électrique Pocket Quad, 48 volts, 1000 watts, avec 2 vitesses plus marche arrière
4 batteries de 12 volts
Entrainement par chaîne
Chargeur de batteries fourni avec le véhicule
A participé au Little Big Mans 2016 avec l'autre exemplaire fabriqué, éligible à cette manifestation

Dédicacée par Henri Pescarolo.








59
H.PESCAROLO / G.LARROUSSE
MATRA 670 B
MATRA SIMCA
Shell
GOODYEAR


BMW R



COLLECTION DE M. NICOLAS PRADEL

Monsieur Pradel, passionné de mécanique, a dédié sa vie à cet univers fascinant de liberté que représente la motocyclette. Il s'est toujours attaché à les préserver dans leur plus strict état d'origine, tout en leur apportant les soins mécaniques nécessaires à leur utilisation. Nombre de ces motos vous sont proposées dans leur état d'origine, certaines sont de véritables icônes de leur époque, d'autres sont de parfaits exemples de la diversité de la production motocycliste de la Région lyonnaise. La rareté de ces motos est également soulignée par leur historique clair, Monsieur Pradel les ayant acquises il y a de très nombreuses années, parfois directement auprès des premiers propriétaires.

202

Circa 1960 - Cyclorêv

Marque : CYCLOREV
Modèle : VBF
Millésime : circa 1960
Moteur : monocylindre deux-temps
Cylindrée : 50 cm3

200 / 400 €



Charmante bicyclette à moteur en état d'origine. A restaurer.



203

Circa 1970 - Motoconfort SP 94 TT

Marque : MOTOCONFORT
Modèle : SP 94 TT
Numéro de série : 94 200 160
Millésime : 1968
Moteur : Monocylindre
Cylindrée : 93 cm3
Kilométrage : 9 178 km au compteur

300 / 500 €

Cette jolie moto de semi-trial est en bon état d'origine. A remettre en route.

204

Circa 1960 - Libéria Cyclomoteur

Marque : LIBERIA
Modèle : bicyclette à moteur
Millésime : circa 1960
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 50 cm3

300 / 500 €



Bicyclette à moteur en état d'origine.
A restaurer



205

Circa 1956/1957 - Manurhin SM75

Marque : MANURHIN
Modèle : SM75
Millésime : circa 1956/1957

500 / 1 000 €

Cyclomoteur en état d'origine à restaurer, sans moteur

206

Circa 1930 - Koehler Escoffier KM11

Marque : KOEHLER ESCOFFIER
Modèle : KM11
Numéro de série : BMA 3057
Numéro de moteur : 1226
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 50 cm3

400 / 600 €



Bicyclette à moteur à restaurer, incomplet



207

1956 - Monet Goyon Pullman W1

Marque : MONET-GOYON
Modèle : W1 PULLMAN
Numéro de série : 3038
Millésime : 1956
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 125 cm3

500 / 800 €

Cette moto est en bon état d'origine, le compteur de vitesse est manquant. Elle nécessitera une remise en route et sera vendue avec des prospectus d'époque ainsi qu'une attestation de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque datant de 1990 et reprenant l'ensemble des spécification constructeurs.

208

1951 - Terrot RGST

Marque : TERROT
Modèle : RGST
Numéro de série : 444799
Numéro de moteur : 315502
Millésime : 1951
Moteur : monocylindre quatre temps
Cylindrée : 500 cm3
Carte grise française

1 500 / 3 000 €

Cette Terrot a bénéficié d'une restauration mécanique au niveau du moteur et de l'échappement. Elle est esthétiquement en état d'origine et certaines pièces sont manquantes. Elle nécessitera une restauration afin de retrouver son éclat d'antan, ou bien une remise en route pour préserver sa patine. Monsieur Pradel, qui a entrepris lui-même la restauration du moteur, l'avait acquise auprès du précédent propriétaire qui la détenait depuis 1965.





209

1970 - Puch 250 SG

Marque : PUCH
Modèle : 250 SG
Numéro de série : 192 70 85
Numéro de moteur : 192 70 85
Millésime : 1970
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 250 cm3
Kilométrage : 11 013 km au compteur

1 500 / 2 000 €

Cette très belle moto de marque Puch a été conservée dans son état d'origine. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2003 auprès de l'ancien propriétaire qui l'avait conservée depuis 1971. Elle nécessitera une remise en route et éventuellement un rafraîchissement cosmétique.

210

1951 - France Motor Cycles Griffon 676 TC4

Marque : FRANCE MOTOR CYCLES
Modèle : GRIFFON 676 TC4
Numéro de série : 870022
Millésime : 1951
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 170 cm3
Kilométrage : 30052 km au compteur
Carte grise française

1 500 / 2 000 €

Cette moto est dans un exceptionnel état d'origine, jamais restaurée et remarquablement préservée. Le propriétaire actuel l'a acquise en 1995 à son premier propriétaire comme l'atteste le dossier qui l'accompagne. Son kilométrage est très probablement d'origine au vu de l'état de cette charmante moto. Elle demeure en très bon état général et nécessitera une remise en route.





211

1955 - New Map FSK 179

Marque : NEW MAP
Modèle : FSK 179
Numéro de série : 11475
Numéro de moteur : 1420734
Millésime : 1955
Moteur : monocylindre deux-temps
Cylindrée : 175 cm3
Carte grise française

1 000 / 2 000 €

Rare moto d'origine lyonnaise, cette belle New-Map équipée d'un moteur Sachs est restée dans un beau jus d'origine. Elle nécessitera une remise en route. Elle est dans les mains de son actuel propriétaire depuis 1995 et a su préserver sa patine. Une paire de sacoches en simili-cuir sera vendue avec la moto.

212

1951 - Terrot RGST

Marque : TERROT
Modèle : RGST
Numéro de série : 339904
Numéro de moteur : 310786
Millésime : 1951
Moteur : monocylindre quatre temps
Cylindrée : 500 cm3
Kilométrage : 9370 km au compteur
Carte grise française

3 000 / 4 000 €

La Terrot RGST 500 représentait à l'époque le haut de gamme de la marque Française en offrant un moteur coupleux. Cette moto a déjà été restaurée par le passé, esthétiquement et mécaniquement. Elle demeure en très bon état général et nécessitera une remise en route. Elle est dans les mains de son actuel propriétaire depuis 1990, l'ancien propriétaire la détenait depuis 1976.





213

Circa 1970 - Yamaha 250 DS7

Marque : YAMAHA
Modèle : 250 DS7
Numéro de série : DS7 10 6129
Numéro de moteur : DS7 10 6129
Millésime : circa 1970
Moteur : bicylindre deux temps
Cylindrée : 250 cm3
Kilométrage : 17 760 km au compteur

1 500 / 2 500 €

Très jolie Yamaha 250 à moteur deux temps, elle a conservé son état d'origine. Une remise en route est à prévoir. Vendue sans carte grise.

214

1972 - Yamaha 350 DR5

Marque : YAMAHA
Modèle : 350 DR5
Numéro de série : R5 125 623
Numéro de moteur : R5 125 623
Millésime : 1972
Moteur : bicylindre deux temps
Cylindrée : 350 cm3
Kilométrage : 31 857 km au compteur
Carte grise française

2 500 / 3 500 €

Cette intéressante Yamaha 350 à moteur deux temps, typique des années 1970, a gardé son style très seventies. Elle est entre les mêmes mains depuis 2000 et demeure en état d'origine. Une remise en route est à prévoir.





215

1982 - Moto Guzzi V1000 Convert

Marque : MOTO-GUZZI
Modèle : V1000 CONVERT
Numéro de série : VGSIEV1000I
Numéro de moteur : GO2977
Millésime : 1982
Moteur : bicylindre en V quatre temps
Cylindrée : 1000 cm3
Kilométrage : 76 546 km au compteur
Carte grise française

3 000 / 4 000 €

Moto courante n'a connu que deux propriétaires depuis 1992 et n'a jamais été restaurée. Un dossier attestant de son entretien soutenu au cours des années sera délivré avec la moto. Elle demeure en très bon état de conservation et est équipée de ses sacoches, barres de protection et bulle. Une remise en route est à prévoir.

216

1955 - ACMA TriVespa

Marque : A.C.M.A.
Modèle : TriVespa
Numéro de série : 3759
Millésime : 1955
Moteur : monocylindre deux temps
Cylindrée : 125 cm3
Carte grise française

1 500 / 2 500 €

Ce TriVespa a déjà été restauré par le passé, esthétiquement et mécaniquement. Il est en état correct et nécessitera une remise en route. Il est dans les mains de son actuel propriétaire depuis 2008, l'ancien propriétaire le détenait depuis 1974 et l'avait acquis auprès du premier propriétaire.








Vespa

217

1975 - BMW R90S

Marque : BMW
Modèle : R90 S
Numéro de série : 40 80 618
Numéro de moteur : 40 80 618
Millésime : 1975
Moteur : bicylindre à plat quatre temps
Cylindrée : 898 cm3
Kilométrage : 66 916 km au compteur
Carte grise française

6 000 / 9 000 €

Véritable icône dans l'histoire de BMW et prisée des amateurs de "café-racer", cette célèbre BMW R90S est dans les même mains depuis 1998 et demeure en état d'origine. Un dossier attestant de son entretien au cours des années sera délivré avec la moto. Elle n'a connu que trois propriétaires depuis 1996 et demeure en très bon état de conservation. Un jeu de prospectus d'époque ainsi qu'une paire de sacoches seront délivrés à l'acheteur. Une remise en route est à prévoir.








900cc
BMW R 90S

218

1935 - Stylson RG 500

Marque : STYLSON
Modèle : RG
Numéro de série : 141
Numéro de moteur : FKD 5407
Millésime : 1935
Moteur : monocylindre quatre temps
Cylindrée : 500 cm3
Kilométrage : 57884 km au compteur
Carte grise française

5 000 / 7 000 €

Cette très belle et rare Stylson a été partiellement restaurée par le passé, esthétiquement et mécaniquement. Elle demeure en très bon état de conservation, la patine des lustres a été remarquablement préservée. Elle est dans les mains de son actuel propriétaire depuis 2000, l'ancien propriétaire la détenait depuis 1976. Elle est équipée de ses décalcomanies originales, d'un phare Cibié, de freins à tambours AYA, d'un robinet d'essence Rapido muni d'une cuve de décantation, ainsi que d'un très beau side-car Bufflier-Sport dont la suspension à ressorts à lames a été restaurée. Motorisée par un moteur Blackburne 500 cm3 à soupapes latérales, en excellent état, cette fort rare moto n'a été répertoriée par la communauté Stylson qu'à quatre exemplaires. Elle nécessitera une remise en route.









219

1956 – ACMA Vespa 125

Numéro de châssis : 196 947
Carte grise française

7 000 / 12 000 €

Parmi les chefs-d'œuvre de l'ingénierie populaire italienne, le Vespa a durablement marqué l'imaginaire collectif avec ses apparitions remarquées dans « Vacances Romaines » ou encore « La Dolce Vita ». Un succès sans précédent dans le monde du deux-roues qui le conduira à s'exporter et à être assemblé dans le monde entier. En France notamment, l'usine A.C.M.A. se chargera de sa fabrication de 1951 à 1962 et environ 300.000 Vespa sortiront des chaines.
Notre exemplaire fut acheté à Lyon en 1956 et a été conservée dans la même famille jusqu'en Mars 2014, date de l'achat par son propriétaire actuel. Le scooter a d'ailleurs toujours sa plaque d'immatriculation originale. Son compteur affiche à peine plus de 7 500 kilomètres et semble être celui d'origine considérant l'exceptionnel état de ce Vespa, conservé surtout pour son aspect décoratif. Patiné à souhait, il est toujours muni de ses autocollants d'époque. Ce très séduisant deux-roues tout droit sorti des années 1950 sans jamais avoir été modifié est une pièce rare, de plus en plus recherché.
Un exemplaire à l'historique rare








Vespa

220

Circa 1910 - Claude DELAGE - Bicyclette à moteur auxilliaire

4 500 / 6 500 €

Rarissime
L'ancêtre du cyclomoteur
Exceptionnel état d'origine

Peu de temps avant la Première Guerre Mondiale apparaît le moteur à transmission à galet, dont le brevet a été déposé par Raymond Georges Aimé Mauclaire le 12 Août 1913. Ce moteur est conçu pour être monté devant le guidon d'un vélo, entraînant ainsi la roue avant par adhérence. La machine est appelée le Cyclotracteur. Véritable ancêtre du Solex et première bicyclette à moteur du genre, la conception de cette machine était très innovante pour l'époque. Le monocylindre quatre-temps de 110 cm3 développant 1 ¼ HP pouvait être placé sur n'importe quelle bicyclette, fixé au-dessus de la roue avant, entraînait ainsi le vélo jusqu'à 29 km/h sans jamais mettre à l'épreuve la rigidité du cadre. Très peu d'exemplaires seront assemblés du fait de la Grande Guerre et rares sont ceux qui nous soient parvenus.

L'exemplaire que nous proposons à la vente a été conservé dans un état d'origine absolument exceptionnel. Le moteur est placé sur une bicyclette Claude Delage, réputé à l'époque pour la qualité de leurs cycles. Le pédalier, superbe pièce d'ingénierie, ainsi que de nombreuses pièces sont signés de la même marque, la selle en cuir à ressorts est également d'origine. Le moteur à transmission par galet est en excellent état, toujours muni de son carburateur Fill et de son réservoir en laiton. Cet ancêtre presque centenaire de la moto et surtout du cyclomoteur est devenu tout à fait introuvable et mérite d'être conservé comme tel.










La Vente
d'Automne





AUTOMOBILES

ALFA ROMEO GTV 2.0 PRODUCTION 223
ALFA ROMEO SZ 248
BMW 2002 TI 247
BMW M3 3,0 CABRIOLET 231
CITROËN 2CV AZ 1956 221
CITROËN B14 263
DELAHAYE 135 MS CABRIOLET 245
FERRARI 360 MODENA BVM 255
FERRARI 400I BVM 259
FERRARI 512 TR 254
FERRARI 550 MARANELLO 252
FERRARI F355 SPIDER F1 257
FERRARI GTS TURBO 251
FERRARI TESTAROSSA 235
FIAT NUOVA 500D 222
FORD LOTUS CORTINA MKII 229
JAGUAR XJS CABRIOLET 224
JAGUAR XJ-SC 243
LAMBORGHINI ESPADA S2 230
LANCIA DELTA INTÉGRALE MARTINI 232
MASERATI GHIBLI 4.7 244
MASERATI GHIBLI II 225
MERCEDES-BENZ 190 SL 249
MERCEDES-BENZ 250 SE COUPÉ 228
MERCEDES-BENZ 280 SL 236
MERCEDES-BENZ 500 E W124 233
MITSUBISHI 3000 GT VR4 261
PEUGEOT 304S 264
PORSCHE 911 S 2,0 1969 227
PORSCHE 928 S 242
PORSCHE CARRERA GT 253
RENAULT 5 ALPINE TURBO 240
RENAULT 5 TURBO 2 234
RENAULT CLIO V6 260
RENAULT CLIO WILLIAMS 241
ROLLS ROYCE CORNICHE 226
SALMSON 2300 S 246
VENTURI 400 TROPHY 239
VENTURI ATLANTIQUE 300 238
VENTURI TRANSCUP 237
VOLKSWAGEN GOLF GLI CABRIOLET 258
VOLKSWAGEN GOLF GTI 1600 MKI 1977 250
VOLKSWAGEN GOLF RALLYE G60 256
VOLKSWAGEN KARMANN GHIA CABRIOLET 262

221

1956 - CITROËN 2CV AZ

7 000 / 13 000 €

Ce sont parfois les idées les plus simples qui engendrent les plus grands succès. Lancée en 1948, la 2CV est devenue au fil des décennies une véritable incarnation de la voiture populaire économique, qui n'arrêtera sa carrière que quarante ans plus tard. Avec une telle longévité, nul doute qu'elle a marqué les esprits de plusieurs génération.
Notre exemplaire date de 1956 est une série AZ. Son propriétaire actuel l'a acquis il y a deux ans et demi auprès du propriétaire qui l'avait conservée pendant 5 ans et intégralement restaurée entre 2011 et 2013. La voiture, entièrement démontée, a été profondément rénovée d'un point de vue cosmétique, toutes les pièces de carrosserie ont été reprises et ont bénéficié d'une peinture neuve, grise bien entendu. Le faisceau électrique a été remplacé, tout comme l'embrayage, le système de freinage, la sellerie et les tapis en caoutchouc. L'auto est équipée d'une bâche de toit en excellent état. L'exemplaire que nous proposons a donc été soigneusement restauré et n'a parcouru que 1 500 kilomètre depuis sa restauration.
Les 2 CV de première série deviennent difficiles à trouver en excellent état et à des tarifs raisonnables, c'est pourquoi notre exemplaire est une opportunité unique d'acquérir une icône des années 1950, dont l'intérêt ne fera que grandir avec les souvenirs au fil des années.

Sometimes the simplest ideas can lead to the greatest successes. 2CV was unveiled in 1948 and through the decades it became the true incarnation of the economic working-class car, which continued until the end of its production forty years later. With such longevity, no doubt it left its marks on the imaginations of several generations, which is why many automobile collectors and enthusiasts show such interest in it.
The model that we're offering is a 1956 series AZ. Its current owner acquired it two and a half years ago from the former owner who maintained it for five years, completely restoring it between 2011 and 2013. The car was entirely disassembled and its appearance and surfaces were comprehensively restored. All of the body parts were restored and repainted in the original grey. The wiring harness, clutch, brake system, seat material and rubber carpets were all replaced. The car comes with a roof cover that is excellent condition. Clearly the car has been carefully restored and has been driven only 1 500 kilometres since its restoration.
The first series 2 CVs in excellent condition are becoming difficult to find, and its reasonable price makes the model we're offering a unique chance to acquire a 1950s icon, whose value will only increase over the years as it makes a greater mark on the nostalgia for that time.

Un exemplaire de la première série très recherché
Un véritable symbole des années cinquante
Une popularité inégalée dans l'histoire de l'automobile Française

Carte grise française
N° de châssis : 269368
Motorisation : Bicylindre refroidi par air
Cylindrée : 425cm^3 - 12 ch



222

1961 - FIAT NUOVA 500 D « TRANSFORMABILE »

13 000 / 18 000 €

De provenance italienne, cette Fiat 500 D a été importée en France en 2011 par son actuel propriétaire. Avec ses portes «suicide» et son toit découvrable incluant la lunette arrière, elle correspond à l'une des premières versions de cette voiture dont la carrière exceptionnelle s'est étendue du 1957 à 1975. Elle a bénéficié d'une restauration de qualité qui met parfaitement en valeur sa teinte blanche et son habitacle recouvert d'un skaï rouge et blanc du plus bel effet. Elle est par ailleurs équipée d'un étonnant volant doté d'un cercle-avertisseur et doté d'un couvre-volant assorti. La capote et les jantes sont en bel état et la plupart des chromes sont neufs.

Il y a cinq ans, le moteur a été refait et le propriétaire en a profité pour installer une boîte de vitesses entièrement synchronisée, ce qui n'est pas le cas de la boîte d'origine. Cette transformation facilite la conduite et rend cette voiture extrêmement agréable et ludique en ville où sa petite taille se joue des encombrements.

Un manuel d'utilisation d'origine, en langue italienne, est fourni avec cette Fiat 500, bel exemplaire d'un des modèles les plus emblématiques de la culture automobile italienne.

Originally Italian owned, this Fiat 500 D was imported into France in 2011 by its current owner. The standard 500 D model, introduced in 1960, had a short folding roof that only uncovers the front seat passengers, but on this "Trasformabile « version, as on the very first model launched in 1957, the roof folds right back to the bottom of the rear window. The exceptionally long career of this car with its characteristic rear-hinged "suicide doors" only ended in 1975.

This vehicle has benefitted from a good quality restoration which enhances its attractive combination of white paint and red and white leatherette interior. The surprising steering wheel has a horn-ring and a matching steering wheel cover. The fabric roof and the wheels are in good condition and most of the chrome is new.

When the engine was rebuilt five years ago, the owner took the chance to have installed an all-synchromesh gearbox, a considerable improvement over the original unit. This box makes the car much easier and more fun to drive, particularly in town driving, where its tiny size enables it to slip through heavy traffic.

The original owner's handbook, written in Italian, is provided with this nice specimen of the Fiat 500, one of the most emblematic models of Italian automobile culture

---

Version recherchée de la Fiat 500
Restauration de qualité
Habitacle entièrement découvrable

Carte grise française
N° de châssis : 274115
Motorisation : Bicylindre refroidi par air
Cylindrée : 499,5 cm^3 - 17,5 ch



223

1983 - ALFA ROMEO ALFETTA GTV «PRODUCTION» 2.0

14 000 / 18 000 €

Le coupé Alfetta, qui reprend la prestigieuse appellation d'une Alfa Romeo championne du monde, a été présenté en 1974 et présentait l'originalité d'une boite accolée au pont arrière, dans un souci de meilleure répartition des poids. Cette voiture a été déclinée en plusieurs versions et ses succès en compétition ont entraîné le lancement en 1984 d'une série spéciale «GTV Production», limitée à 300 exemplaires numérotés, disponible en version quatre-cylindres 2 litres ou V6 2,5 litres, de teinte grise ou rouge. C'est la première qui caractérise l'exemplaire que nous proposons, agrémenté des bandes latérales gris clair et des jantes Ronal spécifiques à ce modèle.

Portant le numéro 70 de cette série spéciale, elle a été livrée neuve en France le 19 décembre 1983. Ayant connu ensuite trois propriétaires entre 1999 et aujourd'hui, elle est livrée avec un dossier fourni de factures, dont les plus anciennes datent de 1984 et les plus récentes de 2016. On note ainsi en 1986 une révision à 30 000 km, puis en 1999 une intervention à 61 949 km, ce qui correspond alors au kilométrage d'origine. La facture de 1999 porte la mention «achat en 1987», ce qui laisserait supposer un seul propriétaire entre ces deux dates. Ces documents permettent aussi de remarquer que la voiture a couvert moins de 15 000 km au cours de ces dix dernières années.

Repeinte il y a quelques années, elle présente aujourd'hui un bel aspect extérieur, avec un intérieur en état d'origine dont les sièges en velours sable sont bien conservés mais qui montre un volant usé et une casquette de tableau de bord craquelée. Le ciel de toit est en bon état et globalement la voiture est très saine. Elle sera livrée avec son bon de commande du 26 octobre 1983 indiquant les spécifications de la voiture, d'une attestation de marquage des vitres, du manuel de conduite original en français, avec les numéros de clé qui correspondent. C'est donc un bel exemplaire de cette désirable série limitée, à la fois performante et spacieuse puisqu'elle peut loger confortablement quatre personnes.

Bel état extérieur
Dossier historique fourni
Série limitée à 300 exemplaires

Carte grise française
N° de châssis : ZAR11636000064810
Kilométrage : 94 867 km
Motorisation : 4 cylindres en ligne - Aluminium
Cylindrée : 1 962 cm^3 - 124 ch


070



The Alfetta coupé, which took the prestigious name a world champion Alfa Romeo, came out in 1974 and featured a unique rear-axle mounted transmission, designed to improve its weight distribution. Several versions of this car were available and its success in competition led to the launch of a special "GTV Production" series in 1984, with a production run limited to 300 numbered units, which were available in a four-cylinder, 2-litre version and in a V6, 2.5-litre version, in grey or red. It is the first version, which best represents this model, that we're offering. It's enhanced by light grey lateral stripes as well as Ronal rims, which are specific to this model. Designated by the number 70 of this special series, it was brand new when it was delivered to France on December 19, 1983. It has had three different owners since 1999, and it comes with the complete records of its servicing paperwork, with the oldest records dating from 1984 and the most recent from 2016. In these records is documentation showing an overhaul done after 30,000 km (18,641 miles) in 1986, then a full servicing after 61,949 km (38,493 miles) in 1999, which corresponds to the original odometer reading. "Purchased in 1987" is noted on the 1999 bill of sale, which suggests that there was only one owner between these two dates. These documents also show that the car was driven less than 15,000 km (93,000 miles) over the last ten years.

It was repainted several years ago and the exterior is in excellent shape. The interior is in original condition. It sand velour seats are well maintained, but the steering wheels shows wear and the dashboard cover is cracked. The ceiling is in good condition and overall the car is very sound.

This car comes with its purchase order from October 26, 1983, listing the car's specifications, a certificate for the window labels, the original owner's manual (in French) with the corresponding key code numbers. It's a great example of a much-desired limited series that's both a performance vehicle and a spacious car that can fit four people comfortably




ALFA ROMEO
Quadrifoglio


070

224

1989 - JAGUAR XJS V12 CABRIOLET

18 000 / 23 000 €

Mis en circulation en août 1989 pour le marché français, ce cabriolet Jaguar XJ-S V12 a été acheté en 2012 par son actuel propriétaire. Son élégante livrée noire à filets dorés est associée à un intérieur en cuir blanc remarquablement préservé, tout comme les moquettes claires, les tapis de sol Jaguar et les placages de bois précieux. Une capote électrique, un système de climatisation, des sièges électriques et une lunette arrière dégivrante complètent l'équipement de cette luxueuse machine de belle présentation.

Sur le plan mécanique, de nombreuses factures attestent d'importants travaux d'entretien portant notamment sur la direction assistée, le système électrique et le freinage. La capote et la climatisation ont été remises en état.

Accompagnée de son carnet d'entretien, d'un dossier de factures et n'affichant que 78 000 km, cette voiture est une belle occasion d'acquérir une anglaise très appréciée pour son confort et sa noblesse mécanique, avec un V12 aussi puissant que souple participant largement au plaisir de conduite.

En plus d'être bien préservé et de montrer un kilométrage raisonnable, la voiture que nous présentons a l'avantage d'une carrosserie cabriolet : elle combine donc un ensemble de qualités rarement réunies.

Très belle présentation
Carnets d'entretien
Factures de travaux mécaniques
Kilométrage raisonnable

Carte grise française
N° de châssis : SAJJNADW4DB162255
Kilométrage : 78 000 km
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 6 000 cm^3 - 315 ch





First registered in August 1989 in France, this Jaguar XJ-S V12 convertible was bought by its present owner in 2012. Its elegant black bodywork, set off by gold pinstripe coachlines, is complemented by remarkably well preserved white leather upholstery, light coloured carpets, Jaguar over-mats and fine wood veneer. The equipment of this luxuriously appointed car includes electrically operated hood and seats, air conditioning and a heated rear window.

Numerous invoices for mechanical work show that major maintenance has been carried out, notably on the power steering, the electrics and the brakes. The hood and the air conditioning have both been overhauled.

Accompanied by its service records and a file of invoices and only having covered 78 000 km (48 467 miles), this car offers a good opportunity to own a model which is highly appreciated for its comfort and its noble mechanical architecture. Its V12 engine, both powerful and flexible, makes a mjor contribution to the pleasure of driving this luxurious grand tourer.

As well as being in a good state of preservation and having covered a limited mileage, the car which we are presenting offers the pleasure of open air motoring and a combination of qualities rarely found together


JAGUAR
XJ-S
V12




JAGUAR

225

1994 - MASERATI GHIBLI II BITURBO 2L

18 000 / 26 000 €

La Maserati Ghibli II est présentée au salon automobile de Turin en juin 1992. Son dessin anguleux et agressif est le fruit du travail du maître Marcello Gandini. Elle est l'évolution majeure de la biturbo.

En effet, si du point de vue de l'habitacle les modifications se limitent à une modernisation des équipements par rapport aux biturbos précédentes, du côté des moteurs c'est une petite révolution. En effet, le 2L de la biturbo, première voiture de série à utiliser un V6 double turbo lors de sa sortie en 1980, passe de 180 chevaux à 306 dans la Ghibli II, délivrant ainsi plus de 150 chevaux par litre. Pour arriver à ce résultat nombre de modifications techniques ont été nécessaires, mais c'est surtout l'adoption de nouveaux turbocompresseurs qui a permis ce gain de puissance assez spectaculaire. En plus de cette version 2L de la Ghibli II, destinée en priorité au marché italien pour éviter les taxes pesant sur les grosses cylindrées de plus de 2 litres , l'usine proposait également un 2.8L, appelé version « export » puisque réservé avant tout au marché extérieur, présentant la particularité d'être moins puissant que le 2L mais plus coupleux. A partir de 1995, en plus de toutes les séries spéciales, une ultime version GT à l'équipement et l'esthétique spécifiques, fut également disponible, avec les deux motorisations au choix, sachant que les amateurs de sport préféraient toujours opter pour le 2L plus hargneux.

La voiture présentée une version 2L produite pour le marché italien en 1992, mise en circulation pour la 1ère fois en 1994 et arrivée en France en 2000. Cette Maserati Ghibli II, de couleur bleu métalisé avec intérieur cuir gris souris agrémenté de placages de bois clairs, le tout associé à de magnifiques jantes alu à écrou central chromé, est dans une configuration particulièrement attractive. D'autant plus, qu'elle est dans un excellent état de conservation, aussi bien esthétique que mécanique. En effet, sa carrosserie ne comporte pas de défaut particulier, tout comme son intérieur très soigné, avec montre de bord et tableau de bord recouvert en suédine gris clair. Le dossier qui accompagne ce véhicule remonte à 2000 et permet d'attester d'un suivi régulier depuis cette période. Argument supplémentaire la voiture sort d'une révision incluant le changement des courroies de distribution. Chose appréciable, elle sera de plus livrée avec sa pochette Maserati comprenant tous les manuels d'utilisateur. Il s'agit ainsi d'une sportive prête à rouler qui vous fera bénéficier d'accélérations rageuses.

Un exemplaire dans un état de préservation rare
Version 2L la plus dynamique dans une livrée hyper séduisante
Une Maserati encore accessible

Carte grise française
N° de châssis : ZAM336B00NB360313
Motorisation : V6 24 soupapes





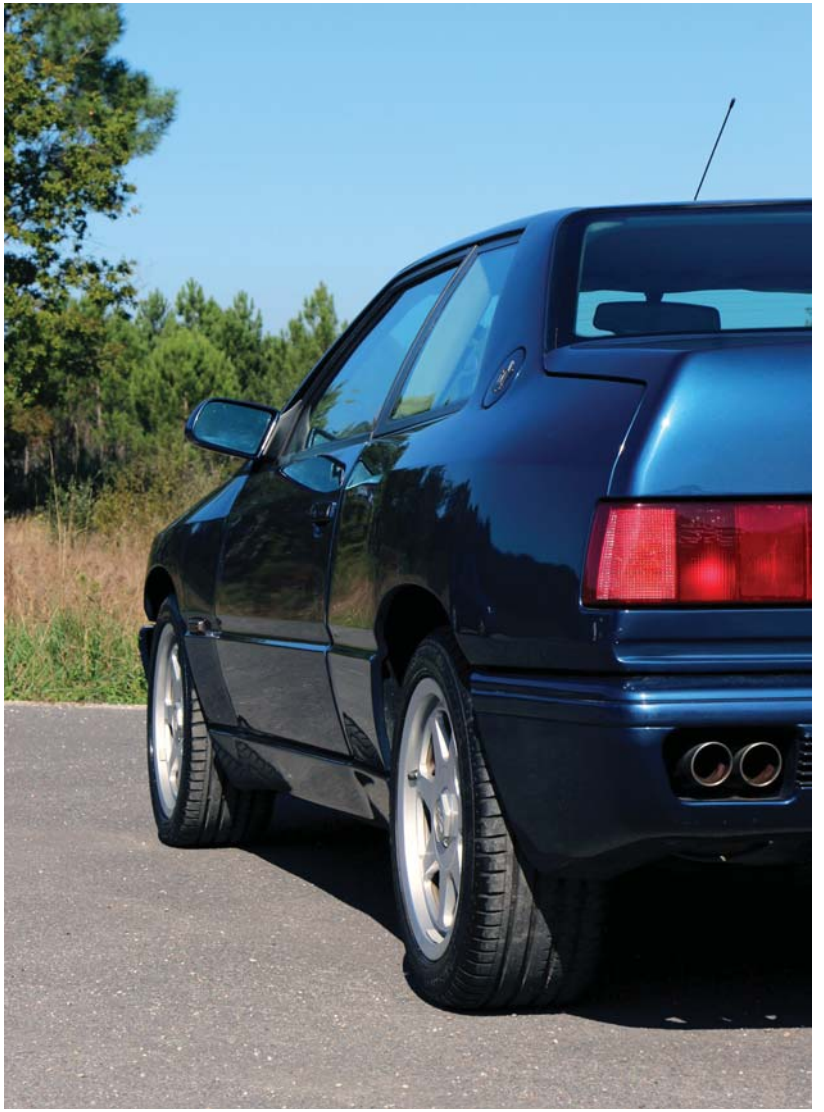
The Maserati Ghibli II was presented in the Turin car showroom in June 1992. Its angular and aggressive design is the fruit of the work carried out by the master who is Marcello Gandini. This car was the key development for the Biturbo.

Actually, whilst the modifications to the passenger compartment were limited to simple fixtures and fittings in relation to previous Biturbos, for the motor it was a small revolution. The Biturbo 2L, the first car in the series to use a double turbo V6 when it was released in 1980, went from 180 horsepower to 360 in the Ghibli II, delivering more than 150 horsepower per litre. To achieve this result, numerous technical modifications had to be made, however it was above all the new turbo compressors that gave the car such spectacular power. As well as this Ghibli II 2L version, primarily aimed at the Italian market to avoid taxes imposed on large cylinders of more than 2 litres, the factory also proposed a 2.8L version called "export", which was first and foremost reserved for the overseas market and was unique in that it was less powerful than the 2L, yet had more torque. From 1995, as well as all the special series, the factory made one last GT version with unique fittings and aesthetics available, with two engines to choose from, in the knowledge that sport fanatics always opted for the more aggressive 2L.

This car is a 2L version, produced for the Italian market in 1992, first put on the road in 1994, arriving in France in 2000. This Maserati Ghibli II in a metallic blue with greystone leather interior, adorned with light wood veneer, all combined with magnificent aluminium wheels with central chrome nut has an extremely attractive design. It is also in an excellent condition, both in terms of aesthetics and mechanics with no damage to the body or meticulous interior with the dashboard covered in light grey suede. The vehicle documents are updated up to the year 2000, having been regularly monitored since this period. The car has also been newly tested and the timing belts recently changed. What's more, the car will also be delivered with its Maserati pouch, including all the user manuals. This is a true sports car ready to be driven, allowing you to experience real acceleration.




MASERATI
MASERATI
MASERATI
GHIBLI



226

1976 - ROLLS ROYCE CORNICHE COUPÉ

ex-César

23 000 / 28 000 €

Comme en atteste sa plaque, cette Rolls-Royce Corniche a été importée en France par la Franco-Britannique, à Levallois-Perret. Selon une attestation de Maurice Sauzay (collectionneur respecté et expert près la cour d'appel de Lyon), cette voiture aurait été vendue neuve à un résident de Téhéran mais n'aurait jamais quitté la France. Toujours d'après cette attestation, elle a ensuite appartenu à un retraité de Cannes, avant d'être vendue au célèbre sculpteur César. Il la cèdera à son tour à un promoteur lyonnais qui la conservera sept ans avant qu'elle ne fasse partie de ses biens saisis et mis aux enchères, à la suite d'une faillite. Le propriétaire actuel la possède ainsi depuis plus de 18 ans mais ne l'utilise que très rarement, préférant la conserver précieusement. Le compteur affiche un peu plus de 4 000 km et il est fort probable qu'il ait déjà effectué un tour complet.

Blanche avec filets noirs, elle est équipée d'une sellerie en cuir noir, de tapis de haute laine noirs et d'un toit vinyle en parfait état, sans déchirure. La peinture a été refaite dans les années 1990 et conserve un très bel éclat, ainsi que les chromes et enjoliveurs bien brillants malgré quelques traces de frottement sur les butoirs de pare-chocs. On note juste un léger enfoncement de la poignée de porte passager et une trace de coup sur l'aile arrière droite. Cela reste minime.

L'intérieur est tout aussi bien préservé, avec des boiseries de belle facture. Seuls les cuirs mériteraient un petit entretien car un peu secs par endroits. Le tableau de bord est équipé d'un autoradio Blaupunkt d'origine.

La voiture est globalement en très bon état et l'on note, parmi les travaux récents, une ligne d'échappement neuve. Elle est livrée avec la documentation d'origine, dans sa pochette Rolls-Royce : manuels d'utilisation et de prise en main rapide, mode d'emploi de l'autoradio, adresses du réseau Rolls-Royce. Elle comporte aussi ses outils, son cric et son double de clés.

Avec sa très belle présentation et l'exclusivité de sa carrosserie coupé, c'est une digne représentante de la prestigieuse marque britannique.

Ancienne voiture du sculpteur César
Superbe état d'origine
Faible nombre de propriétaires
Carnets, double des clefs, trousse à outils

Carte grise française
N° de châssis : CRX24038
Kilométrage : 24 038 km
Motorisation : V8 à 90°
Cylindrée : 6750 cm^3





As a plate bears witness, this Rolls-Royce Corniche was imported into France by the Franco-Britannique company in Levallois-Perret. According to an attestation by Maurice Sauzay (a respected authority and registered expert witness at the Court of Appeal of Lyon) this car was first sold to a resident of Teheran but never left France. The same attestation goes on to state that the second owner was a retiree living in Cannes and the third was the famous sculptor, César. He in turn sold it to a property developer in Lyon, who kept it for seven years before it was included in his assets seized and sold at auction, following his bankruptcy. The present owner has had the car for over 18 years but has only used it very sparingly, preferring to keep it pristine. The distance reading is now a little over 4 000 km, but it is very likely that it has already been once round the clock.

The white paintwork, enhanced by black pinstripe coachlines, is complemented by black leather upholstery, deep-pile woollen carpets and a vinyl roof covering in perfect condition with no defects. The car was repainted in the 1990s and the paint still has an excellent shine, as do the chromework and wheel embellishers, although the bumper over-riders show some traces of rubbing. The only noticeable defects are a slight indentation of the passenger door handle and a light bump to the right rear wing. The interior is just as well preserved with beautiful woodwork. Only the leather needs a little remedial care as it is a little bit dry in some places. The dashboard has its original Blaupunkt radio.

The overall condition of the car is very good and recent work includes the fitting of a new exhaust system. The original documents are in their Rolls-Royce wallet : owner's handbook, introductory operating presentation, radio operating handbook and addresses of the Rolls-Royce service network. The complete tool set and jack are present, as well as a spare set of keys.

With her very good state of presentation and her coachbuilt coupé body, this car is a worthy representative of this prestigious British marque.


ROLLS
ROYCE





227

1967 - PORSCHE 911 2.0L S

40 000 / 60 000 €

Cette Porsche 911 S 2 litres appartient depuis plus de 22 ans à son propriétaire actuel, et le solide dossier qui l'accompagne montre les travaux d'entretien régulièrement réalisés au cours de cette période, tant mécaniques que cosmétiques. Il y a 15 ans, cette voiture a bénéficié d'une peinture qui, aujourd'hui, présente un aspect délicieusement patiné et lui donne un charme tout particulier. L'intérieur, en cuir noir, est du même style, si bien que l'ensemble est extrêmement homogène. Le moteur a été remplacé dans le passé, mais le nouveau bloc, type 901/10 n°6391113, correspond aux spécificités de la voiture. Conçu dans un esprit de compétition, c'est à haut régime qu'il délivre toute sa puissance et, passé 3 000 tr/mn, l'accélération devient grisante, dans le feulement si caractéristique des six-cylindres de la marque. Le châssis long de cet exemplaire lui confère un comportement sûr et agréable, que ce soit aux vitesses tolérées par la maréchaussée ou à plus vive allure sur circuit.

Toutefois, avant de profiter de tout son potentiel, il sera sage d'effectuer un contrôle du châssis et de son éventuelle corrosion. Cette voiture «dans son jus», posée sur ses jantes Fuchs, est idéale pour un collectionner souhaitant accéder au mythe Porsche avec un modèle prestigieux et performant, pour un prix raisonnable.

Rappelons en effet que les premières versions de la 911, dont celle-ci fait partie, sont les plus recherchées car leur ligne garde toute la pureté originelle. A l'époque de son lancement, en 1967, la 911 S faisait figure de sportive de haut niveau dans un paysage automobile fait de Peugeot 404, Renault 16 et Citroën Dyane. Elle faisait partie des voitures assez peu nombreuses capables de dépasser 220 km/h et ses qualités correspondaient à la tradition Porsche s'appuyant sur une conception légère. Véritable archétype de la marque de Stuttgart, elle posait les bases d'une famille de modèles qui se poursuit encore aujourd'hui.

Voiture «dans son jus»
Depuis 22 ans entre les mains du même propriétaire
Modèle recherché

Carte grise française
N° de châssis : 305306
N° de moteur : 6391113
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 2.0L - 170 ch





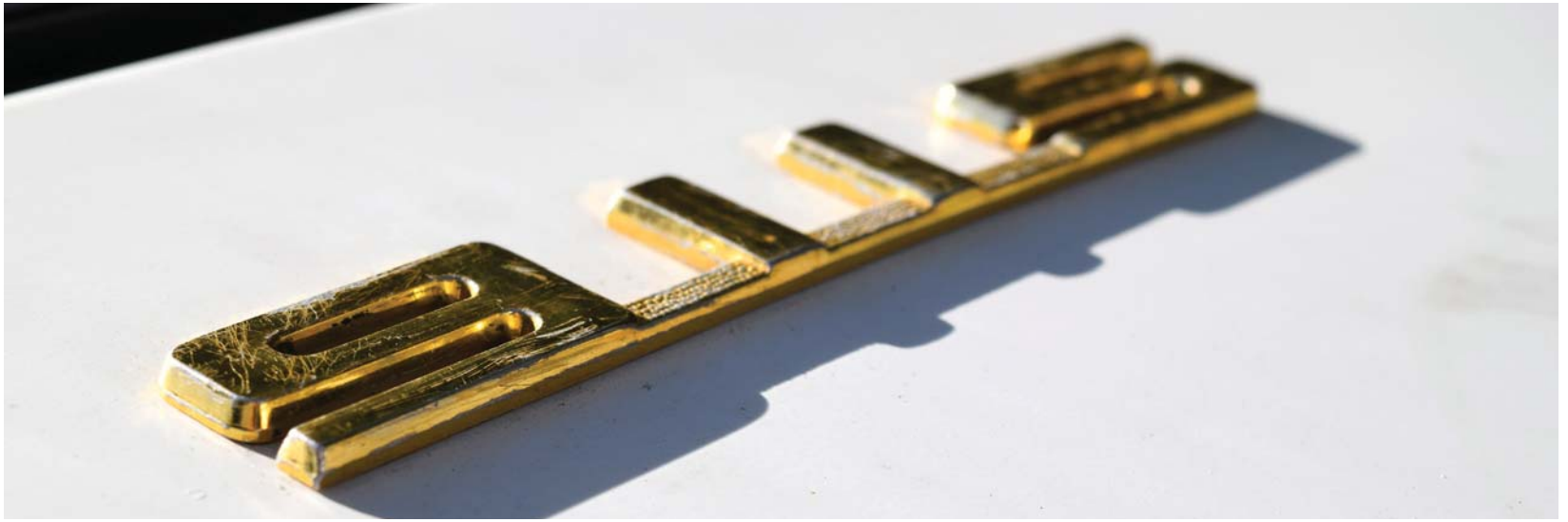
This 2 litre Porsche 911 S has been in the hands of its present owner for the past 22 years. The substantial file, which comes with the car, shows the regular maintenance, including both mechanical and cosmetic work, that has been carried out throughout this period. The car was repainted 15 years ago and today the paintwork is just nicely patinated, giving an inimitable charm. The black leather interior is original and similarly patinated so that the whole vehicle has a very homogenous appearance. The engine has been replaced at some point but the new unit, type 901/10 n°6391113, corresponds to the original specifications of the car. As this engine was designed to be suitable for use in motor sport competition, the real power comes in at high revs. Beyond 3 000 revs, the accelaration becomes exciting, with the engine emitting the howl so characteristic of the Porsche air-cooled flat six. The long wheelbase of this model gives it reassuringly safe handling, whether at road-legal speeds or exploring its limits on a race-track.

However, before profiting from the full potential of the car, it would be wise to get its structural soundness checked, including any possible corrosion. This untouched (and therefore untampered with) car, sitting on its Fuchs wheels, is ideal for an enthusiast wishing to join in the Porsche legend by acquiring a high performing and prestigious model at a relatively modest price.

We remind you that the early generations of the 911, to which this car belongs, are the most highly sought after, as they retained all the original purity of line. In 1967, when this car was put on the market, the 911 S was regarded as a high level sporting car in an automobile environment composed of models such as the Peugeot 404, the Renault 16 and the Citroën Dyane. It was among the few cars at that time with a top speed of over 220 kph (136 mph) and its qualities were in line with the Porsche tradition, favouring weight reduction. This is a real archetype of the 911 line from the Stuttgart manufacturer, which laid the bases of the family of models still actively pursuing its career.







228

1965 - MERCEDES-BENZ 250 SE COUPÉ

30 000 / 50 000 €

D'origine française, ce splendide coupé Mercedes 250 SE de couleur blanc ivoire et cuir rouge Cartier a été jalousement conservé dans la même famille depuis 1968. Comme l'atteste la facture d'achat, l'oncle du propriétaire actuel a acquis ce véhicule le 5 juillet 1968 auprès du garage Mercedes-Benz Foch de Toulon. Il affichait alors 44 000 km. Suite au décès en 1990 de son propriétaire, la voiture a été cédée à son neveu par sa veuve, comme le montrent la copie de l'acte notarié ainsi que le certificat de cession daté de 1990. La voiture affichait alors 67 325 km et, depuis, elle n'a plus changé de mains.

Cet élégant coupé est équipé du robuste six-cylindres 2,5 litres de la marque, dont la souplesse et l'agrément participent au prestige de ce modèle haut de gamme. Direction assistée et freins à disque facilitent son insertion dans la circulation moderne.

Plusieurs contrôles techniques et factures composent son dossier, ce qui permet de suivre son entretien et de vérifier son kilométrage. Ainsi, une importante révision incluant la vidange des fluides et le remplacement de tous les filtres a été réalisée en mars 2015. Depuis cette date, la voiture a parcouru à peine 300 km.

Jamais restaurée, elle est restée dans un magnifique état d'origine dont la patine, inimitable, a été miraculeusement préservée. La peinture nécessiterait un lustrage pour retrouver la splendeur de son éclat mais elle demeure en très bon état, tout comme les chromes. L'intérieur en cuir présente un bel état d'origine malgré quelques déchirures et auréoles au ciel de toit. Les boiseries sont en état remarquable et l'ensemble de la structure de la voiture est très saine. Le coffre arbore encore ses tapis en plastique d'origine.

Cette voiture représente une opportunité unique d'acquérir l'un des plus beaux exemples du savoir-faire allemand en matière de confort. L'historique limpide pendant presque 50 ans de cette vénérable auto ainsi que son état strictement d'origine en font une perle rare parmi les nombreux exemplaires déjà restaurés.

État d'origine exceptionnel
Kilométrage limité
Dans la même famille depuis 1968

Carte grise française
N° de châssis : 11102112083265
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2,5L





Originally from France, this splendid Mercedes 250 SE coupé, painted in ivory white with Cartier red leather interior, has been jealously maintained by the same family since 1968. As the bill of sale proves, the uncle of the current owner bought the vehicle on July 5, 1968 at the Mercedes-Benz garage Foch de Toulon. It had at that time 44,000 km (27,340 miles) on the odometer. After the owner passed away in 1990, his wife gave the car to his nephew, as can be seen on the copy of the notarised document as well as on the certificate of transfer, dated in 1990. At that time the car's odometer read 67,325 km (41,833 miles) and since then the car has not changed hands.

This elegant coupé has a robust six-cylinder, 2.5-litre engine, and its supple, comfortable handling add to the prestige of this high-end model. Power steering and disc brakes make it easy to drive in modern traffic. Several technical inspections and service invoices can be found amongst its paperwork, showing its maintenance history and confirming its mileage. A major overhaul that included fluid changes and replacement of all the filters was performed in March of 2015. Since then, the car has travelled no more than 300 km (186 miles).

It has never undergone any restoration work and yet it has remained in its magnificent original condition, and its inimitable patina has been miraculously preserved. The paint could use a thorough polish to bring back its true shine and splendour, but it is still in great condition, and so to is its chrome trim.

The leather interior has a superb patina as well, despite a few tears and some darkened rings on the ceiling. The woodwork is in remarkably good condition, and the car's entire structure is quite sound. The boot still has the original plastic mats. This car represents a unique opportunity to acquire one of the finest examples of the German savoir-faire for comfort. The well-known, 50-year history of this venerable car as well as coming in completely original condition make it a rare pearl among numerous restored versions of the same model.


250 SE





229

1968 - FORD LOTUS CORTINA MkII LHD

40 000 / 60 000 €

Le simple fait d'accoler la marque Lotus à l'appellation Cortina laisse entendre que l'on est en présence d'une version sportive étudiée avec soin. Conçue pour prendre part au championnat tourisme, la paisible berline Ford avait été transformée par Colin Chapman avec sur le plan mécanique un moteur double ACT nettement plus puissant et, pour le reste, certains éléments de carrosserie en aluminium, ainsi qu'une transmission et une suspension modifiées. Ainsi équipées, les Cortina Lotus MkI et MkII ont pu décrocher de multiples succès en course et, aujourd'hui, elles restent très appréciées des habitués des épreuves historiques.

Cette Ford Cortina Lotus MkII, très rare en conduite à gauche, présente une séduisante robe vert Lotus avec bandes latérales jaunes. Elle a fait l'objet d'une restauration complète en 2006 et se montre encore aujourd'hui en excellent état général, la carrosserie portant simplement quelques légers éclats d'usage au niveau du bouclier avant.

La préparation de cette voiture a été très soignée et comprend en particulier : moteur 150 ch préparé dans l'atelier du préparateur renommé Harper ; allumage MSD ; deux pompes à essence électriques ; boîte de vitesses «1000 tours» et pont court ; embrayage bi-disque sous cloche en aluminium ; barre anti-rapprochement dans le compartiment moteur et double barre dans le coffre ; suspension montée sur bagues Téflon ; arceau-cage six points aux normes FIA ; feux additionnels Cibié ; jantes Minilite en alliage. A l'intérieur, la voiture est équipée de sa sellerie d'origine en simili, avec des sièges semi-baquets à l'avant et une banquette à l'arrière. Le tableau de bord est doté de manomètres additionnels. Les factures réunies au sein du dossier de la voiture totalisent plus de 30 000 € de frais de restauration/préparation.

Depuis les travaux, cette Cortina Lotus a pris part au Tour Auto en 2006 et au Rallye de Monte-Carlo Historique l'année suivante. Dotée d'une fiche FIA, elle constitue un excellent moyen de participer aux évènements sportifs historiques avec une voiture efficace et dont le nom offre une résonnance prestigieuse.

Eligible au Tour Auto, Monte-Carlo Historique et au Heritage Touring Cup
Préparation de qualité
Compétitrice très appréciée des amateurs
Excellent état général

Carte grise française
N° de châssis : BA91HG7738
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 600 cm^3 - 150 ch





The mere fact that the Lotus name was added to this Cortina model implied that it was a carefully studied sporting version. As the aim was to compete in the Touring Car Championship, Colin Chapman radically transformed the Ford family saloon by fitting a much more powerful twin-cam engine designed by Harry Mundy, modifying the drivetrain and suspension and reducing weight by replacing some of the steel bodywork with aluminium panels. With this specification, the Lotus Cortinas (as they are usually called), in both MkI and MkII guise, had numerous competition successes and they are still highly regarded by leading drivers taking part in races for historic cars.

This Cortina Lotus MkII, which is rare with left-hand drive, is attractive in Lotus green paint with yellow stripes on the flanks. She was completely restored in 2006 and is still in excellent overall condition, with only a few marks and chips on the front fairing.

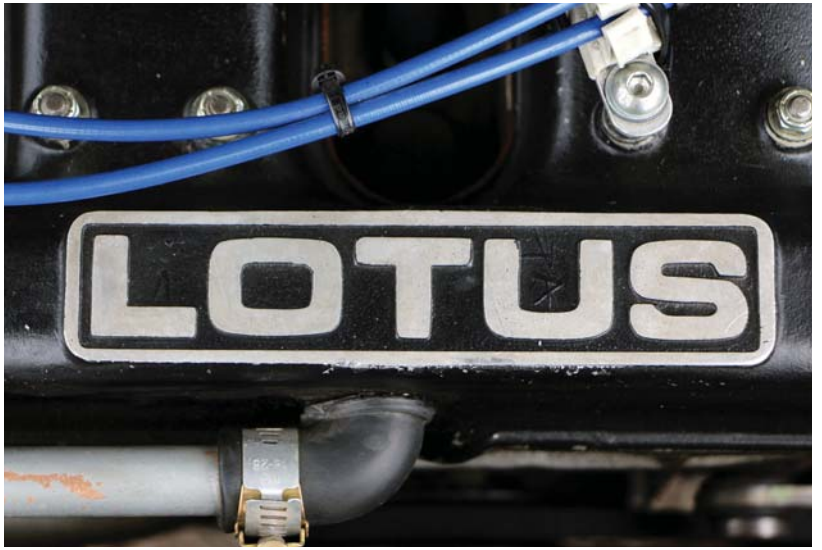
The car has received very thorough preparation for racing, including a 150 bhp engine built in the renowned Harper workshop, MSD ignition, two electric fuel pumps, a "1000 rev" gearbox, low ratio final drive, dual-disc clutch in an alloy housing, strut bar between the MacPherson turrets, twin stiffening braces in the boot, Teflon suspension bushes, six-point roll cage to FIA norms, Cibié auxiliary lights and Minilite alloy wheels. The original leatherette upholstery is still in place, with semi-bucket seats in front and a bench seat in the rear. Additional instruments have been fitted to the dashboard. The file of invoices shows that over 30 000 € have been spent on the restoration and race preparation of the car.

Since the work was carried out, this Lotus Cortina has taken part in the 2006 Tour Auto and the 2007 Monte-Carlo Historique. Having FIA homologation papers, she constitutes an excellent means of participating in historic racing events, in a competitive car with a legendary and prestigious reputation




RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE


Cortina
TWIN CAM


LOTUS

230

1971 - LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE II

170 000 / 220 000 €

Livrée neuve en 1971 au concessionnaire BMW de Levallois-Perret, cette voiture a été entretenue aux établissements Ciclet, spécialiste de la marque, comme en atteste le dossier qui l'accompagnent. Lorsqu'elle change de main en 1991, elle est encore complètement d'origine et le compteur affiche 70 505 km.

Cinq ans après son achat, le second et actuel propriétaire, jeune marié, décide de la faire entièrement restaurer. Elle est confiée aux établissements Pozzi qui se chargent de la démonter entièrement, de la décaper et de la repeindre. La teinte Verde metallizzati d'origine laisse place à une peinture bleue correspondant au code usine 2.463.643. Les belles jantes Campagnolo en «Elektron» sont repeintes et chaussées de pneus Michelin MXV.

A l'intérieur, les cuirs vert olive sont conservés mais reteintés en fauve. Seules les moquettes sont remplacées, les nouvelles provenant directement du fournisseur d'origine, la maison Paratelli. L'ensemble de ces travaux sont répertoriés dans un dossier de photos permettant d'en suivre les étapes. Au final, c'est l'équivalent de plus de 50 000 € qui sont investis dans cette voiture à l'époque, sans compter son entretien courant... Autrement dit une fortune pour l'époque !

Sur le plan mécanique, divers composants ont été remplacés : amortisseurs, pompe à essence, conduites de carburant jusqu'aux carburateurs Weber, conduites de climatisation, pompe à eau, double système d'assistance de freins, maître-cylindre et étriers de freins Girling. Les deux réservoirs de carburant ont été remplacés, l'allumage a laissé place à un système électronique inséré dans la tête de distributeur et un échappement inox sur mesure a été réalisé. Aujourd'hui le moteur, entièrement contrôlé, tourne parfaitement.

Cette réfection totale a été effectuée dans le respect scrupuleux des caractéristiques d'époque, avec un grand nombre de pièces d'origine. Les nombreux stickers et numéros d'éléments de carrosserie sont présents. En plus de son dossier de restauration, cette voiture est livrée avec brochure, manuel d'entretien d'origine, trousse à outils complète et son cric.

Agé de 24 ans lors de son achat, son propriétaire actuel la possède depuis 25 ans. Designer automobile aujourd'hui, il avait été séduit par l'étonnant dessin de Marcello Gandini, alors styliste chez Bertone. Il a peu utilisé cette Espada, qui affiche un peu plus de 73 000 km, mais la faisait tourner régulièrement.
Voiture à quatre places la plus rapide du monde à l'époque, elle n'a rien perdu

---

Deux propriétaires seulement, 73 000 km d'origine
Réfection totale par des spécialistes
Superbe état, volumineux dossier de restauration

Carte grise française
N° de châssis : 8296
N° de moteur : 40525
Kilométrage : 70 505 km
Motorisation : V12
Cylindrée : 3 929 cm^3 - 350 ch


AGUTTES



de son confort et de son efficacité, comme notre essai sur route nous a permis de le constater. Le V12 semble ne jamais vouloir s'arrêter de monter en régime, la boîte est un régal et, contre toute attente, la voiture semble légère et agile malgré son imposant gabarit. Avec son freinage puissant, sa direction précise et sa suspension efficace, c'est une voiture saine. Les soins que lui ont prodigués ses deux propriétaires successifs en font une voiture extrêmement désirable.

Delivered new in 1971 to the BMW concessionnaire at Levallois-Perret, this car has been maintained by Edmond Ciclet, one of the most renowned Lamborghini experts, as the accompanying file attests. When the car changed hands in 1991, she was still completely original and had covered 70 505 km (43 800 miles).

Five years after buying it, the second and current owner, then young and freshly married, decided to have the car completely restored and entrusted the work to Charles Pozzi, the Ferrari concessionnaire. The vehicle was entirely dismantled, stripped to bare metal and repainted. Instead of the original Verde metallizzati paint, a blue colour, with the Lamborghini factory code 2.463.643, was chosen. The handsome Campagnolo «Elektron» wheels were repainted and shod with Michelin MXV tyres.

The olive green leather upholstery was retained but was redyed a fawn colour. Only the carpets were replaced, the new ones being sourced directly from the original supplier, Paratelli. All this work has been recorded in a photo file, showing every phase of progress. In all, a sum of more than 50 000 € was invested in this car, without counting normal servicing costs – a considerable fortune in the money of the time.

Many ancillary mechanical parts have been replaced : shock absorbers, fuel pump, fuel delivery hoses to the Weber carburettors, air conditioning hoses, water pump, dual system of servo assistance to the brakes, brake master-cylinder and Girling calipers. The two petrol tanks have been replaced, a modern electronic ignition contact breaker has been fitted invisibly inside the distributor and a custom-made stainless steel exhaust system has been mounted. The engine, thoroughly tested and properly tuned, runs faultlessly, no mean feat with 6 twin choke Webers.


OMOLOGAZIONE
6857
TIPO
TIPE
OM
400
TYPE
MOTORE MOTEUR
GT
40525
ENGINE
AUTOTELAIO
8296
CHASSIS







This complete restoration has been carried out with scrupulous respect for the original specifications and using a large number of factory parts. The numerous stickers and the serial numbers on body parts are all present. As well as having a voluminous restoration file, this car comes with its sales brochure, original owner's handbook, full set of tools and jack.

The present owner, who was 24 when he bought the car, has kept it for 25 years. Now a car designer, he had been enchanted by the astonishing design by Marcello Gandini, at that time the chief designer at Bertone. He has not driven this Lamborghini very much (it has now covered a little over 73 000 km) but he has always run the engine very regularly.

The Espada was the fastest four-seater car in the world when it was launched and its comfort and efficiency are still impressive today, as a road test enabled us to see for ourselves. The V12 engine soars willingly to high revs, the gearbox is a joy to use and, contrary to expectations, the car seems to be light and nimble, despite its considerable bulk. With its powerful brakes, precise steering and efficient suspension, this is a sound and safe vehicle. The great care lavished on it by its two successive owners makes this a particularly desirable prospect.





231

1994 - BMW M3 E36 3L CABRIOLET

15 000 / 25 000 €

L'apparition en 1986 du «M» de BMW Motorsport sur la BMW E30 a fait l'effet d'une bombe. Dénommée M3, ses 200 ch lui permettaient des performances qui laissaient la concurrence assez loin derrière. Le succès de la voiture a convaincu le constructeur de donner une suite à cette aventure, sous la forme de la E36 M3, apparue en 1992 et dont le six-cylindres 3 litres de 286 ch l'emmenait à 250 km/h.

L'exemplaire que nous présentons affichait 89 000 km en 2009, comme l'indique le dossier d'entretien qui l'accompagne. Cette voiture a bénéficié récemment de travaux de révision, comme l'indiquent 2 factures de 2016 pour un montant supérieur à 5 000 €. Aujourd'hui, le compteur affiche 121 000 km.

Sa peinture bleu Avus a été refaite dans le passé et montre un aspect général très satisfaisant, de même que la capote dont la lunette arrière est neuve. Le couvre-capote est en cuir gris foncé et la voiture dispose de jantes optionnelles chromées. A l'intérieur, les cuirs gris sont en bon état mais ils mériteraient un nettoyage pour retrouver l'allure de leur jeunesse.

Rare en cabriolet, la M3 E36 est l'une des youngtimers les plus performantes et les plus en vogue actuellement sur le marché. Celle-ci, en plus de ses performances élevées, elle ajoute celui de la conduite cheveux au vent.

Un vrai collector
Performances élevées
Bel état général

Carte grise française
Titre de circulation : WBSBJ91060EE40215
Kilométrage : 121 000 km
Motorisation : 6 cylindres en ligne - 3L
Cylindrée : 286 ch





The appearance in 1986 of the BMW Motorsport "M" on the BMW E30 was a bombshell. Called the M3, its 200 hp gave it a level of performance that left the competitors in the dust. The success of the car convinced the manufacturer to continue in the same direction, this time in the form of the E63 M3, which appeared in 1992 with a six-cylinder 3-litre, 286 horsepower engine that topped out at 250 km/h (155 mph).

The car that we're offering had 89,000 km (55,300 miles) on it in 2009, as the accompanying maintenance records show. This car recently received a major overhaul, which can be verified through the servicing two invoices from 2016 for more than 5 000 €. Today the odometer reads 121,000 km (75,186 miles).

Its Avus blue paintjob was redone in the past, giving the exterior an overall attractive look. The same goes for the soft top hood and its rear window, which is new. The soft top cover is dark grey leather and the car has optional chrome rims. The grey leather interior is in good condition, but it needs thorough cleaning to return it to the lustre of its early years.

Rare to find in a cabriolet, the M3 E36 is one of the highest performing "youngtimer" cult cars and also one of the most fashionable currently on the market. Added to its high performance, this car also lets you drive with the wind in your hair.


BMW MPower





232

1992 - LANCIA DELTA INTEGRALE HF EVO I MARTINI 5

50 000 / 70 000 €

Livrée neuve à Naples par le concessionnaire Lancia Autoleader, cette Lancia Delta Integrale fait partie des 400 exemplaires de la série limitée «Martini 5», lancée en hommage au cinquième titre mondial de Lancia en rallye. Elle porte le numéro 52 et, en plus de la finition spécifique à cette version (déco Martini, jantes spéciales, inscription sur hayon, sièges baquets, climatisation...), elle est équipée d'une barre anti-rapprochement arrière.

C'est en 2005 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, le compteur affichant alors 40 000 km. Il en montre aujourd'hui 107 600, parcourus avec attention et en assurant à la voiture un entretien régulier, comme en témoigne le dossier de factures. Les travaux ont été effectués en partie par Storic Italia, à Marseille, spécialiste des sportives italiennes, et en partie par le propriétaire lui-même. Avec l'aide d'un ami mécanicien, il a par exemple remplacé en 2014 la courroie de distribution, à 103 000 km.

Grâce à ces soins attentifs cette voiture, connue du club Scuderia Lancia Intégrale, est aujourd'hui en très bon état général : la carrosserie ne présente pas de défaut particulier et la peinture, tout comme les bandeaux et les stickers propres à ce modèle, ont conservé un bel éclat.

Le même niveau de préservation caractérise l'habitacle : les plastiques ne montrent pas de signe de vieillissement particulier et seuls les sièges Recaro, en alcantara gris avec surpiqures rouges, affichent quelques traces d'usure. Signe du soin porté à cette voiture par ses propriétaires successifs, les contre-portes arrière sont encore recouvertes de leur plastique de protection. Il en résulte une présentation homogène, en rapport avec le kilométrage.

La mécanique fonctionne bien, avec des montées en régime franches et un freinage équilibré. A ce titre, notre essai routier a donné toute satisfaction et a permis de constater que cette voiture, extrêmement performante lors de son lancement, le reste encore aujourd'hui grâce à son quatre-cylindres turbo 210 ch et sa transmission intégrale.

Voiture bien entretenue
Très bon état de carrosserie et intérieur
Rare série limitée Martini 5, finition spéciale

Carte grise française
N° de châssis : ZLA831AB000568054
Kilométrage : 107 529 km
Motorisation : 4 cylindres turbo
Cylindrée : 1 995cm^3 - 210 ch


SCUDERIA LANCIA INTEGRALE
MICHELIN
MICHELIN
MICHELIN



First supplied in Naples by the concessionnaire Lancia Autoleader, this Lancia Delta Integrale is number 52 in the «Martini 5» limited series of 400 cars brought out in tribute to Lancia's fifth title in the World Rally Championship. As well as the unique specification of this series (Martini livery, special wheels, decal on the tailgate, bucket seats, air-conditioning, etc.) this car has a rear strut bar.

When the current owner bought this car in 2005, it had covered 40 000 kilometres (24 800 miles). The reading is now 107 600 km (66 800 miles) with careful driving and scrupulous maintenance in the intervening period. There is a comprehensive file of invoices. Part of the maintenance was undertaken by Storic Italia in Marseille, a specialist in Italian sports cars, and the rest was carried out by the owner himself. For example, with the help of a professional mechanic friend, he replaced the timing belt in 2014 at 103 000 km.

Thanks to this meticulous care, this car, which is well known to the Scuderia Lancia Intégrale club, is today in very good overall condition. The bodywork has no particular defects and the paintwork and the model's correct stripes and stickers are all still in pristine condition.

The interior is just as well preserved : the plastic surfaces have aged well and only the Recaro seats, in grey alcantera with red over-stitching, show some signs of wear. Evidence of the careful treatment of this car by its successive owners is provided by the fact that the protective plastic sheets covering the lining panels of the rear doors are still in place. All aspects of the appearance correctly reflect the car's age and distance covered. All mechanical organs function properly, the engine climbs cleanly through the rev range and brake balance is good. Our road test was entirely satisfactory and showed that this car, which was highly competitive when it was launched, still shows excellent performance thanks to its turbo-charged four cylinder engine of 210 bhp and its four wheel drive.




WORLD RALLY CHAMPION




DELTA HF
integrale
5
LANCIA
052-400

233

1993 - MERCEDES-BENZ 500 E W124

25 000 / 35 000 €

Immatriculée pour la première fois en 1993 en Italie, cette berline Mercedes 500 E est restée dans ce même pays jusqu'à aujourd'hui. Elle a changé de mains en 1998 et, depuis, le titre de circulation italien ne mentionne aucun autre changement de propriétaire.

De teinte noire avec un large bandeau inférieur gris anthracite, cette voiture est équipée d'un toit ouvrant et présente un excellent état de conservation.
Il en va de même de l'intérieur où la finition est enrichie par des contreportes optionnelles en cuir souple. La sellerie en cuir noir est superbe, avec un siège conducteur très légèrement patiné, et les boiseries sont elles aussi magnifiquement conservées. Un système de climatisation fait partie de l'équipement très complet de cette prestigieuse berline.

Aujourd'hui, le compteur affiche un peu moins de 86 700 km, ce qui correspond très certainement à l'origine, compte tenu de l'état de la voiture.

Très aboutie et équipée d'un très puissant V8 de 5 litres, la 500 E constituait au début des années 1990 le fer de lance de la gamme de berlines Mercedes. Sous sa robe d'une certaine discrétion se cache des performances de haut niveau et une vitesse de pointe de 250 km/h. Il est rare d'en trouver un exemplaire en aussi bel état et affichant aussi peu de kilomètres.

Deux propriétaires seulement
Kilométrage raisonnable pour une telle voiture
État de conservation remarquable, performances élevées

Titre de circulation italien
N° de châssis : WDB1240361B950833
Kilométrage : 86 674 km
Motorisation : V8 - 32 soupapes
Cylindrée : 4 973 cm^3 - 326 ch





First registered in 1993 in Italy, this Mercedes saloon has remained in the same country until now. She changed hands in 1998 and since then the Italian registration papers make no mention of any other change of ownership.

The car has black paintwork above a broad band of anthracite grey and is fitted with a sliding sunroof. Her external condition is excellent, as is that of the interior. The black leather upholstery is superb, with only the driver's sat showing any signs at all of having been used. The car was ordered with the desirable option of extended leather and the door panels are covered in soft leather. The woodwork is also very well preserved. Air conditioning was standard in this particularly well equipped luxury saloon car.

The distance reading is now a little under 86 700 km (53 870 miles), which is very likely to be the actual total distance covered, in view of the condition of the vehicle.

Technically sophisticated and fitted with a very powerful 5 litre V8 engine, the 500 E was in the early 1990s the flagship of the Mercedes range of saloons. Her rather discreet appearance hides a very high level of performance, with a top speed of 250 kph (155 mph). It is rare to find one of these cars in such good condition and with such a low mileage.


MERCEDES-BENZ





234

1984 - RENAULT 5 TURBO 2

60 000 / 80 000 €

La Renault R5 Turbo est dévoilée au salon de l'automobile de Bruxelles en 1980. Elle s'inscrit dans l'idée de développer des dérivés des automobiles de série, destinées à courir en rallyes et compétition de groupe 3 et B. Sa motorisation est celle de la R5 Alpine avec un turbo Garett T3 lui permettant de développer 160 chevaux tout en limitant la prise de poids par rapport au modèle de base. Dès 1982, la Turbo 2 est présentée au mondial de l'Automobile de Paris, avec essentiellement des évolutions esthétiques tenant à des impératifs économiques et afin de proposer plus de personnalisation aux clients. Les performances sont toujours au rendez-vous et se vérifieront en compétition aussi bien nationales qu'internationales. Mais du fait d'un prix élevé et d'un comportement exigeant, la voiture ne sera finalement produite que jusqu'en 1985, faisant ainsi de la R5 turbo 2, avec moins de 3200 exemplaires produits, un modèle assez faiblement diffusé et surtout de plus en plus rare sur nos routes compte tenu du faible nombre de voitures ayant survécu au trop-plein d'optimisme de certains.

De couleur blanche avec pare-chocs noirs et autocollants assortis, notre R5 Turbo 2 se présente dans une superbe livrée à la fois chic et sportive, caractéristique de son millésime puisque c'est seulement à partir de 1984 que la couleur blanche fut proposée au catalogue. Elle associe cette présentation extérieure, terminée par de splendides jantes en alu brossé et noir, à un intérieur en velours beige clair avec pédalier alu. Le tout dans un excellent état cosmétique. La carrosserie vient d'être intégralement refaite, avec le souci de garder les autocollants « Turbo 2 » d'origine sur les portes, qui explique que ses ouvrants n'ont pas été repeints. Pour le préserver en bon état, l'habitacle a été revu en 2013 comme en atteste le dossier du véhicule. Lequel fait également état d'un passage au banc de contrôle des trains roulants en 2015, attestant de la bonne marche du véhicule. D'un point de vue mécanique la voiture vient de connaître une révision générale pour son parfait fonctionnement. Il s'agit ainsi d'un très bel exemplaire d'un modèle peu répandu, qui affiche un kilométrage très certainement d'origine d'un peu moins de 99 700 kilomètres et ne demande qu'à vous donner le sourire immédiatement à son volant en vous prenant pour un pilote de rallye.

Un magnifique exemplaire
Un modèle représentatif de l'ère Turbo des années 1980.
Une vraie voiture de compétition sur la route

Titre de circulation monégasque
N° de châssis : VF1822000F0000181
Kilométrage : 99 690 km
Motorisation : 4 cylindres en ligne turbo - 8 soupapes
Cylindrée : 1 397 cm^3 - 160 ch


TURBO 2



The Renault R5 Turbo was unveiled at the 1980 Brussels Motor Show. The manufacturer wanted to use standard production models as a basis for developing variants specifically destined to compete in rallies and race series for groups 3 and B. Its engine is that of the R5 Alpine with the addition of a Garett T3 turbo, enabling it to produce 160 bhp, while not weighing much more than the basic model. The 1982 Paris Motor Show saw the launch of the Turbo 2, which was mainly a cosmetic facelift for marketing reasons and offered a greater range of options so that clients could personalize their vehicle. The level of performance was maintained, as was proved by successes in national and international competitions. But because the price was high and the car was demanding to drive, production was discontinued in 1985. With only 3200 cars made, the R5 turbo 2 was always quite a rare model and has become even more so with a low survival rate, owing to the number of cars that have been the victims of the overoptimism of their drivers

With its white paintwork and black bumpers and matching stickers, our R5 Turbo 2 has superb livery that is both chic and sporty and is characteristic of its model-year, since white was only added to the catalogue in 1984. This external appearance, completed by splendid brushed alloy and black wheels, is combined with a light beige velvet interior with aluminium pedals. All cosmetic aspects are excellent. The bodywork has recently been restored and repainted. As the owner wished to retain the original Turbo 2 stickers on the doors, these panels have not been repainted. The files show that in 2013 the interior was comprehensively refreshed and that in 2015 the suspension was tested on a rolling road and proved to operate correctly. The car has recently had a complete mechanical overhaul to bring all components up to scratch. We therefore have on offer a very fine example of a model produced in limited numbers. The recorded distance, which is certainly genuine, is a little less than 99 700 kilometres (61 950 miles). The car is waiting to make you smile as soon as you get behind the wheel and will allow you to imagine that you are a rally driver.


TURBO2


Turbo 2



235

1990 - FERRARI TESTAROSSA

85 000 / 105 000 €

Mise en circulation le 12 janvier 1990, cette Ferrari Testarossa a été livrée neuve par Motor spa, à Bologne. De peinture «Rosso Corsa» avec sellerie en cuir noir mariée à de belles moquettes rouges, elle est rehaussée par des écussons émaillés à l'effigie de la Scuderia, incrustés dans les ailes avant.

Cette voiture a été régulièrement entretenue, comme en témoigne le dossier de factures et le carnet d'entretien qui l'accompagnent. On note par exemple un remplacement de l'embrayage en 2009 et, depuis, cette Testarossa a parcouru à peine plus de 10 000 km. Plus récemment encore, en 2013, les pneus ont été remplacés. Toutefois, pour rouler en toute sérénité, le futur acquéreur devra prévoir un contrôle général incluant le remplacement des courroies de distribution.

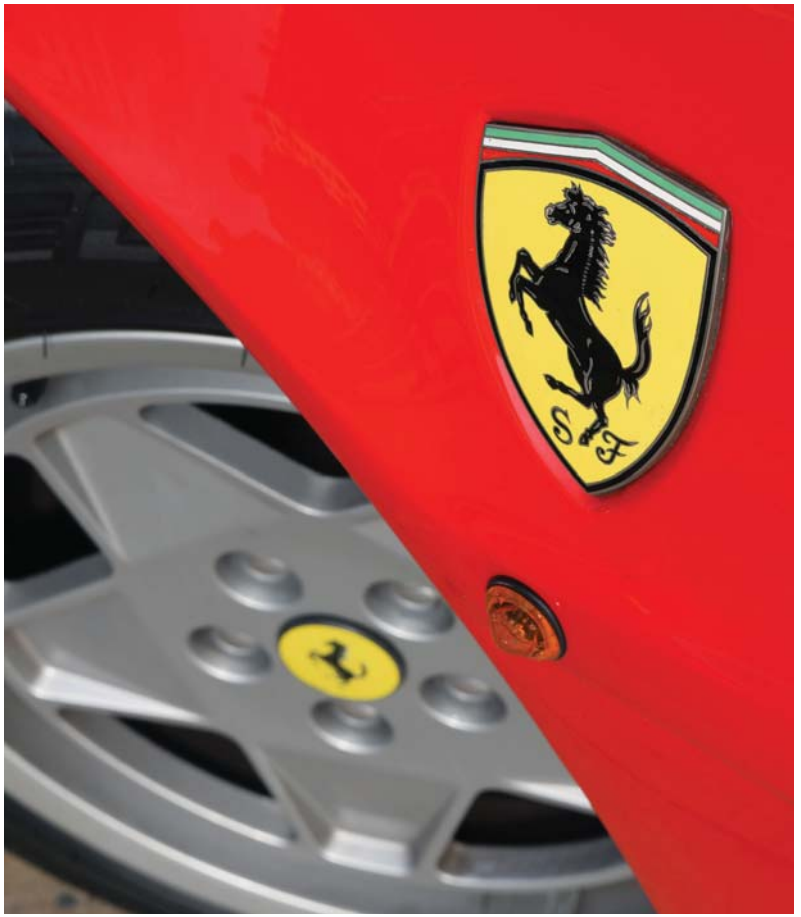
Sur le plan cosmétique, cette voiture présente un très bon état général, tant intérieur qu'extérieur, avec une présentation plutôt remarquable pour une voiture de plus de 26 ans. La peinture dégage un très bel éclat et l'espace intérieur est tout juste patiné. Affichant moins de 70 500 km, cette voiture sera vendue avec son carnet d'entretien, son manuel d'utilisation, sa trousse à outils, sa housse et son double des clés : un ensemble qu'il est rare de trouver complet sur une même automobile et qui montre le soin des propriétaires successifs.

Dans la lignée de la 512 BB, la Testarossa était une déclinaison encore plus aboutie du thème berlinette à moteur central inauguré par Ferrari avec la 365 GT4 BB. Sous une carrosserie signée Pininfarina, elle reprenait le moteur 12-cylindres à plat surmontant la boîte de vitesse de ses devancières, certaines améliorations (comme des culasses à quatre soupapes par cylindre) permettant de faire passer la puissance à 390 ch. Accélérant de 0 à 100 km/h en 5,3 s, elle atteignait 290 km/h en pointe, valeur réservée en 1984 à quelques rares bolides exotiques. Ses qualités exceptionnelles lui ont permis de remporter un beau succès commercial, avec une diffusion de plus de 7 000 exemplaires. Longtemps négligée par les collectionneurs, la Testarossa est en passe de retrouver la place qui lui revient, au panthéon des plus impressionnantes berlinettes sorties de Maranello.

Voiture en bon état, bien entretenue
Kilométrage raisonnable
Performances exceptionnelles encore aujourd'hui

Titre de circulation italien
N° de châssis : : ZFFAA17B000083920
N° de moteur : 20867
Kilométrage : 70 464 km
Motorisation : 12 cylindres à plat
Cylindrée : 4 943 cm^3 - 390 ch





First registered on January 10th 1990, this Ferrari Testarossa was supplied by Motor spa at Bologna. With «Rosso Corsa» paintwork, black upholstery and handsome red carpets, she is further embellished by Scuderia enamelled shields set into the front wings.

The regular maintainance received by this car is attested by the sheaf of invoices and the mainteance record which are provided. Notably, the clutch was replaced in 2009 and since then this Testarossa has covered hardly more than 10 000 kilometres (6200 miles). Still more recently, in 2013, new tyres were fitted. However, for peace of mind, the future buyer should plan to have the timing belts replaced.

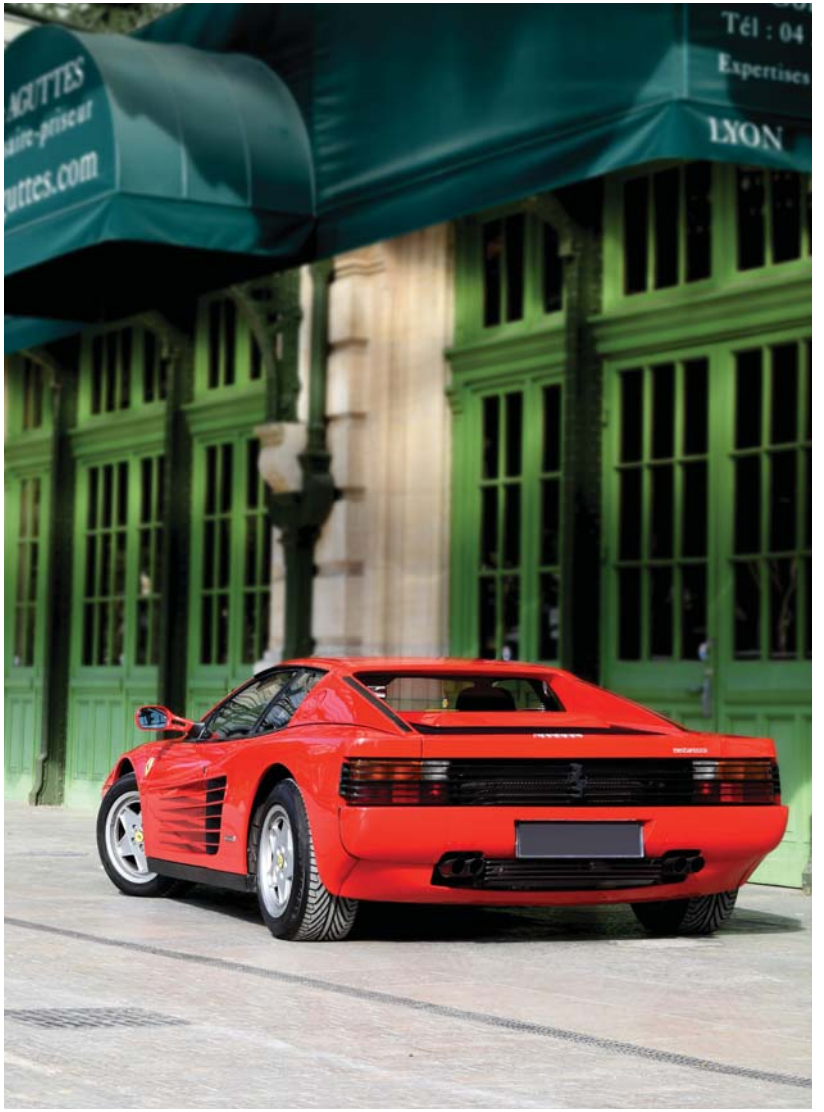
The car's appearance is very good, with both bodywork and interior in good condition, and it is indeed remarkably well preserved for a 26 year-old vehicle. The paintwork has a good shine and the inside is just nicely patinated.

With less than 70 500 kilometres (43 800 miles) covered, this car will be sold with the maintenance record, owner's handbook, set of tools, car cover and spare set of keys. It is unusual to find a car with all these items present and this shows the care lavished on it by its previous owners.

Following on from the 512 BB, the Testarossa was an even more highly-developed rendering of the line of mid-engined berlinettas started by Ferrari with the 365 GT4 BB. Beneath the bodywork designed by Pininfarina, this model continued with the flat 12-cylinder engine mounted above the gearbox, as already seen in previous versions. A number of improvements, such as the cylinder heads with 4 valves per cylinder, increased the power to 390 bhp. Accelerating from 0 to 100 km in 5.3 secs and with a top speed of 290 kph, the Testarossa boasted a level of performance only matched by a tiny handful of exotic supercars. The model's exceptional qualities ensured that demand for it was high and more than 7 000 were sold. This being one of the most impressive belinettas ever produced by Maranello, a Testarossa in such outstanding condition and with such a reasonable estimated price represents an opportunity not to be missed.






Tél : 04
Expertises
LYON

236

1968 - MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE

60 000 / 80 000 €

Produite de novembre 1967 à mars 1971, La Mercedes-Benz 280 SL doit son surnom « Pagode » à son beau hard-top et au très élégant dessin du designer français Paul Bracq. Ses lignes tendues et modernes associées à la noblesse et les performances de son 6 cylindres en ligne en ont fait une icône des années 70 et un grand classique aujourd'hui !

Entre la très exclusive Mercedes 300 SL, qui a forgé la légende des SL chez Mercedes-Benz, et la « petite » Mercedes 190 SL et son quatre cylindres, il manquait un modèle justement positionné. Présentée en 230 et en 250, c'est avec le nouveau six en ligne de 2,8 litres doté de l'injection de la berline 280 SE que la Pagode est la plus agréable. C'est justement le modèle que nous présentons dans sa très élégante teinte gris métallisée d'origine.

Française d'origine, la voiture fut livrée neuve à une dame du sud de la France à Valence où elle passa une très large partie de sa vie. A la fin des années 80, la voiture fut cédée à son second propriétaire qui entreprit d'importants travaux afin de l'utiliser régulièrement. Son moteur est alors intégralement refait et la carrosserie est repeinte en respectant scrupuleusement la teinte du 180 Silbergrau qui l'habillait à sa sortie d'usine. Encore aujourd'hui, la voiture se présente dans un très bel état et son habitacle est bien celui d'origine. Très bien conservée la sellerie noire et les moquettes grises se marient à merveille avec le reste de la voiture. Détail important, la planche de bord et les boiseries sont en bon état. Equipée d'une rare boite de vitesse mécanique à 4 rapports et de sa petite banquette arrière optionnelle pouvant accueillir un troisième passager, elle offre un agrément de conduite auquel peu d'auto de l'époque pouvait prétendre.

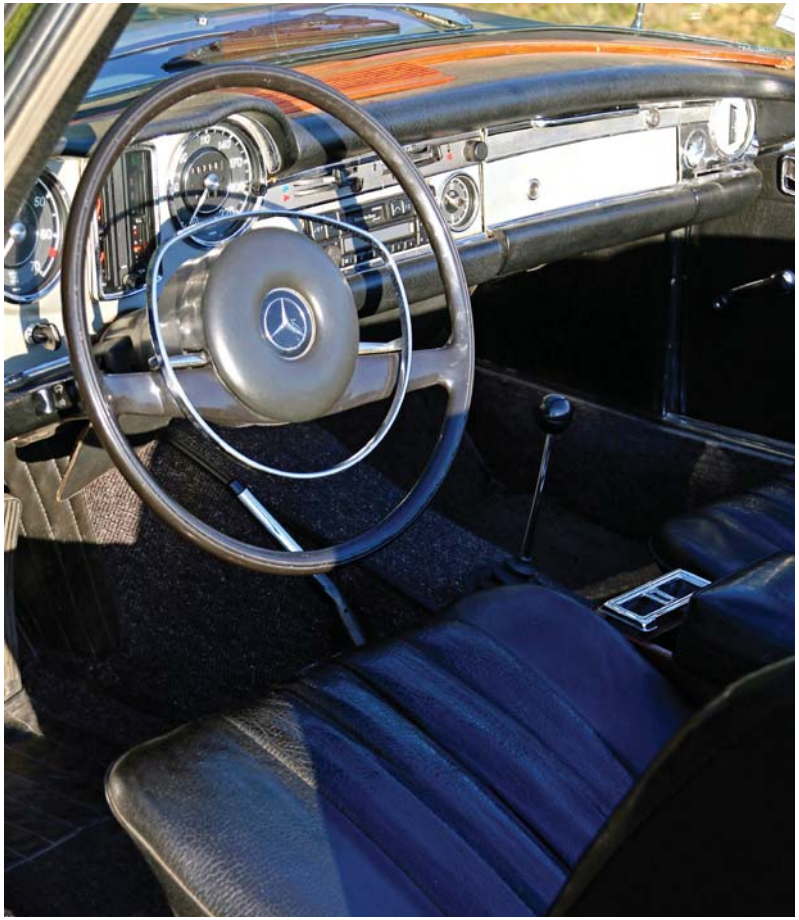
Bien connue du club Mercedes-Benz de Belgique, elle est depuis 2003 dans le nord de la France où elle participe à des balades franco/belges régulièrement. Toujours très bien entretenue, de nombreux travaux ont été effectués comme le changement des amortisseurs, les suspensions et les freins, les cardans et les soufflets. Joints et durits ont également été changés ainsi que les injecteurs. En plus de sa ligne sur mesure en Inox, c'est un peu plus de 10 000 € qui ont été investis dans cette auto afin d'assurer son bon fonctionnement.

Rare boite mécanique
Historique connu, belle présentation
Dessin intemporel signé Paul Bracq
Vendu avec son hard-top

Carte grise française
N° de châssis : 11304410001274
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 770 cm^3 - 170 ch



Vendue avec son hard-top d'origine, son futur propriétaire aura le choix de rouler cheveux au vent ou à bord d'un des plus élégant coupé qui soit. Rare à ce niveau de prix surtout avec une boite mécanique, cette 280 SL est une réelle opportunité d'acquérir une auto aux lignes intemporelles, fiable et presque utilisable au quotidien !



Produced from November 1967 to March 1971, the Mercedez-Benz 280 SL owes its nickname "Pagoda" to its lovely hard top and the elegant design crafted by the French designer Paul Bracq. Its sharp, modern lines brought to it a touch of nobility, and the performance of its straight-six engine made it an automotive icon in the 1970s and make it a major classic today!

In between the exclusive Mercedes 300 SL, which forged the SL legend in the world of Mercedes, and the "small" four-cylinder Mercedes 190 SL, a perfectly positioned model was missing from the manufacturer's line up. Made in both 230 and 250 versions, it was the new straight-six, 2.8-litre fuel-injected engine model of the 280 SL sedan that the Pagoda finds its best expression, and it is the exact model, painted in the original metallic grey, that we are offering.

Originally from France, the car was delivered new to a woman in Valence, a city in the South of France where she passed a large part of her life. At the end of the 1980s, the car passed into the hands of its second owner who had important work done on the car in order to use it regularly. Its engine was completely restored and, in compliance with its origins, the body was meticulously repainted with the 180 Silbergrau metallic colour that it wore when it first rolled out of the factory. Today the car is still in great condition and the interior contains all original material. The well-maintained black seats and the grey carpets perfectly complement the rest of the car. The dashboard and woodwork, important details, are in good condition. It comes with a rare four-speed manual transmission and the optional small rear bench seat can accommodate a third passenger. It offers handling and a driving experience that few cars of the era can claim.

Well known by the Mercedes-Benz Club of Belgium, since 2003 it has been in the north of France where it has been taken on regular Franco/Belgian tours. It has always been well maintained and undergone numerous major tune-ups that included changing the shocks, the suspension and the brakes, as well as the drive shaft and CV joints. Seals and hoses were also replaced as well as the injectors. Including the custom stainless steel trim work, a bit more than € 10,000 was put into this car in order to put it into great mechanical order.
It is sold with its original hard top so its future owner will have the choice of driving with the top down or making it into one of the most elegant coupés on the road. Rare in this price range, especially since it comes with a manual transmission, this 280 SL is a great chance to acquire a reliable car with a timeless design that can still be used day to day!







237

1990 - VENTURI TRANSCUP 210
ex-Gérard Godfroy

30 000 / 40 000 €

Ancienne voiture personnelle de Gérard Godfroy, designer et co-fondateur de la marque, cette Venturi Transcup est unique de par ses spécifications, un des plus évolués de la production de la firme : nouveau tableau de bord, échappements inox avec catalyseurs, commande de boîte mieux guidée, conduites aviation, roue de secours avec housse, vide-poches dans les portes, capot moteur en deux parties, marquage Venturi sur les seuils de porte, commande de vitres électriques dans les portes, carrosserie signée. Sa carrosserie cabriolet est particulièrement élégante et techniquement réussie, les panneaux de toit venant se ranger sous le capot avant. Fermée, elle est étanche et présente les mêmes avantages qu'un coupé !

Achetée en 1998 par son actuel propriétaire, cette voiture n'affichait que 264 km et en totalise aujourd'hui 49 500 km. Elle a bénéficié d'un entretien régulier, réalisé par d'anciens mécaniciens de la marque, Grazy Sport et Philippe Godard, avec un total de factures atteignant 12 156 €.

Au cours de son existence, quelques modifications de sécurité ont été apportées : disques de frein rainurés et percés, flexibles Aéroéquip, plaquettes spéciales, roulements de transmission et rotules de barres de poussée renforcés.

Une révision a été effectuée à 47 597 km, fin septembre 2015. Rechargée au mois de juin 2016, la climatisation fonctionne parfaitement. Seuls les moteurs électriques de sièges, peu utilisés, sont à remplacer mais les éléments à installer (d'origine Renault) sont fournis.

Jamais accidentée, cette voiture est connue du club Venturi et son livret est signé par Gérard Godfroy. Très agréable à conduire, elle affiche un équilibre parfait grâce à son moteur central. D'ailleurs le cabriolet, dont le châssis est particulièrement rigide, avait été choisi pour effectuer les crash-tests.

Élégante, performante grâce à son V6 développant 210 ch et agréable par sa carrosserie découvrable, cette voiture présente en plus l'avantage d'avoir appartenu à un des acteurs principaux de l'aventure Venturi. Enfin, dernière grande marque française, Venturi suscite de plus en plus d'intérêt. Cette version Transcup 210 est particulièrement rare et dépasse à peine une dizaine d'exemplaires : la garantie de l'exclusivité.

Deux propriétaires seulement
Faible kilométrage, entretien suivi
Modèle rare, exclusif, performant

Carte grise française
N° de châssis : VK8 SPD 22191 CH0002
Kilométrage : 49 500 km
Motorisation : V6 - 12 soupapes
Cylindrée : 2 458 cm^3 - 210 ch





Previously the personal vehicle of Gérard Godfroy, the designer and co-founder of the firm, this Venturi Transcup has unique specifications, incorporating all the improvements and additions of the evolution of the model. The list includes a new dashboard, stainless steel exhaust system with catalyzers, improved gear-change, aviation air-intakes, spare-wheel cover, door pockets, 2-part engine shield, Venturi logos on the door sills, electrically operated windows, signed bodywork. The drop-head body is particularly elegant and technically successful. The roof panels can be stowed in the front luggage compartment. When closed, the car is watertight and has all the advantages of the fixed-head coupé.

When bought in 1998 by the current owner, this car had covered a mere 264 km ! The reading is now 49 500 km (30 750 miles). She has been regularly serviced by former mechanics of the manufacturer, Grazy Sport and Philippe Godard. Bills on file amount to 12 156 €.
In the course of the car's life various safety modifications have been carried out : grooved and drilled brake discs, Aeroquip braided steel brake hoses, special brake pads, reinforced transmission bearings and thrust arm bushings
A major service was carried out in late September 2015, at 47 597 km. The air-conditioning, which was refilled in June 2016, works perfectly. Only the little used electric motors of the seats need replacing, but the new parts, made by Renault, are supplied with the car.
This car, which has never suffered crash damage, is well known to the Venturi club and the owner's and service handbook have been signed by Gérard Godfroy. Very pleasant to drive, the car has perfectly neutral handling thanks to the mid-engine layout. In fact, the drop-head, which has a particularly rigid chassis, was chosen for the crash-tests.
An elegant car, with good performance provided by the 210 bph V6 engine and all the pleasure offered by a drophead, this vehicle has the additional attraction of having belonged to one of the main leaders of the Venturi adventure. Lastly, Venturi, the most recent major French specialist car manufacturer, is arousing ever greater interest. This Transcup 210 version, of which hardly more than ten were made, guarantees great exclusivity.






GODFROY
DESIGN



238

1998 - VENTURI ATLANTIQUE 300

55 000 / 75 000 €

En 1994, sous la direction du nouveau patron, Hubert O'Neill, un capitaine d'industrie nautique, la petite manufacture de voitures de sport Venturi semble enfin avoir trouvé la bonne recette avec la présentation de deux nouveaux modèles : la 400 GT, version homologuée route de la brutale 400 Trophy et l'Atlantique 300. Nouvelle GT aux lignes modernisées, cette dernière se montre plus désirable que jamais avec ses lignes douces, fluides et harmonieuses. Côté technique, la carrosserie est en résine polyester réalisée chez CPC, au Croisic, avec des ouvrants en aluminium d'une grande légèreté. Au final, la voiture n'avoue que 1 250 kg sur la balance… soit 200 kg de moins que la plupart de ses concurrentes de l'époque… En plus d'être belle à se damner, le verdict du chrono ne se fait pas attendre, la Venturi 300 Atlantique est tout simplement une des voitures de sport, les plus efficaces et performantes de sa génération !

Le modèle que nous présentons est un des derniers exemplaires dotés du V6 PRV dans sa version 3 litres 12 soupapes développant 281 ch. Extrêmement performant, il a en plus la réputation d'être fiable et peu couteux à l'entretien. Notre exemplaire fut d'abord immatriculé en France avant de rejoindre le garage d'un fidèle de la marque comptant déjà quelques beaux modèles dans sa collection dont une des rares 400 GT. Nous sommes en 2004 quand son propriétaire décide de la faire repeindre et d'améliorer ses performances. Elle quitte alors sa teinte Jaune Rhapsodie pour ce bleu profond et reçoit une boite de Venturi 400 GT. C'est le spécialiste de la marque Serge Lenoir qui se charge de cette modification. De son côté le moteur est upgradé à près de 310 ch chez Alvan Engineering.

Son propriétaire actuel en fait l'acquisition le 17 septembre 2005 et n'a parcouru que très peu de kilomètres à son volant, le compteur affichant seulement 44 130 km. Immobilisée depuis un an à cause de problème de santé, son propriétaire décide à contre cœur de s'en séparer et remettre à son nouvel acquéreur de nombreuses factures d'entretien et de travaux portant sur le moteur et la boite de vitesse, un rare certificat de conformité obtenu de l'usine lors de la ré immatriculation en France en 2005 et bien entendu les jantes d'origine, parfaitement conservées. A noter que du fait de sa longue immobilisation, la voiture devra être révisée, le maitre-cylindre de frein ne faisant plus effet. Vendue sans contrôle technique, elle reste une très belle opportunité compte tenu de son état, de son prix, de sa configuration alléchantes et surtout de sa rareté !

Artisanat haut de gamme à la française
Rare, ligne sublime, collector assuré
Châssis et moteur ultra efficace

Carte grise française
N° de châssis : VK8 CUP 41197 CE0031
Kilométrage : 44 130 km
Motorisation : V6 turbo à 90°
Cylindrée : 2 975 cm^3 - 281 ch





In 1994, under the management of a new boss, Hubert O'Neill, a captain of the nautical industry, Venturi, the small manufacturer of sports cars, seemed to have found at last the right formula to ensure its survival, when it unveiled two new models, the 400 GT, a road version of the brutish 400 Trophy, and the Atlantique 300. The latter, a new GT with a modernized form, appeared to be more desirable than ever, its lines being fluid and harmonious. The polyester resin body, made by CPC in Croisic, had aluminium doors, bootlid and engine cover, for maximum weight-saving. The finished car weighed only 1 250 kg, at least 200 kg less than most of its rivals at the time. As well as being stunningly beautiful, the chronometers showed that the Venturi 300 Atlantique was simply one of the most efficient and high performing sports cars of its generation !

The vehicle that we are offering is one of the last fitted with the 3 litre, 12 valve version of the V6 PRV engine, having an output of 281 bhp. The very high performance did not come at the expense of reliability and low maintenance costs, as the model has a very good reputation on both these points. This car was first registered in France and joined the collection of a major fan of Venturi cars, who already owned several models including a rare 400 GT. In 2004, he decided to have the car repainted and to upgrade its performance. She therefore swapped her Jaune Rhapsodie yellow for dark blue and was fitted with a 400 GT gearbox. This modification was carried out by the Venturi specialist Serge Lenoir. Alvan Engineering then upgraded the engine to produce nearly 310 bhp.

The current owner bought the car on September 17th 2005 and has driven it very little, as the distance reading is now only 44 130 km (27420 miles). He has been unable to drive her for the past year owing to ill-health and has very reluctantly decided to part with her. The car is accompanied by a file containing numerous invoices, for routine servicing and work on the engine and gearbox, a rare certificate of conformity obtained from the factory when the car was re-registered in France in 2005, as well as by the original wheels, in excellent condition. Because the car has not been used recently, it needs to be checked over and serviced. The brake master cylinder does not function correctly and the car will be sold without an MOT (obligatory test). In view of her good overall condition, price, advantageous specifications and above all, her rarity, this remains an attractive proposition.


VENTURI


Cels.
120
150
VDO
140
160
180
120
200
100
220
80
240
60
260
40
280
300
km/h
0
320



239

1992 - VENTURI 400 TROPHY

130 000 / 180 000 €

Huit ans après le lancement de la marque en 1984, Venturi présente la 400 Trophy, destinée au Gentlemen Drivers Trophy, championnat organisé autour de cette voiture par Stéphane Ratel, alors directeur du service course du constructeur. Conçue par les deux créateurs de la marque, Gérard Godfroy et Claude Poiraud, ce modèle présente l'allure agressive qui sied aux machines de compétition. Sur le plan technique, elle reçoit un V6 de 3 litres bi-turbo de plus de 400 ch développée par E.I.A., un châssis renforcé, des trains roulants redéfinis et surtout un freinage tout carbone développé par Carbone Industrie. Dès la première année, six épreuves sont programmées : Le Mans, Pau, Paul Ricard, Nürburgring, Magny-Cours et Dijon. Les voitures sont tellement nombreuses qu'il faut les répartir en deux groupes. Le championnat est un succès !

L'exemplaire que nous présentons, châssis n°0051 a pris part de 1992 à 1994 au Gentlemen Drivers Trophy, puis en 1995 au Philippe Charriol Supersports Trophy, entre les mains du pilote Belge Eric de Doncker, qui a d'ailleurs terminé la saison 1993 à la cinquième place du groupe C.
D'abord bleu aux couleurs de son sponsor ATP, avec le drapeau belge affiché sur le toit, elle évoluera au fur et à mesure des épreuves avec une cette peinture gris clair rehaussée d'une bande bleue. Que ce soit à Spa-Francorchamps, à Nogaro, au Paul Ricard, à Pau, Dijon, à Magny-cours ou en ouverture des 24h du Mans, le châssis n°0051 truste les avant-postes et se montre compétitif. A partir de 1996, la voiture continue de rouler sur les circuits au cours de cessions privées puis est vendue en belgique après avoir été intégralement reconditionnée chez le spécialiste de la marque Alvan Engineering.
On retrouvera alors début 2000 la voiture en Belcar où elle fera quelques apparitions avant de rejoindre le garage d'un collectionneur français, nostalgique et désirant faire revivre une partie de la fabuleuse aventure Venturi.

Entre 2015 et 2016, cette voiture a bénéficié d'une restauration complète, avec réfection de carrosserie et remplacement des éléments suivants : pare-brise, turbocompresseurs, optiques avant et arrière, vitres Lexan, glaces de phare, pompe de gavage carburant et pompe haute pression carburant. Le moteur a été révisé, de même que les amortisseurs. Quelques modifications ont été apportées par rapport à l'origine : porte-moyeux et triangles renforcés, suspensions sur rotules Unibal, transmissions renforcées, pompe a huile, jauge de température et radiateur d'huile de boîte de vitesse séparée.

---

73 exemplaires seulement
Remise en état de haut niveau
Éligible en championnat historique

N° de châssis : VK8 CHL 611 92 CE 0051
Motorisation : V6 3L bi-turbo
Cylindrée : 400 ch



Seulement 73 Venturi 400 Trophy furent produites et certaines finiront par être immatriculées tant elles sont proches des 15 Venturi 400 GT produites à l'usine.

L'intérêt pour la marque Venturi ne cesse de croitre auprès des collectionneurs... et cela se comprend! Le lancement en 2014 de nouvelles séries de courses et d'épreuves sportives telles que le GT Classic ou le 90's GT Legends (Paul Ricard, Silverstone Classic et Algarve Classic Festival) ou encore Sport & Collection n'y sont pas pour rien.

A l'instart du BPR lancé début 1990 par le trio Bart, Peter, Ratel, les voitures de cette époque sont maintenant accueillies sur des épreuves de premiers ordres. L'ouverture du Mans Classic au Group C cette année en est le meilleur exemple!

Rare et en superbe état, elle représente un superbe investissement…



Eight years after the launching of the Venturi marque, the company presented the 400 Trophy, destined to compete in the Gentlemen Drivers Trophy, a championship organized specifically around this car by Stéphane Ratel, at that time Director of Venturi's racing department. Designed by Gérard Godfroy and Claude Poiraud, the two founders of the company, this model has the aggressive look that is appropriate for racing cars. Its mechanical specification included a 3 litre V6 bi-turbo engine with an output of over 400 bhp, developed by E.I.A, a reinforced chassis, revised running-gear and, above all, all-carbon braking, produced by Carbone Industrie. The championship was a success and already in its first year, 6 races were scheduled, Le Mans, Pau, Paul Ricard, Nürburgring, Magny-Cours and Dijon. There were so many entrants that it was necessary to split them into two groups.

The car that we have on offer, chassis n° 0051, competed in the Gentlemen Drivers Trophy in 1992,1993 and 1994 and then in 1995 took part in the Philippe Charriol Supersports Trophy, driven by the Belgian, Eric de Doncker, who finished fifth in the Group C category in the 1993 season..

It was initially painted in the blue livery of its sponsor, ATP, with the Belgian flag emblazoned on the roof, but its paint-scheme evolved in the course of the seasons to become light grey with a blue stripe. Whether at Spa-Francorchamps, Nogaro, Paul Ricard, Pau, Dijon, Magny-Cours or in the race preceding the Le Mans 24 Hour race, the châssis n°0051 was always towards the front of the fray and showed itself to be very competitive. From 1996 onwards, the car continued to be used in private sessions on race tracks and was then sold in Belgium after being comprehensively overhauled by Alvan Engineering, a specialist in Venturis. In early 2000, the car was seen in several races in the Belcar series, before joining the private collection of a French enthusiast, who was nostalgic and wanted to give new life to a part of the fabulous Venturi adventure.

During 2015 and 2016, this car underwent a total restoration, which included a lot of work on the body and the replacement of the following : windscreen, turbos, front and rear lights, Lexan windows, headlight glass, fuel boost pump and high pressure fuel pump. The engine was overhauled and the shock absorbers reconditioned. Several modifications were made to the original specification : reinforced hub-carriers, suspension wishbones and drivetrain, Unibal suspension ball-joints, oil pump, oil temperature gauge and gearbox oil radiator separated.

The production run of the 400 Trophy model was only 73 cars and some of them were eventually registered for road use, as they were very similar to the 15 Venturi 400 GT produced by the factory.

Classic car enthusiasts' interest in the Venturi marque is growing all the time, which is highly understandable ! The appearance in 2014 of new series of races and sports competitions such as the GT Classic or the 90's GT Legends (Paul Ricard, Silverstone Classic and Algarve Classic Festival) and also the Sport & Collection event, contribute to this rekindling of interest.
As was the case with the BPR, started in early 1990 by the Bart, Peterand Ratel trio, cars of that period are now catered for at the most prestigious events. The inclusion of a Group C category at Le Mans Classic is the best exemple.

This rare car in superb condition represents an exceptional investment






PIRELLI
PZERO


GENTLEMEN DRIVERS TROPHY
Exécution N° 051





On retrouve ici Eric de Doncker au volant de sa Venturi 400 Trophy 005, leader au premier virage de Nogaro. La voiture est ici dans sa première livrée aux couleurs de son sponsor ATP.

240

1983 - RENAULT 5 ALPINE TURBO

15 000 / 20 000 €

Dans la mouvance de la nouvelle mode initiée par Volkswagen avec la désormais mythique Golf GTi à la fin des années 1970, de nombreux constructeurs lui ont emboîté le pas en présentant des versions plus sportives de leurs petites citadines. Ainsi en fut-il le cas de la R5, dont Renault lui accola le patronyme évocateur d'Alpine, apparue au Salon de Paris 1976. En 1981, une nouvelle déclinaison est présentée dont le moteur bénéficie de l'adjonction d'un Turbo. La voiture proposée à la vente est un splendide exemplaire de cette version dans une peinture bleu Alpine et intérieur en velours sable et moquettes de même couleur. Délivrée neuve par les établissements Renault de Vaulx-En-Velin, le 9 Février 1983, cette voiture demeure en excellent état de préservation. Elle est bien équipée de ses autocollants, de son volant et de ses jantes Alpine ; elle a été conservée dans un état conforme à l'origine. Fait exceptionnel, elle est toujours accompagnée de sa pochette d'origine comprenant tous les carnets du réseau, ainsi que son livret d'entretien. Le barré rouge d'époque fait également partie du dossier de cette très belle voiture. Quelques factures de pièces font apparaître deux propriétaires entre 2000 et 2012 et le compteur affiche moins de 160.000 Km.

Cette auto, emblématique de la production des célèbres GTI, est un exemplaire de choix de par les documents qui l'accompagnent ainsi que son remarquable état cosmétique.

La réponse de Renault à la Golf GTI
Un youngtimer en puissance
Exemplaire en très bon état avec carnet d'origine

Carte grise française
N° de châssis : VF1122B00D0014784
Kilométrage : 159 891 km
Motorisation : 4 cylindres turbo
Cylindrée : 1 397 cm^3 - 110 ch


Turbo



In the industry sea change resulting from the new style created by Volkswagen with the now legendry Golf GTI at the end of the 1970s, numerous manufacturers fell in line with Volkswagen's lead by offering more sporty versions of their own small city cars. So was the case for the R5, to which Renault added the evocative name Alpine. It appeared at the 1976 Salon de Paris auto exhibition. In 1981, a new version was presented, one that benefited from the addition of a Turbo engine.

The car for sale is a splendid example of this version, painted in Alpine blue with an interior in sand velour and same colour carpeting. Delivered new from the Renault factory in Vaulx-En-Velin on February 9, 1983, this car has remained in excellent condition. It comes with the Alpine rims, decals, and steering wheel. It has been maintained in a condition that matches the original. It's an exceptional case since it comes with its original folder with all the paperwork from the dealer as well as the original maintenance logbook. The red cross from that period is also among the paperwork of this beautiful car. Some spare parts invoices show that there were two owners between 2000 and 2012, and there is less than 160,000 km (99,420 miles) on the odometer.

This car, emblematic of the production of those famous GTIs, is a special version of this model, which you can see in its accompanying paperwork and its remarkable exterior condition.




TURBO


ALPINE RENAULT



241

1993 - RENAULT CLIO WILLIAMS 2.0

12 000 / 18 000 €

La Renault Clio Williams apparaît en 1993. Elle est une série limitée reprenant l'essentiel de la Clio 16S, et dont le moteur 2.0 litres développe 10 chevaux de plus pour une puissance totale de 150 chevaux. Rendant hommage à l'écurie de Formule 1 de Frank Williams, elle bénéficie également d'une présentation plus exclusive avec peinture, autocollants, jantes et sellerie spécifiques.

Une plaque sur le tableau de bord individualise chaque exemplaire. Notre Williams N°4545, a été mise en circulation le 22 Novembre 1993, il s'agit donc d'un exemplaire de première phase. Celui-ci se présente en très bon état cosmétique, sa peinture présente bien et semble d'origine, les pare-chocs ont été repeints. La sellerie est en très bon état de conservation, seules les garnitures en plastique comportent quelques décolorations et usures. L'intérieur a conservé ses tapis d'origine Williams. Le hayon arrière ainsi que les phares ont été remplacés par des pièces de phase 2, mais sont aisément réversibles pour remettre la voiture dans une parfaite configuration d'origine.

Un dossier de factures accompagne cette auto qui a de plus reçu une importante préparation moteur en 2008 avec passage au banc et pour un montant total de plus de 3800 euros. Les courbes de puissance ont d'ailleurs été conservées. La voiture avait alors environ 63.000 kilomètres, elle n'en affiche aujourd'hui que 94 085. Rares sont les Clio Williams à avoir traversé les années 1990 avec un tel kilométrage.

L'héroïne de toute une génération
Edition limitée rare et recherchée
Performances toujours très actuelles

Carte grise française
N° de châssis : VF1C57M0510943112
Kilométrage : 94 085 km
Motorisation : 4 cylindres - 16 soupapes
Cylindrée : 1 998 cm^3 - 147 ch





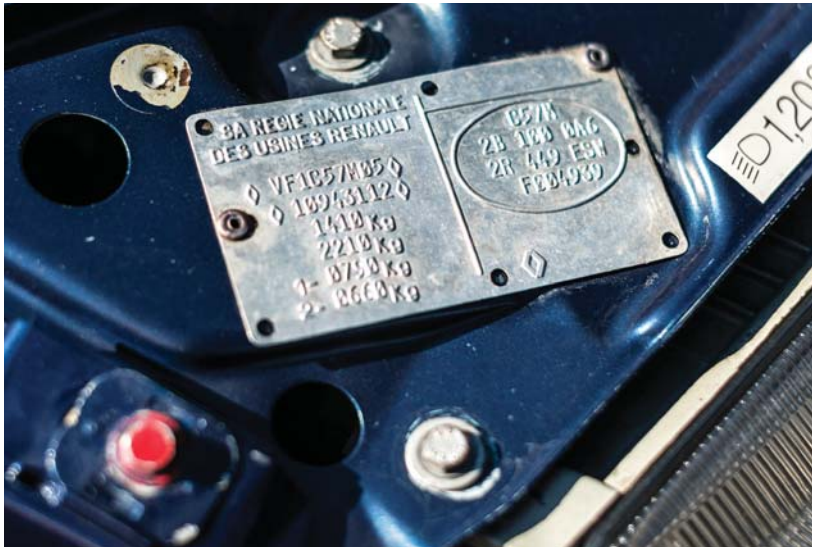
The Renault Clio Williams was unveiled in 1993. It was a limited series, using the Clio 16S as a base, but with a slightly more highly developed 2 litre engine with an output of 150 bhp, 10 more than the 16S. Paying tribute to the Frank Williams Formula 1 team, the car had an exclusive livery with its own paint scheme, stickers and interior.

A plate on the dashboard personalizes each vehicle. Our Williams N°4545 was first registered on November 22nd 1993 and therefore belongs to the Phase 1 series. Its general appearance is very good; the paintwork is in good condition and seems to be original, only the bumpers having been repainted. The upholstery is well preserved and only some of the plastic fittings are discoloured and worn in places. The original Williams carpets are still in place. The tailgate and the headlights have been updated with parts from the Phase 2, but these changes could easily be reversed to take the car back to its original specification.

A file of invoices comes with the car and shows that the engine underwent major work in 2008 and was put on a test rig, from which the recorded power curves are still in the file. This work cost more than 3800 euros. At that time, the car had covered about 63 000 kilometres (39 000 miles) and it now shows 94 085 km (58 000 miles). Not many of these Clio Williams will have gone through the 1990s with such light use.




Williams
RENAULT


LA REGIE NATIONALE
DES USINES RENAULT
VF1B57M05
1891131124
1410 Kg
2210 Kg
875 Kg
2. 1660 Kg
B57K
2B 180 BAC
2R 449 ESW
F2N 939


2.0

242

1985 - PORSCHE 928 S

20 000 / 30 000 €

Immatriculée pour la première fois le 21 mai 1985, cette voiture vendue neuve par Sonauto est un modèle 1983. Repeinte il y a trois ans par son précédent propriétaire, elle a conservé sa teinte d'origine, 956 - Zinmetalic. Bien tendue, la peinture ne présente que de très légers défauts au niveau des joints de pare-brise. L'intérieur en cuir bordeaux est dans un superbe état, de même que les moquettes, le ciel de toit et le tableau de bord qui ne présente pas de craquelure comme c'est parfois le cas.

Le dossier qui accompagne la voiture comporte toutes les factures d'entretien depuis 1995, date à laquelle elle n'affichait que 21 633 km. Cette documentation permet de suivre l'entretien scrupuleux dont cette Porsche 928 S a fait l'objet. Ainsi, en 2016, à 55 137 km, il a été procédé au remplacement des éléments suivants : distribution, pompe à eau, tous les filtres, courroies, batterie, disques avant et arrière, plaquettes de freins, tous les synchros de boîte. La vidange a été effectuée et l'allumage revu, le total de la facture dépassant 8 000 €.

Lors de notre essai routier, la voiture s'est montrée tout à fait satisfaisante, avec une boîte agréable, des freins rassurants et un moteur mélodieux dont les 300 ch se font sentir dès la première utilisation. Grande routière idéale sur longues distances, son comportement neutre en fait une voiture extrêmement facile à prendre en main.

Nous ne pouvons garantir le kilométrage de cette belle 928 S, mais elle se présente dans un état tellement soigné que les 55 137 km qu'affiche le compteur semblent correspondre à la réalité. Elle comporte ses composants mécaniques d'origine et ses numéros concordent, comme le montre la certification Porsche France. Elle est munie d'une trousse à outils complète et de sa clé d'origine. Puissante, rapide, bien construite et fiable, cette voiture constitue une excellente occasion d'entrer dans l'univers Porsche, surtout dans l'état impeccable où elle se présente.

Factures détaillées depuis 21 ans
55 137 km au compteur
Grande révision récente

Carte grise française
N° de châssis : WP0ZZZ92ZDS841322
N° de moteur : 82D0593
Kilométrage : 55 137 km
Motorisation : 8 cylindres en V - 16 soupapes
Cylindrée : 4 664 cm^3 - 300 ch



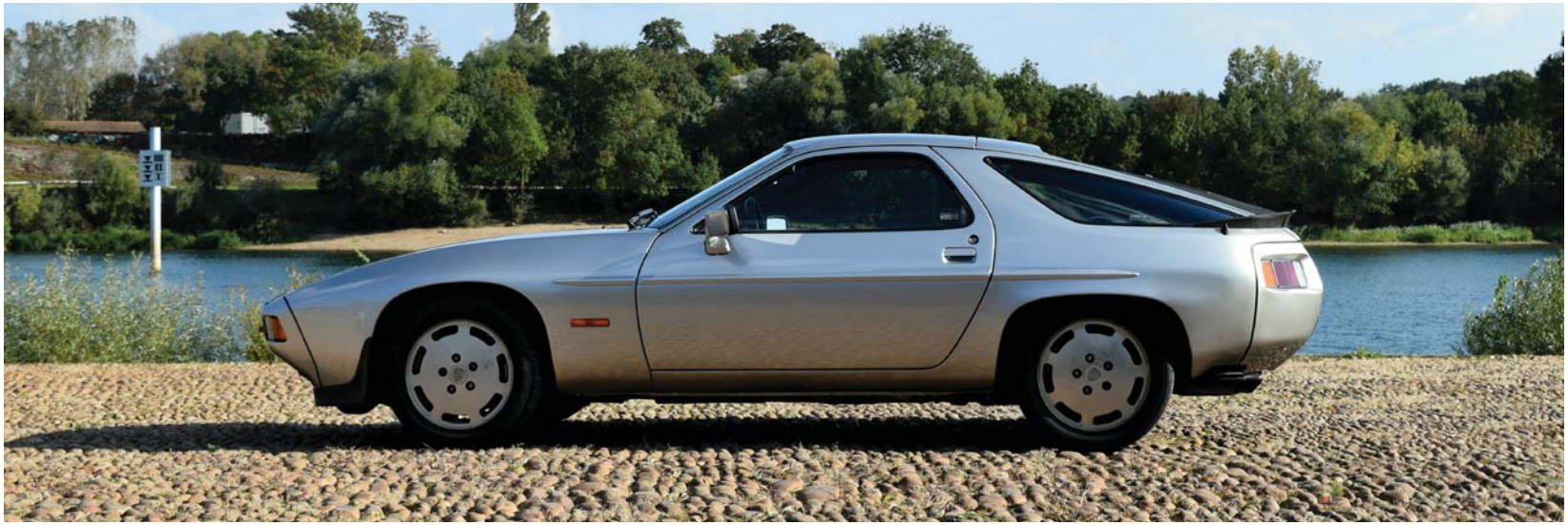


Although first registered on May 21 st 1985, this car, sold new by Sonauto, is a 1983 model. The previous owner had her repainted three years ago, retaining the original paint colour, 956 – Zinmetalic. The paint has aged well, the only defect being some overspray on the windscreen seal. The maroon coloured leather of the interior is in excellent condition, as are the carpets, the head lining and the dashboard. The latter does not have the cracking often encountered on this model. The accompanying file includes all invoices for maintenance since 1995, at which date the car had covered 21 633 km (13 440 miles). These records enable one to follow the scrupulous servicing carried out on this Porsche. During the recent major service carried out in 2016, since when the car has hardly been driven, the following items were replaced : timing belt, water pump, all filters, ancillary drive belts, battery, front and rear brake discs and pads, all the synchromesh rings in the gearbox. The engine oil was changed and the ignition serviced and tuned. The invoice amounted to more than 8 000 €.

Our road test showed that everything functioned very well, the gearchange being very slick, the brakes reassuringly powerful and progressive and the engine sound very melodious, with the 300 bhp available certainly making themselves felt. This grand tourer made for covering long distances has notably neutral handling, which makes her pleasantly easy to drive.

We cannot guarantee the kilometre reading of this beautiful 928 S but her excellent condition suggests that the 55 137 km on the clock are likely to be genuine. All major mechanical components have their original matching numbers, as is certified by Porsche France. The tool set is complete and there is a spare set of keys.

This powerful, fast, well constructed and reliable car offers an excellent opportunity to enter the Porsche universe, above all in view of her impeccable condition







243

1988 - JAGUAR XJ-SC 3,6L CABRIOLET

15 000 / 25 000 €

Cette voiture a la particularité de n'avoir connu que deux propriétaires ; elle a été livrée le 17 décembre 1987 à Victoria Automobiles, concessionnaire Jaguar-Saab au Havre, qui l'a conservée jusqu'en 1998, date à laquelle elle a été cédée à son actuel propriétaire. Il s'agit d'un cabriolet XJ-SC avec arceau, dans la version six-cylindres 3,6 litres et dont les rapports de contrôle technique confirment un kilométrage particulièrement faible de 26 500 km environ. Depuis 1996, cette voiture a parcouru à peine 5 000 km.

De teinte marron glacé rehaussée par un double liséré or, la peinture d'origine est en très bon état et ne montre que quelques rayures en surface, avec des chromes et des jantes impeccables. La voiture est équipée d'antibrouillards jaunes, d'essuie-phares et d'une capote en excellent état.

L'intérieur est à l'image du faible kilométrage : sellerie sable et boiseries sont en très bel état et les seuils de portes sont encore recouverts des plastiques d'origine. A part un décollement des ciels des panneaux de toit (dont la housse est présente), l'ensemble est dans un état de conservation exceptionnel.

Cette XJ-SC est complète et comporte tous ses carnets (dont celui d'entretien) et notices, ainsi que son cric dans sa housse. C'est un très bel exemplaire d'une voiture performante, rare et dont le toit est configurable à volonté en fonction de la météo.

Faible kilométrage
Deux propriétaires seulement
État de conservation exceptionnel

Carte grise française
N° de châssis : SAJJNACC4CA140406
Kilométrage : 26 299 km
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3, 6L - 228 ch





This car has the special feature of only having two prior owners. It was delivered on December 17, 1987 to Victoria Automobiles, the Jaguar-Saab dealer in Le Havre, which kept it until 1998, when it was given to its current owner. It is the six-cylinder, 3.6-litre version of a XJ-SC cabriolet with a roll bar and the technical inspection report shows it to have particularly low mileage, about 26,500 km (16,466 miles). Since 1996 the car has been driven no more than 5,000 km (3,100 miles).

The original paint scheme, a glossy brown enhanced by a double trim of gold, is in very good condition and only shows a few scratches on the surface. The rims and chrome trim are impeccable. The car has yellow fog headlights, headlight wipers, and a soft top that's in excellent condition.

The interior speaks to its low mileage: the sand-coloured seats and woodwork are in excellent condition and the doorsills are still covered in the original trim. Apart from some peeling on the ceiling panels (which exposes the soft top cover), everything else is in exceptionally well-maintained condition.

This XJ-SC comes with all its components, including it maintenance logbook and manuals, as well as the jack located in its case. It is an exceptional example of a rare performance car whose roof can easily be put up and down depending on the weather.









244

1970 - MASERATI GHIBLI 4.7L

230 000 / 280 000 €

La Ghibli de Maserati, dont la forme sublime consacrera le talent du jeune Giorgetto Giugiaro alors chez Ghia, reste parmi les chefs d'œuvre de la carrosserie italienne. Il ne fait aucun doute qu'il signa ici l'un des plus beaux dessins de sa carrière. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966 représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place prépondérante sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Sa mécanique était à la hauteur des productions de Maranello avec un moteur à « quatre arbres » de 4.7l de cylindrée développant 330 cv. Dérivé du puissant moteur de la 450 S de couse, la Maserati Ghibli a dans ses gênes toute l'ingénierie et l'expérience de la firme de Bologne associées à la fluidité de ses lignes lui permettant d'atteindre un peu plus de 250 km/h !

Le modèle que nous présentons quitta l'usine en janvier 1970. Livrée neuve à son premier propriétaire dans la région de Milan, elle y resta toute sa vie. Restaurée intégralement par son précédent propriétaire pendant près de trois ans, l'auto est sublime dans sa teinte noire avec son intérieur magnolia d'origine. C'est en 2014 que son actuel propriétaire en fait l'acquisition. Amateur éclairé et propriétaire de quelques bolides de Maranello, il confie dès son arrivée en France la voiture au Garage du Trident, réputé pour sa connaissance et son expérience des Maserati afin de réaliser un check-up complet de la mécanique et des composants annexes. Parfaitement saine, seuls quelques travaux sont effectués portant sur les freins, les amortisseurs, la pompe à eau et la ligne d'échappement remplacée par une ligne inox sur mesure qui laisse son V8 s'exprimer comme il se doit. Frappé du numéro 982, son moteur n'est pas matching mais correspond bien au type AM 115 d'origine. Refait intégralement lors de la restauration de l'auto, on ne se lasse pas d'écouter ses vocalises !

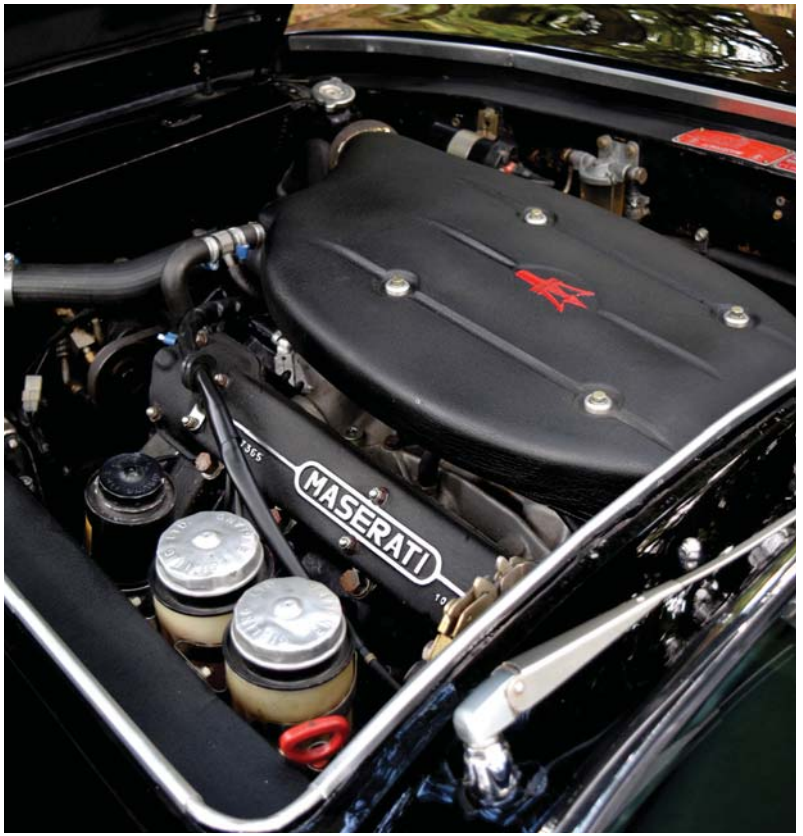
Très récemment, l'auto a reçu un detailing intérieur et extérieur complet. Sa peinture est parfaitement tendue et son habitacle est juste splendide. Aussi bien ses moquettes que les cuirs se présentent dans un état impeccable. L'alliance des deux teintes et leur contraste lui donnent une allure à couper le souffle.

Moins radicale que la Miura, plus sobre et élégante, elle offre des performances comparables. De son côté, la Daytona, plus sportive et plus rapide, laissait à la Ghibli une clientèle d'amateurs raffinés.

Restauration de grande qualité
Ligne magistrale, icone des années 70
Révision récente et dossier de restauration

Carte grise française
N° de châssis : AM115 1407
N° de moteur : AM115982
Motorisation : V8 à 90°
Cylindrée : 4 719 cm^3 - 310 ch


AGUTTES



The Ghibli by Maserati, whose sublime body design was created by the young, talented Giorgetto Giugiaro when he was still working at the Ghia design firm, is one of the masterworks of Italian automobile bodywork. No doubt it is one of the most beautiful designs of his career. Unveiled at the 1966 Salon de Turin, this streamlined model represents the culmination of Maserati's front-engine V8 engineering and its influence went on to place the manufacturer in a dominant position in the Grand Touring car market. Possessing a 300 cubic, four-shaft, 4.7-litre engine, its transmission was at the level of Maranello quality. Derived from the powerful engine of the 450 S, the Maserati Ghibli has in its genetic makeup all the engineering and experience of the Bologna firm, as seen in the fluidity of its lines and its ability to reach speeds of 250 km per hour (155 mph)!

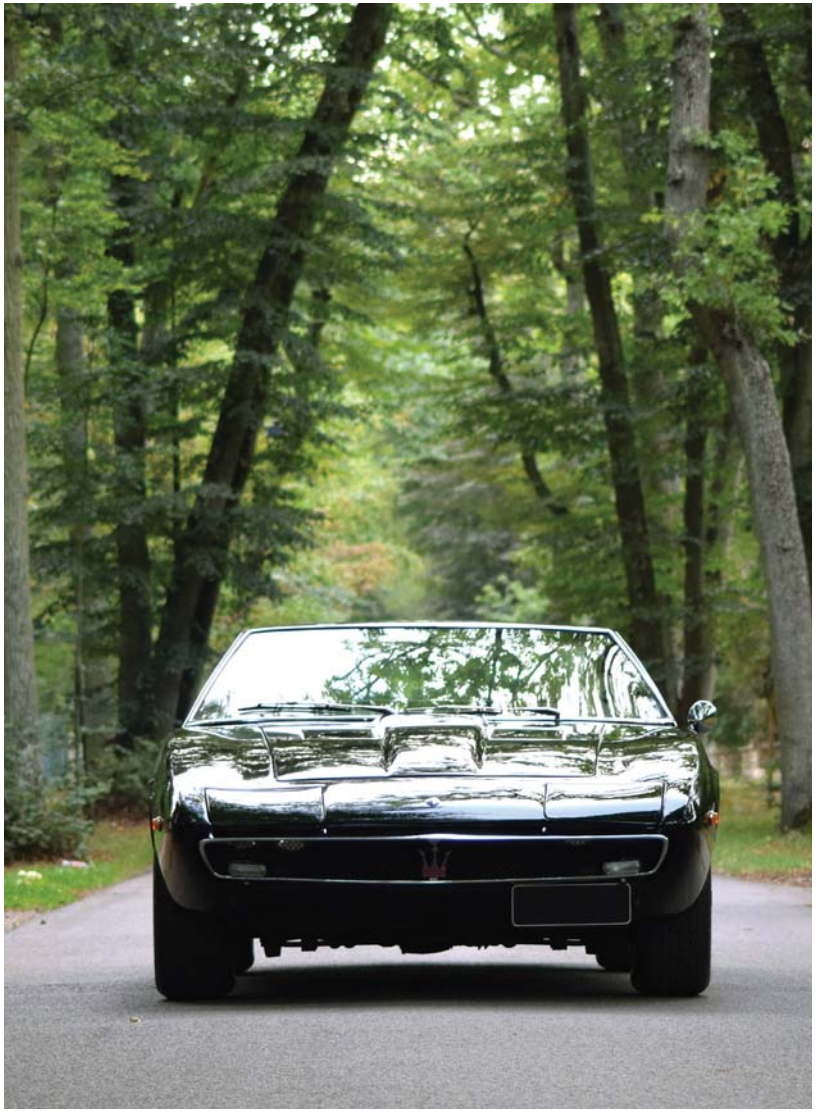
The model that we're offering left the factory in January 1970. Delivered new to its first owner in the Milan region where it has remained for its entire life. Completely restored by its previous owner over a three-year period, the car is sublime in its black paint scheme and original magnolia interior. The current owner purchased it in 2014. A knowledgeable enthusiast and owner of several Maranello racing cars, since coming to France he has entrusted the car to Garage du Trident, reputed for their knowledge and experience with Maserati, in order to carry out a complete check-up of its mechanics and related components. The car was in top-notch condition and only a few repairs were made on the brakes, shocks and water pump, and the exhaust system was replaced with a customised stainless steel system that lets the car get the most expression out of its V8. Stamped with number 982, its engine does not have matching numbers, but it corresponds well to the original AM 115 version. Completely redone during the car's restoration, you'll never get tired of listening to its rumble and roar!

The car received complete exterior and interior detailing very recently. Its paintjob is perfect and its cabin is splendid. Also its carpets and leather interior are in impeccable condition. The contrast between the two colours gives the car a breath-taking allure.

Not as radical as the Miura, it is more understate and elegant, yet offering comparable performance. For its part, the Daytona, which is quicker and sportier, leaves a more refined clientele of enthusiasts to the Ghibli.











245

1938 - DELAHAYE 135 MS CABRIOLET

180 000 / 220 000 €

Le nom de Delahaye a résonné comme un synonyme de voitures de grande qualité durant tout l'entre-deux-guerres. La firme a su proposer des autos pour tous les styles, pour tous les usages, y compris les plus exigeants. Au tournant des années 1930, l'entreprise va présenter celle qui demeurera comme son chef-d'œuvre. Conçue à partir de la Delahaye 138, la nouvelle voiture compte rivaliser avec ce que l'industrie automobile fait de mieux. Il s'agit bien évidemment de la désormais célèbre Type 135. Plusieurs séries seront proposées au fil des années, la plus puissante étant la version MS, dont le six-cylindres en ligne de 3.5 litres alimenté par trois carburateurs double corps Solex développe la puissance de 120 chevaux. A l'époque, les clients ont la possibilité de faire habiller leurs châssis chez les carrossiers les plus talentueux tels que Chapron, Letourneur & Marchand ou encore Guilloré. D'autres préfèreront des robes conçues par Pierre Saoutchik, Figoni & Falaschi et Labourdette, dont les productions seront à l'avant-garde du design. Quelle qu'en soit la version ou la carrosserie, la Delahaye 135 est une icône, une voiture de grand standing tout droit sortie de l'univers fastueux des années 1930.

Notre Delahaye est une rare 135 MS cabriolet 4 places, version très exclusive et recherchée, produite en 1938 et répondant au châssis 60101-1, comme le confirme l'attestation du Club Delahaye jointe au dossier. Elle arbore une très belle et étonnante robe bleu ciel et gris-bleu avec intérieur bleu clair, dont la configuration découvrable et les lignes s'accorderaient au style d'Henri Chapron. D'après un ouvrage relatant son histoire (Club de Automobiles Classicos de la Republica Argentina), cette voiture aurait été la propriété de l'ingénieur et collectionneur Argentin Jorge Macome de 1966 à 1971, date où il en fit cadeau à son épouse Néné qui l'utilisa quotidiennement et sur certaines manifestations historiques telles que le Rallye des Automobiles Classiques de Mar del Plata 1971. Ces affirmations sont corroborées par une vidéo où apparait cette Delahaye, filmée entre le 21 et le 25 mai 1971. Elle arborait déjà cette belle carrosserie et sa couleur bleu clair et bleu foncé. D'après M. Jorge Macome, cette voiture aurait été achetée neuve par un ingénieur argentin en 1939, qui l'aurait ensuite cédée à un second propriétaire avant que lui-même s'en porte acquéreur et devienne donc son troisième propriétaire. La voiture fut conservée par la famille jusque dans les années 1980, période où la voiture fut revendue, restaurée, repeinte en deux tons de bleu métallisé, puis exportée vers la France le 14 septembre 1990. Vendue aux enchères peu de temps après, cette auto a ensuite changé de main en 2007.

Rare version MS cabriolet, la plus recherchée des Delahaye 135
L'un des plus beaux exemples de l'Âge d'or de la carrosserie Française
Une voiture symbole du faste des années 1930

Carte grise de collection
N° de châssis : 60101-1
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 557 cm^3 - 120 ch



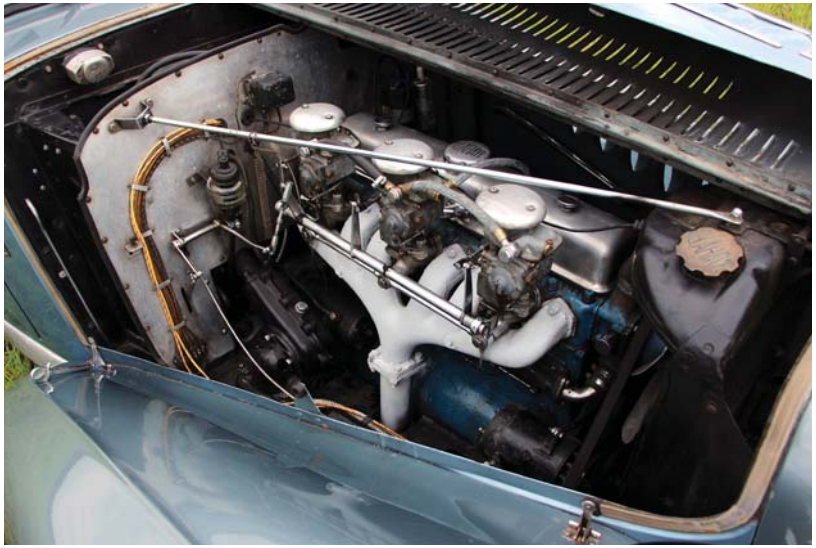


Une entorse faite par rapport à l'origine porte sur le système de freinage hydraulique qui a remplacé les freins à câbles. Si celui-ci a été récemment revu, les puristes pourront le remettre dans sa configuration d'origine. L'allumage et le maître-cylindre ont été quant à eux revus avant la vente. L'intérieur vient tout juste de bénéficier d'un traitement afin de nourrir les cuirs qui sont certainement ceux d'origine. Les boiseries sont toujours en excellent état, et l'intérieur présente très bien. Les garnitures chromées et le ciel de toit sont aussi bien préservés. Du fait de sa restauration déjà ancienne, la carrosserie présente une belle patine mais les plus exigeants préférerons faire une réfection de la peinture, quant à la capote, elle nécessiterait un rafraîchissement afin que cette belle auto puisse retrouver toute sa splendeur et son faste. Cette voiture, esthétiquement à parfaire pour les plus exigeants, mais mécaniquement en très bon état de marche, est une fabuleuse opportunité d'acquérir l'un des chefs-d'œuvre de la carrosserie Française, dans sa version la plus exclusive.

Throughout the period between the two world wars, the name Delehaye represented the epitome of the finest quality French cars. The firm managed to offer cars for people with widely different tastes and lifestyles, for very various needs and uses, with qualities that satisfied even the most demanding clients. In 1935 Delahaye unveiled the model that came to be considered as its crowning achievement. The new Type 135, developed from the existing 138 model, was intended to match or to better all the best features of the products of rival makers. Several different series were offered during the course of its long career, the most powerful of the variants being the MS, whose 3.5 litre, straight six engine, fed by three twin-choke Solex carburettors, had an output of 120 hp. During that period, clients could have their chassis bodied by any one of the most talented coachbuilders in the classic tradition, such as Chapron, Letourneur & Marchand , Guilloré or Pourtout. Others preferred the more adventurous avant-garde designs of Pierre Saoutchik, Figoni & Falaschi and Labourdette. Whatever coachwork she carried, the Delahaye 135 was always an icon, a supremely luxurious and prestigious car, symbolizing the elegant and opulent lifestyle of the rich during the 1930s.

Our Delahaye is a rare four-seater 135 MS cabriolet, a particularly exclusive and sought after version, chassis n°60101-1, produced in 1939. She is clothed in a very attractive and surprising twin-tone colour scheme of sky blue and blue-grey on a convertible body that is typical of the style of Henri Chapron. According to a work relating her history, she belonged to the Argentinian engineer and car lover,







Jorge Macome from 1966 until 1971, in which year he gave it to his wife Néné. She used her Delahaye for daily transport as well as for certain historic events such as the Rally for Classic Automobiles in Mar del Plata in 1971. These assertions are backed up by a video, made between the 21st and the 25th of May 1971, in which the Delahaye can be seen. She was at that time painted light and dark blue. Jorge Macome claimed that the car had been bought new in 1939 by an Argentinian engineer, who later sold it to the person from whom he had himself bought it. The car was kept by his family until the 1980s, when it was sold, restored and repainted in two shades of metallic blue before being exported to France. It was sold at auction shortly afterwards and changed hands once more in 2007.
The hydraulic brake system, which replaced the original cable-operated brakes, has been recently overhauled, as has the ignition system and the master cylinder.

The upholstery, which is certainly the original fitting, has just been given special treatment to nourish and refresh the leather. The woodwork is still in excellent condition and the appearance of the whole interior is very good.The chrome fittings and the hood lining are also well preserved. As the restoration was carried out a number of years ago, the paintwork is nicely patinated. However, perfectionists would doubtless prefer to have the car repainted once more. The hood needs to be renovated so that this beautiful car can become irreproachable again. The most demanding owners would want to refresh the cosmetics of this car to the highest standards, but the mechanics are in very good order. This is a fabulous opprtunity to acquire one of the masterpieces of French coachwork, in its most exclusive version.





246

1955 - SALMSON 2300 S

40 000 / 60 000 €

« Nous avons donc enfin en France une voiture de sport qui soutient la comparaison avec des modèles étrangers célèbres » concluait Jean Bernardet dans l'Automobile, après un essai de la Salmson 2300S à Montlhéry. Présentée au quarantième Salon de l'Automobile sous la nef du Grand Palais en 1953, la 2300S allait vite prouver qu'au-delà de sa ligne agréable, son comportement sur la route avec son moteur quatre cylindres double arbres à came en tête de 105 ch associé à une boite Cotal électromagnétique en faisait une redoutable voiture de sport. Elle s'illustrera d'ailleurs sur les épreuves les plus prestigieuses comme les Mille Miglia, Le Tour de France Automobile, au Monte-Carlo ou encore dans des courses telles que le Lyon-Charbonnières, la coupe des Alpes et le Liège-Rome-Liège.

Selon la remarquable étude de Michel Bonnerot, seulement 217 coach 2300S furent produits. Plus rare encore, l'exemplaire que nous présentons fait partie des 30 exemplaires carrossés dans les ateliers Chapron à partir de 1954! Son propriétaire actuel, passionné par l'aventure des grandes marques françaises achète 85235 en 2006 avec l'envie de lui redonner sur lustre d'antan. Immobilisée pendant près de 20 ans dans un sous-sol ventilé et sec, l'auto est incroyablement saine mais la partie mécanique semble être à reprendre entièrement.

La voiture est entièrement démontée et tous les accessoires tels que les freins, radiateurs, dynamo, démarreur… sont refaits ou reconditionnés. Devant l'état du faisceau électrique, celui-ci est purement et simplement remplacé chez Diéséliste Electronicien pour un montant de 4 510€. Pendant que l'auto est en carrosserie, toutes les pièces à rechromer sont microbillées au micron puis chromées à nouveau. Le moteur est quant à lui remis en état tout comme les éléments annexe comme le réservoir, les carburateurs, l'ensemble des joints, l'échappement ou encore les amortisseurs. Rouge d'origine, la sellerie et les moquettes sont refaites avec le plus grand soin. L'ensemble est splendide et se marie merveilleusement avec sa peinture gris ardoise qui vient remplacer la teinte ivoire d'origine.

Belle et fiable, les performances de la Salmson 2300S sont comparables à celle d'une Jaguar XK120 ou des premières Lancia B20. Facile à prendre en main grâce à son comportement sûr et sa boite Cotal, elle est en plus un ticket d'entrée assuré sur les épreuves historiques les plus prestigieuses comme le Tour Auto et les Mille Miglia… où son propriétaire c'est d'ailleurs déjà illustré à son volant !

Rare carrosserie Chapron, seulement 30 exemplaires dans le monde
Restauration de grande qualité
Eligible aux Mille Miglia, Monte-Carlo Historique, Tour Auto
Performante et Fiable

Carte grise française
N° de châssis : : 85235
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 300 cm^3 - 105 ch





"So we have at long last in France a sports car which can stand up to comparison with renowned foreign models" concluded Jean Bernardet in l'Automobile, after a test at Montlhéry of the Salmson 2300 S. Presented in 1953 at the fortieth Salon de l'Automobile under the immense glass roof of the Grand Palais, the 2300S would soon prove that, in addition to its pleasing shape, its 105 hp, twin overhead cam, four cylinder engine, coupled with a Cotal pre-selector gearbox, gave sufficient road performance to make it a formidable sports car. The model went on to distinguish itself in the most prestigious competition events such as the Mille Miglia, the French Tour de France Automobile, the Monte-Carlo Rally and others, including the Lyon-Charbonnières, Alpine Cup and the Liège-Rome-Liège.

According to the remarkable study by Michel Bonnerot, only 217 Salmson 2300S four-seater fixed-head coupés were made. Even rarer, the vehicle we have on offer is one of only 30 of these cars coachbuilt in the Chapron workshops from 1954 onwards. Her current owner, fascinated by the saga of French luxury car makers, bought this chassis N°85235 in 2006 with the intention of restoring it to its former glory. Having been left standing for 20 years in a well-ventilated and dry basement, the car was incredibly sound but all its mechanics needed to be taken in hand. The vehicle was completely dismantled and components such as the brakes, radiators, dynamo, starter motor, etc. were rebuilt or reconditioned. The wiring loom, which was beyond saving, was entirely replaced in the Diéséliste Electronicien workshops at a cost of 4 510€. While the bodywork was being restored, all chromed parts were micro-bead blasted before being rechromed. The engine has been totally rebuilt and the following components have been refurbished or renewed : fuel tank, carburettors, all gaskets and seals, exhaust system, shock absorbers. The red upholstery and carpets have been remade with the greatest care. The entire interior is now splendid and complements perfectly the slate-grey paintwork which has replaced the original ivory colour.

The performance of the handsome and reliable Salmson 2300S is comparable to that of a Jaguar XK120 or the first Lancia B20. Easy to get accustomed to, thanks to its predictable handling and its Cotal gearbox, this Salmson will buy you a guaranteed entry ticket to the most prestigious historic events, such as the Tour Auto and the Mille Miglia, in which indeed the current owner has already put the car through its paces







247

1969 - BMW 2002 Ti

15 000 / 25 000 €

Véritable jalon dans l'histoire de BMW, la 2002 dessinée par Michelotti va établir un nouveau style à la fin des années 1960 qui va perdurer pendant des décennies, et imposer la firme Munichoise comme l'un des plus grands motoristes en activité. Doté d'un moteur de 2.0 litres de 100 chevaux, la 2002 va être déclinée dans plusieurs versions toujours plus puissantes et va acquérir un véritable statut de voiture culte des années 1970. En 1968 est proposée la version 2002 Ti au moteur accouplé à deux carburateurs double corps, ce qui fera grimper sa puissance à 120 chevaux.

Notre exemplaire est une 2002 Ti de couleur blanc Chamonix avec un intérieur en simili et velours bleu, délivrée neuve le 26 mars 1969. Son historique est assez exceptionnel, puisque la voiture est demeurée dans la même famille depuis 1974, son immatriculation n'ayant toujours pas changé. Repeinte il y a plusieurs années, mais jamais restaurée, elle se présente dans un superbe état d'origine patiné à souhait, signe que la voiture a été bien conservée durant toutes ces années. Les chromes et joints sont restés dans leur jus même si certains ont été remplacés. L'intérieur, conforme aux standards Allemands, est resté en très bel état et ne montre pas de signe de modification. Les étiquettes du compartiment moteur sont toujours présentes, tout comme les tapis de coffre, plusieurs outils siglés BMW accompagnent la voiture. Elle est équipée d'un volant sport Monolita probablement d'origine et proposé en option à l'époque, ainsi que d'un bouchon d'essence à serrure, également disponible en option. La voiture a été récemment révisée, l'intervention comprenant le remplacement du système de freinage, de l'alternateur, du démarreur, du maître-cylindre et de l'échappement.

Cette voiture, l'une des 16 448 exemplaires de BMW 2002 Ti, mérite l'intérêt des collectionneurs friands de véhicules dans leur état d'origine. Elle leur permettra de revivre une période culte de l'automobile, ou encore de participer à des rassemblements historiques tels que le Tour Auto.

Exemplaire en rare état d'origine et entretenu
Voiture sportive et fiable
Une BMW historique

Carte grise française
N° de châssis : 1681267
Kilométrage : 28 752 km
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 990 cm^3 - 120 ch


2002tii
AGUTTES
COLLECTOR CARS



The 2002 is a true landmark in the history of BMW. Designed by Michelotti, it would go on to establish a new style at the end of the 1960s, which would survive for decades and place the Munich manufacturer on the list of the best automobile companies in the world. Graced with a 100-hp, 2-litre engine, the 2002 was produced in several versions, with each new version being more and more powerful, and it soon acquired cult-car status in the 1970s. In 1968, the 2002 Ti version was offered with a two double-barrel carburettor engine, which pushed its power up to 120 horsepower.

Our model is a 2002 Ti in Chamonix white with a blue velour and imitation leather interior, and it was delivered new on March 26, 1969. Its history is rather exceptional, given that the car has stayed in the same family since 1974 and its licence plate has not changed. It was repainted several years ago, but it has never been restored. However it is in superb original condition, as bright and clean as can be, showing that the car was well maintained throughout the years. Most of the chrome and seals are still in original condition even if some have been replaced. Complying with German standards, the interior has remained in excellent condition and does not show any traces of modification. The labels in the engine compartment, the original carpets in the boot and several tools with the BMW insignia on them come with the car. It has a Monolita sports steering wheel, which is most likely original considering it was an option in the years the car was produced, as well as a lockable fuel tank cap, which was also an option. The car was recently overhauled, and the servicing included replacing the brake system, the alternator, the starter, the master cylinder and the exhaust.

This car is one of the 16,448 BMW 2002 Ti units produced and deserves the interest of collectors who are fond of acquiring cars in their original condition, letting them relive a cult era in automotive history or even participate in historical car rallies like the Tour Auto.


2002ti


BMW
BMW


AGUTTES
COLLECTOR CARS
2002ti

248

1961 - ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SZ

260 000 / 360 000 €

Tout l'intérêt de cette rare Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato provient de son historique, limpide et sans ombre. D'abord vendue neuve à Alger par la SA. ADAR, elle a été réimportée en France en 1962 par un amateur de la région de Béziers. En 1965, elle était acquise par M. Gayraud, concessionnaire Alfa Romeo à Béziers qui, au volant de cette voiture, prenait part à divers rallyes. On la remarque au Critérium des Cévennes 1968, inscrite sous l'équipage Gayraud-Martin et les photos d'époque la montrent équipée de légères extensions d'ailes, d'une batterie de quatre projecteurs additionnels et d'une sortie d'échappement latérale, devant la roue arrière gauche.

Elle est toutefois victime d'un accident lors de cette épreuve et reste immobilisée. Dans cet état, elle est vendue autour de 1975 à M. Debien, concessionnaire Alfa Romeo à Carcassonne, puis en 1977 à un M. Bonhomme, de Pau. En 1985, toujours non roulante, elle passe entre les mains de Francis Fabulet, fondateur du club Alfa Romeo, puis de celles de son copilote Jean-René Pierre. En 2004, c'est son propriétaire actuel, membre éminent du Club Alfa Romeo Classic, qui en fait l'acquisition.

Elle fait aujourd'hui partie d'une très importante collection d'Alfa Romeo et son propriétaire a commencé il y a trois ans sa restauration. La voiture est équipée de sa mécanique d'origine (moteur, boîte de vitesses, pont arrière), et l'on retrouve même son ancienne immatriculation « 196 KP34 » peinte à l'époque directement sur la carrosserie.

Les travaux de restauration ont concerné un remplacement des planchers et des bas de caisse et l'avant a été remis en état en respectant scrupuleusement les caractéristiques du modèle. Il est extrêmement important de préciser qu'un soin tout particulier a été apporté à la conservation de l'ensemble de la carrosserie en aluminium. A l'exception du capot moteur avant, Il s'agit bien de sa carrosserie d'origine !

La Giulietta SZ est un modèle particulièrement intéressant, car c'est la plus performante des dérivées de la Giulietta. Elle est née d'un concours de circonstance : à la suite d'une sortie de route aux Mille Miglia 1956, Dore Leto di Priolo, pilote privé, confiait sa Sprint Veloce à Zagato pour en faire une voiture plus performante. Le carrossier gagnait 135 kg et habillait la voiture d'une carrosserie plus profilée, ce qui lui permettait de dominer les Sprint Veloce en compétition,

---

Historique limpide
Carte grise française d'origine
Authenticité indiscutable
Modèle rare, éligible dans toutes les grandes épreuves historiques

Carte grise française
N° de châssis : 0072
Motorisation : 4 cylindres en ligne type AR00120 - Aluminium
Cylindrée : 1 290 cm^3 - 100 ch





© Archives Maurice LOUCHE



© Archives Maurice LOUCHE

Agile et très performante, grace à son moteur porté à 100ch et sa carrosserie en aluminium, l'Alfa Romeo SZ est, en plus de sa rareté, une auto très compétitive en courses historiques.

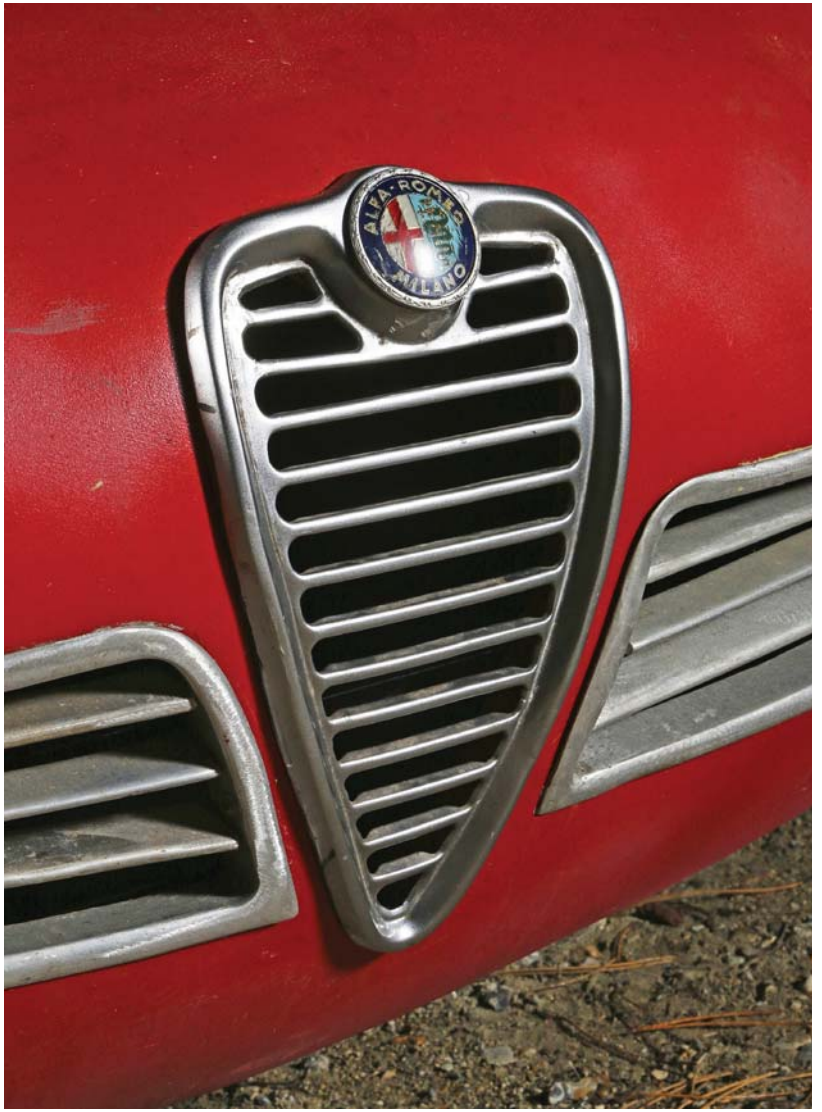
entraînant chez Zagato plusieurs commandes de pilotes privés pour cette Giulietta SVZ. Un accord passé entre le constructeur et Zagato débouchait en 1959 sur la Sprint Zagato, plus aboutie et plus légère que la SVZ.

Véritablement conçue pour la course, elle est aussi la plus rare des Giulietta, avec une production ayant à peine dépassé 200 exemplaires.

L'occasion de trouver une Giulietta SZ authentique et indiscutable ne se présente donc pas souvent. C'est celle que nous proposons aujourd'hui, avec cet exemplaire qui, une fois remis en état, sera éligible aux plus importantes épreuves historiques du calendrier.

The interest of this rare Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato lies in its recorded history, which is complete, clear and without any areas of doubt. It was sold new in Algiers by the ADAR company before being exported to France in 1962 by a private enthusiast living near Béziers. In 1965, the car was bought by Mr Gayraud, the Alfa Romeo concessionnaire in Béziers and he drove it in a number of rallies. Records show that the Gayraud-Martin team entered it in 1968 for the Critérium des Cévennes. It appears in photos of that rally, fitted with small wheel arch extensions, four additional lights and a side exhaust coming out ahead of the left-hand rear wheel.

The car suffered accident damage during this event and was not driveable. Still in an unrepaired state it was first sold in about 1975 to Mr. Debien, the Alfa Romeo concessionnaire in Carcassonne, then in 1977 to a Mr Bonhomme living in Pau. In 1985, still unrepaired, it passed into the hands of Francis Fabulet, founder of the Alfa Romeo club and then went to his co-driver, Jean-René Pierre. In 2004 the current owner, a prominent member of the Club Alfa Romeo Classic, acquired the car to add it to his very large collection of Alfas. He started restoring it three years ago. All the original major mechanical components (engine, gearbox and rear axle) remain in the car, which still bears its old registration, "196 KP34" painted directly onto the bodywork.


ALFA ROMEO
MILANO





Restoration work has included the replacement of the floor, sills and side members and the front end has been put back into shape with scrupulous concern for originality. It must be emphasized that great care has been taken to keep all the original aluminium body skin. Only the bonnet could not be saved and was replaced.

The Giulietta SZ is a particularly interesting model, as it has the highest performance of all the cars derived from the Giulietta range. This model was born from a somewhat haphazard train of events. Dore Leto di Priolo, a private racing driver, went off the road in his Sprint Veloce during the 1956 Mille Miglia. Zagato, to whom he gave the car with instructions to improve the performance, reduced the weight by 135 kg and designed a more aerodynamic body. These characteristics enabled the car to beat all the Sprint Veloces in compétition and led several private entrants to order from Zagato identical models now known as the Giulietta SVZ. An agreement concluded between Alfa Romeo and Zagato led to the production in 1959 of the Sprint Zagato, lighter and more highly developed than the SVZ. Specifically designed for racing, this is the rarest of the Giuliettas, with a production run of barely more than 200 cars.

The opportunity of finding a genuine and undisputed Giulietta SZ does not come along often and this is what we are offering today. Once the restoration has been completed, this car will be eligible for all the most important events in the calendar for historic racers





On note les ailes élargies de la SZ, ainsi que la rampe de phares additionnelle. Accessoire obligatoire lors des spéciales du Criterium des Cévennes.

© Archives Maurice LOUCHE



© Adolphe Conrath / Groupe Hommell



© Archives Maurice LOUCHE

L'équipage Gayraud-Martin au départ du Criterium des Cevennes 1968 avec leur belle Alfa Romeo SZ. L'immatriculation 196 KP 34 que l'on retrouvesur la malle arrière est ici bien visible de part et d'autre de la calandre.



249

1961 - MERCEDES-BENZ 190 SL

100 000 / 140 000 €

Au début des années 1950, la gamme Mercedes ne dispose pas de cabriolet sportif et l'importateur aux États-Unis, le célèbre Max Hoffman, s'en plaint à la maison-mère. Son action va déboucher sur la présentation d'un prototype au Salon de New York 1954, à côté du coupé 300 SL papillon. Le succès de cette voiture va déboucher sur le lancement l'année suivante au Salon de Genève de la version définitive de la 190 SL. Avec sa forme d'une grande élégance inspirée de sa sœur plus puissante, elle est confortable, bien équipée, fiable et fabriquée avec soin. Attirant une clientèle aisée, elle va constituer la base d'une longue lignée de cabriolets Mercedes.

Américaine d'origine, cette 190 SL a bénéficié en 2011 d'une restauration sérieuse réalisée par le spécialiste Company Euro Classic Auto Restoration, en Californie. Depuis, elle n'a parcouru que 2 400 km. Sa peinture blanche d'origine a laissé place à une très belle couleur «Feuerwehr Rot», remarquablement bien appliquée.

L'intérieur est habillé de cuir étendu, d'une teinte beige sublime et d'excellente facture. La moquette complète est neuve, l'instrumentation et les commandes ont été entièrement refaites et l'autoradio Becker est doté d'un branchement Smartphone dans la boîte à gants. La voiture est équipée de sa roue de secours et de son cric.

Achetée par un important collectionneur français, cette voiture a eu droit à une révision importante, dans ses propres ateliers. Les fluides et les filtres ont été changés et la voiture a passé 80 h en atelier où tout a été soigneusement contrôlé, pour finalement constater qu'elle n'avait pas besoin de soins particuliers. Le démarreur est d'un modèle renforcé et moteur, boîte de vitesses et embrayage sont en excellent état de fonctionnement. D'ailleurs, la voiture a été fiabilisée depuis sa restauration.

Tout est tellement neuf sur cette Mercedes 190 SL que l'on dirait presque une voiture moderne ! Elle est donc prête à prendre la route pour de longs périples cheveux au vent !

Restauration de grande qualité
Carrosserie et intérieur en très bel état
Mécanique intégralement révisée

Carte grise française
N° de châssis : 12104010019368
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1,9L - 105 ch





At the start of the 1950s, the Mercedes range did not have a sports convertible and the American importer, the famous Max Hoffman, complained to the manufacturer. His pressure brought about the presentation of a prototype at the 1954 New York Motor Show, alongside the 300 SL Gullwing coupé. The car was so well received that Mercedes decided to put it into production and the final version of the model was launched at the Geneva Motor Show the following year. With her very elegant shape adapted from that of her more powerful big sister, she is comfortable, well equipped, reliable and well built. Attracting affluent buyers, this model was the forerunner of a long line of Mercedes convertibles.

The 190 SL on offer, first sold in the USA, was given a thorough restoration in 2011 by the Euro Classic Auto Restoration specialist company in California. Since then she has only covered 2 400 km. Her original white paintwork has been exchanged for a very beautiful new colour "Feuerwehr Rot», which has been very skilfully applied.

The interior has been extensively upholstered in beautifully crafted beige leather. All the carpets are new, the instruments and controls have all been comprehensively refurbished and the Becker radio has a Smartphone connector in the glovebox. The spare wheel and jack are present.

After being purchased by a French enthusiast with a large collection of classic cars, the vehicle was given a major service in his own workshops. All fluids and filters were changed and the car spent 80 hours in the workshop, where everything was carefully checked over, before it was concluded that no particular work was needed. The starter motor is of an upgraded type and the engine, gearbox and clutch are all in first rate working order. All potential weak points have been systematically debugged since the restoration, thus ensuring maximum reliability.

In fact, everything is so new on this Mercedes 190 SL that one could almost think that it is a modern car. The next owner will therefore have complete confidence in setting off to enjoy long trips of open air motoring.


190 SL







250

1977 - VOLKSWAGEN GOLF GTi 1600 MkI

18 000 / 26 000 €

Ce très bel exemplaire de la légendaire Volkswagen Golf GTi, de couleur gris métallisé avec baguettes et bandes de bas de caisses noires, a été mis en circulation en avril 1977, avant que les premières modifications n'interviennent sur les modèles 1978. Elle est donc munie du moteur 1600 cm3 couplé à une boîte 4 vitesses, de ses petits pare-chocs et petits feux arrière, ainsi que d'une boîte à gant sans couvercle. L'intérieur est en tissu écossais noir et vinyle également. Elle est toujours équipée de son autoradio Blaupunkt accompagné du livret d'utilisation. L'instrumentation qui équipe cette Golf GTi est de marque Motometer et non pas VBO.

D'après son possesseur actuel, la voiture n'aurait connu que deux précédents propriétaires, le dernier l'ayant cédé à l'actuel en 2011. Suite à la casse d'un segment en 2010, le moteur a été échangé par un bloc du même type et de la même cylindrée. Il est à noter que le moteur d'origine à restaurer sera fourni avec la voiture. Cette Golf a ensuite été complètement rénovée à partir de février 2013 jusqu'en octobre 2016. Cette restauration a porté sur les trains roulants, le freinage, les instruments de bord et le réseau électrique. Le spécialiste Hureau s'est occupé de la restauration de l'ensemble de l'intérieur, des sièges et du ciel de toit. La caisse a quant à elle été entièrement mise à nue, décapée, sablée et repeinte. Plus de 300 heures de travail ont porté sur la carrosserie qui a été refaite chez le spécialiste JMC Oldwagen Garage de Haute Savoie. La voiture avait alors environ 150.000 kilomètres, le compteur ayant été remis à zéro à la fin de la restauration et a parcouru moins de 300 kilomètres depuis. Le coût des lourds travaux qui ont porté sur la voiture s'élève à environ 30.000 euros. Un important dossier photographique de la restauration sera fourni à l'acheteur de ce très bel exemplaire, parfaitement conforme à ses spécifications d'origine.

L'opportunité d'acquérir une Golf GTi 1600 MkI de ce millésime se présente très rarement. Véritable icône des années 1970 et 1980, la Golf GTi fut la première de sa race, et cet exemplaire, l'un des tout premiers jamais fabriqués, proposé dans un état exceptionnel, mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants.

Restauration de haute qualité
Faible kilométrage, entretien suivi
Modèle rare, exclusif, performant

Carte grise française
N° de châssis : 1773433985 17 EG 1
Motorisation : 4 cylindres - 8 soupapes
Cylindrée : 1 588 cm^3 - 100 ch


GTI
AGUTTES
COLLECTORCARS



This stunning example of the legendry Volkswagen Golf GTi, painted in metallic grey with black lower-body protective strips, was put on the market in April 1977 before the first modifications were made on the 1978 models. Therefore it is equipped with a 1,600 m3 engine coupled with a 4-speed transmission, small bumpers and small taillights as well as a door-less glove box. The interior is upholstered with black plaid fabric and vinyl. It still has the original Blaupunkt car stereo and its user's manual. This Gold GTi has an instrument panel from the Motometer and not VBO.

According to the current owner, the car only had two owners. After a piston ring broke in 2010, the engine was replaced with another that is the same type and has the same cylinder capacity. It should be noted that the original engine, which needs to be repaired, will be provided with the car. This Golf was completely renovated, the work lasting from February 2013 to October 2016. This restoration involved the suspension, brakes, dashboard instruments and electrical wiring. The Hureau specialist performed the restoration on the car's entire interior, including its seats and ceiling. The body was stripped of its paint, sanded and then repainted. More than 300 hours of work were put into the body, which was redone by specialists at JMC Oldwagen Garage in the Haute Savoie region. At that time, the car had around 150,000 km (93,200 miles) on the odometer. The odometer was reset to zero after the work was finished, and the car has since been driven less 300 km (186 miles). The cost of this intense work came to around 30,000 euros. Extensive paperwork and photo documentation of the restoration will be provided to the buyer of this excellent vehicle, which complies perfectly with the model's original specifications.

The chance of acquiring a Golf GTi Mk1 of this vintage is very rare. A true icon of the 70s and 80s, the Golf GTi was the first of its kind, and this car, one of the first ever manufactured and on sale in excellent condition, deserves the attention of the most demanding collectors.


GOLF GTI






GTI
AGUTTES
COLLECTOR CARS

251

1987 - FERRARI GTS TURBO

60 000 / 80 000 €

Une des caractéristiques de cette voiture est qu'elle a très rarement changé de mains. En effet, d'après son dossier et son actuel propriétaire, elle n'a connu que deux utilisateurs jusqu'en 2015, dont un qui l'a conservée 25 ans. Livrée neuve le 4 décembre 1987 par la concession Symbol Car Spa, à Turin, elle a peu roulé ces 15 dernières années et affiche aujourd'hui un peu plus de 50 000 km. Elle présente une combinaison de couleurs aussi classique qu'attrayante, «rosso corsa» avec intérieur noir et moquettes assorties.

Avec sa carrosserie sans défaut, elle semble avoir bénéficié du soin de ses utilisateurs et a fait l'objet au mois de juin dernier d'une révision générale incluant le remplacement de la courroie de distribution, ainsi que différents contrôles. L'intérieur est parfaitement conservé, les sièges en cuir ne montrant pas de défaut apparent. L'attachement qu'ont montré ses propriétaires à cette voiture se traduit aussi par la présence de sa pochette comportant carnet d'entretien et manuel d'utilisation, mais aussi d'une trousse à outils Ferrari.

Cette version Turbo, dérivée de la 328 GTS, est assez peu connue et plus rare que ses sœurs. Elle doit son origine aux contraintes fiscales pesant sur le marché italien, où les voitures de plus de 2 litres étaient lourdement taxées.

C'est ce qui a amené Ferrari, parallèlement à la sortie en 1975 de la Ferrari 308, à proposer une version 2 litres, la 208. Comme on peut s'en douter, la puissance était nettement plus limitée que celle de la 308. Pour y remédier, Ferrari s'est tourné vers un dispositif encore jamais utilisé par le constructeur, le turbocompresseur. Les 219 ch affichés à partir de 1982 par la Ferrari 208 Turbo étaient beaucoup plus acceptables, et le sont devenus plus encore en passant à 254 ch dans la seconde version apparue en 1986, juste après la 328 qui lui fournissait sa plateforme. Simplement dénommée «GTS» (ou GTB en version fermée), sa diffusion est restée confidentielle, avec 1 130 exemplaires environ jusqu'à 1989. Pour Ferrari, l'expérience a été concluante puisque, dès 1984, la technique du turbo était adoptée sur la 288 GTO, puis la F40.

La voiture que nous proposons combine donc exclusivité et performances, en plus d'un état de préservation d'un excellent niveau.

Voiture très soignée
Rare dans cette version Turbo
Combine exclusivité et performances

Titre de circulation italien
N° de châssis : ZFFZA28B000075441
N° de moteur : 10247
Kilométrage : 51 000 km
Motorisation : V8 turno à 90°
Cylindrée : 1 991 cm^3 - 219 ch





One of the characteristics of this car is that she has had very few owners. According to her record file and to her current vendor, up until 2015 she was in the hands of only two people, one of whom kept her for 25 years. First delivered on December 4th 1987 by the concessionnaire Symbol Car Spa in Turin, she has only been lightly used during the past 15 years and has now covered only slightly more than 50 000 kilometres (31 000 miles). Her colour-scheme is as classic as it is attractive, with «Rosso Corsa» paintwork and black upholstery and carpets.`

With her faultless bodywork, she appears to have been carefully looked after. In June 2016, she benefitted from a major service which included changing the timing belt. The interior is in good condition and the leather seats show no defects. The careful attention paid to this car by her previous owners is also shown by the presence of her wallet with service record and owner's handbook, as well as her complete set of Ferrari tools..

This Turbo version, derived from the 328 GTS, is relatively unknown and is rarer than her non-turbo sisters. It was developed because the Italian tax system heavily penalized cars with engines of more than 2 litres capacity. This induced Ferrari to offer, largely for the Italian market, a 2 litre version, the 208, at the same time as the 308, launched in 1975. As one might suspect, the 208 had a lot less power than the 308. To overcome this handicap, the constructor turned to a technology that Ferrari had never previously used, the turbocompressor. The output of 219 bhp offered from 1982 onwards by the Ferrari 208 Turbo was much more acceptable and became even more so with the 254 bhp of the second version which came out in 1986, shortly after the 328 with which it shared a new platform. Simply badged «GTS» (or GTB in the closed version), it was produced in limited numbers with only about 1 130 sold until 1989. For Ferrari, the new technique was judged to be a success and turbo charging was adopted in 1984 for the 288 GTO and later for the F40.

The car that we have on offer therefore combines exclusivity and performance and is in excellently preserved condition.







252

2000 - FERRARI 550 MARANELLO

95 000 / 115 000 €

Ferrari a mis longtemps à se résoudre à adopter une architecture à moteur central pour ses berlinettes les plus performantes, mais le constructeur y est venu après la Daytona avec les Berlinetta Boxer. Elles ont été suivies par la famille des Testarossa mais, après les 512 TR et 512 M, la marque revenait au V12 placé à l'avant, disposition traditionnelle permettant d'augmenter l'espace dans l'habitacle et de retrouver une configuration 2+2. Élégamment dessiné par Pininfarina, le nouveau modèle dévoilé en 1996 recevait un V12 de 5,5 litres, comme le rappelait son appellation, dérivé de celui de la 456 GT et qui développait 485 ch. Avec une telle puissance, les performances étaient particulièrement élevées et la 550 Maranello faisait partie des rares élues capables de dépasser 300km/h.

De provenance italienne, le modèle 2000 que nous proposons est arrivé en France en 2016. Dès sa sortie, la Maranello était considérée comme l'une des plus belles et performante GT du monde. Cela n'a pas changé aujourd'hui et sa rare peinture Bleu «Tour de France», d'origine présente un très bel aspect et souligne parfaitement les lignes très inspirées de Pininfarina.
A l'intérieur, la voiture présente une magnifique sellerie en cuir beige, dans une finition Daytona non perforée, seul le siège conducteur montant quelques craquelures. Quelques plastiques «collent» un peu, mais la planche de bord a été refaite et affiche sa belle batterie de commandes et d'instruments, dont un compteur de vitesses gradué jusqu'à 340 km/h. Le pédalier perforé est en aluminium et cette 550 Maranello dispose encore de son lecteur de CD d'origine avec chargeur dans le coffre.

Comme le montre son carnet, cette voiture a fait l'objet d'un entretien régulier et les tampons apparaissent en 2000, 2002 et 2006 à 35 878 km. La distribution a été vérifiée et une révision générale a eu lieu en octobre 2016. Aujourd'hui, le compteur affiche un peu plus de 69 000 km.

En plus de ses carnet et manuels d'utilisation, cette voiture comporte un code d'alarme. Bien conservée, elle annonce toutes les qualités que l'on attend d'une représentante du constructeur de Maranello, surtout dans cette configuration à moteur V12 placé à l'avant.

Dessin à couper le souffle
Première Ferrari moderne marquant le retour au V12 avant
Bel exemplaire, bien entretenu
GT confortable, fiable et ultra performante

Carte grise italienne
N° de châssis : ZFFZR49B000120143
Kilométrage : 68 149 km
Motorisation : V12 à 65°
Cylindrée : 5 474 cm^3 - 485 ch





Ferrari took a long time in making its decision to adopt a central-engine design for its high-performing berlinettes, but the manufacturer finally started doing it after the Daytona with the Berlinetta Boxers. These were followed by the line of Testarossas, but after the 512 TR and the 512 M, Ferrari returned to making the front-engine V12, a traditional structural layout that allowed for a larger cockpit design with 2+2 seating. Elegantly designed by Pininfarina, the new model was unveiled in 1996 with a 5.5-litre V12, as the model's name implies, derived from the 456 GT, boasting 485 hp. With so much power, its level of performance was notably raised and the 550 Maranello was one of the rare models capable of exceeding speeds of 300km/h (186 mph).

Coming from Italy, the 2000 model that we're offering arrived in France in 2016. As soon as it was released, the Maranello was considered to one of the most alluring and high-performing GTs in the world. This reputation remains the same today and its original blue "Tour de France" paintjob gives it an attractive appearance and perfectly highlights Pininfarina's inspired lines.

The car's interior has splendid beige leather seats with a non-perforated Daytona finish. Only the driver's seat shows small cracks in the material. Some of the small interior parts show wear and are a little sticky, but the dashboard was restored and displays a stylish array of controls and gauges, including a speedometer that swings up to 340 km/h (211 mph). This 500 Maranello has a perforated accelerator pedal made of aluminium and an original CD player with the multiple-CD changer in the boot.

As the logbooks shows, this care received regular maintenance and the entries are dated as 2000, 2002 and 2006 when the odometer read 35,878 km (22,2943 miles). Its delivery was verified and it went through thorough servicing in October 2016. Today, the odometer sits at a bit more than 69,000 km (42,874 miles).

Along with the maintenance logbook and owner's manual, this car has an alarm code. A well-maintained vehicle, it exemplifies all the qualities that you'd expect from the Maranello manufacturer, especially with its front-engine V12 design.







253

2004 - PORSCHE CARRERA GT

500 000 / 600 000 €

Présentée en octobre 2000 au Mondial de l'Automobile de Paris, la Porsche Carrera GT permettait au constructeur de Stuttgart de rester dans le peloton de tête des voitures les plus sportives et les plus exclusives. Pour ce faire, il dotait sa machine d'une architecture à moteur central, un V10 de 5,7 litres développant plus de 600 ch et propulsant la voiture à plus de 330 km/h, vitesse très exceptionnelle.

Livrée neuve en France, la rare Carrera GT que nous proposons présente une teinte gris métallisé sans défaut et un intérieur en cuir noir immaculé. Elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle et a été livrée avec plusieurs options : climatisation manuelle (code 572), système audio (code 681), radio CD Backer Online Pro (code 690), bagagerie gris foncé (code 579). De plus, elle est dotée d'une housse sur mesure d'origine d'une valeur supérieure à 3 000 €.

Les carnets d'origine à jour et complets, ainsi que toutes les factures conservées depuis l'origine, permettent de constater que l'entretien a fait l'objet des soins les plus attentifs. Parmi les travaux les plus récents, l'on note en juin 2015 un remplacement de l'embrayage, très coûteux sur ce modèle, à 19 550 km, pour un montant total de 15 800 €. Un an plus tard, en juillet 2016, la voiture a été complètement révisée par le Centre Porsche de Vélizy, pour la somme de 12 140 €. Les opérations réalisées au cours de cette opération d'entretien comprenaient en particulier un changement des courroies et de tous les filtres, des plaquettes de freins avant et arrière, de la batterie ainsi qu'un contrôle de l'embrayage. La voiture affichait alors 20 436 km et en a, depuis, parcouru à peine 600 km puisque le compteur montre aujourd'hui moins de 21 000 km.

Livrée avec trois jeux de clés, cette voiture à l'historique limpide a donc toujours été très bien entretenue comme en attestent un peu plus de 50 000 € de factures d'entretien courant.

Il s'agit certainement d'une des plus belle Carrera GT, et la moins chère du marché ! Elle représente donc l'incroyable opportunité d'accéder au rang des meilleurs hypercars de son époque, privilège qu'elle partageait avec la Ferrari Enzo.

Entretien remarquablement suivi
État superbe à tous points de vue
Modèle exceptionnel

Carte grise française
N° de châssis : 0143
Kilométrage : 21 000 km
Motorisation : V10 à 68°
Cylindrée : 5 733 cm^3 - 612 ch





First presented in October 2000 at the Paris Mondial de l'Automobile show, the Porsche Carrera GT enabled the Stuttgart firm to remain a frontrunner in the tiny group of manufacturers of the fastest and most exclusive cars in the world. The new mid-engined machine (as opposed to the rear-engined 911s) had a 5.7 litre V10 putting out more than 600 bhp and giving a top speed of over 330 kph (205 mph), which hardly any others could match.

Delivered new in France, the rare Carrera GT that we are offering has faultless grey metallic paint and an immaculate black leather interior. It has a manual gearbox and was ordered with several options : manually controlled air conditioning (code 572), hifi audio system (code 681), Backer Online Pro CD player / radio (code 690), dark grey matching fitted luggage (code 579). There is an original made-to-measure car cover which cost more than 3 000 €.

The up-to-date and complete service records, as well as all the invoices since initial delivery, show that the car has been treated with the most meticulous care. The most recent work includes the replacement in June 2015 of the clutch, a very expensive job on this model, costing 15 800 €, when the car had covered 19 550 km (12 150 miles). A year later, in July 2016, the car was given a major service, costing 12 140 €, by the Porsche Centre in Vélizy. This service included changing all the filters, the belts, the front and rear brake pads and the battery, as well as checking over the clutch. The car had by this time covered 20 436 km (12 700 miles) and she has only been driven a further 600 km since then, as the counter now reads less than 21 000 km.

Delivered with three sets of keys, this car has a completely known history and has always been very well maintained, as is shown by the invoices amounting to over 50 000 € just for routine servicing.

This car is certainly one of the most beautiful Carrera GTs and the least expensive on the market ! This is therefore an incredible opportunity to acquire one of the best hypercars of her era, only the Ferrari Enzo being in the same category.




PORSCHE


Carrera GT




Carrera GT



254

1992 - FERRARI 512 TR

125 000 / 155 000 €

Achetée neuve par son propriétaire actuel à la concession Ferrari Charles Pozzi de Lyon, cette 512 TR présente l'immense avantage d'être une première main. De teinte rouge avec sellerie en cuir noir et moquettes rouges, elle est équipée d'un volant antivol optionnel et de sa plaque d'immatriculation d'origine portant le chiffre 512 !

Elle a bénéficié d'un entretien régulier dans le réseau chez des spécialistes, et tous les tampons du carnet d'entretien sont accompagnés de la facture correspondant aux travaux effectués. La dernière intervention importante a eu lieu en février 2016, à 63 717 km, avec les opérations suivantes : vidange de tous les fluides, remplacements des bougies, des filtres, des courroies d'accessoires, des disques de freins avant et des garnitures. De plus, le moteur a été déposé pour permettre le remplacement des courroies de distribution et de l'embrayage, par la même occasion, la climatisation a été rechargée. La facture dépasse les 11 000 €. D'un point de vue mécanique, la voiture est donc en excellent état, prête à prendre la route.

Il en va de même pour la carrosserie, le voile de peinture réalisé il y a quelques années ayant gardé toute sa brillance, avec des entourages de vitres éclatants, le tout sur des jantes sans défaut. L'intérieur est en très bon état de conservation, avec des plastiques qui ne sont pas collants à l'exception très légère des poignées de portes. La sellerie cuir a bel aspect et, pour être parfaits, les dossiers de sièges pourraient être légèrement reteintés sur les côtés.
La voiture est accompagnée de la pochette Ferrari d'origine contenant tous ses carnets, de son double de clés, de sa housse et même d'un jeu de bagages en cuir noir Schedoni en état neuf.

Le dernier contrôle technique est vierge de toute remarque. Cette Ferrari 512 TR reflète parfaitement la personnalité de son propriétaire qui, en plus d'être extrêmement attentif et méticuleux, répertoriait toutes les sorties effectuées avec sa voiture, dont le compteur affiche aujourd'hui 65 234 km.
Il s'agit sans doute d'une des plus belles 512 TR actuellement sur le marché.

Un seul propriétaire, kilométrage certifié
Entretien suivi avec beaucoup de soin
Carnet d'entretien et factures
État impeccable

Carte grise française
N° de châssis : ZFFLA40B000093757
Kilométrage : 65 234 km
Motorisation : 12 cylindres à plat
Cylindrée : 4 943 cm^3 - 428 ch





Bought from the Charles Pozzi Ferrari dealership in Lyon by the owner, this 512 TR has the huge benefit of having had only one owner. Painted red with black leather seats and red carpeting, it comes with an optional anti-theft steering wheel, and its original licence plate has the number 512 on it!

It received regular servicing at specialist garages, and all the entries in the maintenance logbook have their accompanying invoices, which correspond to the work performed. The last major service work performed on the car was in February 2016, at 67,717 km (42,077 miles) and consisted of the following repairs: complete fluid change, replacement of the spark plugs, filters, serpentine belt, front brake discs and lines. Also the engine was lifted so the timing belt and clutch belt could be replaced. During the same servicing, the air conditioning was refilled. The invoice for all this maintenance work came to more than €11,000. In terms of its mechanics, this car is in excellent condition and completely road ready.

The same goes for the car's body. The coat of paint that was applied to the body a few years ago has not faded at all, and there is no chipping around the windows. The rims are also spotless. The car's interior is in great shape. With the exception of the door handles, the small interior parts are not sticky. The leather seats look good, and if you wanted to make them perfect, they could use some light re-dyeing on their sides.

The car comes with the original Ferrari folder, which contains all of the logbooks, a second set of keys, a protective cover and even a set of black leather Schedoni luggage in new condition.

The last technical inspection did not mention any flaws or defects. In fact, this Ferrari 512 TR perfectly mirrors the personality of the owner who, in addition to be extremely attentive and meticulous, catalogued all of the trips he made with car, bringing the odometer up to where it sits now at 65,234 km (40,534 miles).

It is without a doubt one of the finest 512 TR Ferraris on the market today.








512 TR
512 TR

255

2002 - FERRARI 360 MODENA BVM

70 000 / 90 000 €

Lancée avec les 308 et 328, la famille des Ferrari V8 n'a cessé de progresser en matière de qualités routières et de performances. Après les premières versions 3 litres et 255 ch, la 348 en affichait 300, la 355 faisait un bond à 380 ch et la 360, née en 1999, proposait un 3,6 litres de 400 ch, ce qui lui permettait de friser les 300 km/h. Parallèlement, le style de carrosserie évoluait progressivement, en gardant l'élégance mêlée d'agressivité qui est la marque de fabrique de cette gamme spécifique.

Importée en France en 2015, la 360 Modena que nous présentons avait été livrée neuve en 2002 en Italie chez Samocar, concessionnaire officiel de la marque à Rome. Il s'agit d'une très rare version à boîte manuelle, par opposition à la séquentielle F1. Par ailleurs, cette voiture est équipée d'un «Pack Stradale» comprenant des jantes spéciales, des rétroviseurs en carbone et une grille arrière carbone, elle aussi spécifique. Cette finition spéciale concerne aussi l'intérieur avec un pédalier perforé en aluminium et des inserts en carbone.

De teinte gris métallisé, la peinture est en très bon état et les ailes avant sont ornées des écussons Ferrari émaillés. Récemment, les pare-chocs ont été repeints pour effacer les quelques éclats de gravillons. Dans l'habitacle, le cuir rouge bordeaux est superbe et ne présente que quelques légères traces d'usure sur le siège conducteur. Les plastiques ne sont pas collants, le tableau de bord et les contreportes sont impeccables. Seule ombre au tableau, le pare-brise est fêlé à sa base.

Cette voiture a fait l'objet d'un entretien régulier et son carnet d'entretien est là pour en attester. Le dernier tampon fait état de travaux effectués en décembre 2014, qui concernent les courroies et l'embrayage. La voiture affichait alors 31 900 km et elle était encore basée en Italie. Depuis, elle n'a parcouru que 6 000 km.

Cette voiture sera livrée avec sa trousse à outils et sa pochette en cuir renfermant tous ses carnets. C'est un bel exemplaire d'une des Ferrari V8 les plus désirables et les plus abouties.

Rare version boite mécanique
Faible kilométrage
Voiture bien entretenue (carnet tamponné)
Pack Stradale, finition spéciale

Titre de circulation italien
N° de châssis : ZFFYR51B000127579
Kilométrage : 37 837 km
Motorisation : V8 à 90°
Cylindrée : 3 586 cm^3 - 400 ch





Launched along with the 308 and 328 models, the family of Ferrari V8s never stopped improving in terms of its performance and handling. After the first 3-litre, 255-horsepower versions, the 348 packed 300 hp under the hood, and the 355 series jumped up to 380 hp. Coming out in 1999, the 360 offered a 3.6-litre engine with 400 hp, which give it the power to push the needle up to 300km/h (186 mph). At the same time, the design of car's body as continually improved, keeping its elegance coupled with an aggressive look, which was the manufacturer's staple for this specific range of models.

Imported into France in 2015, the 360 Modena that we're offering was delivered brand new to Italy in 2002, arriving at Samocar, Ferrari's official dealer in Rome. This car is a very rare version outfitted with a manual transmission, in contrast with the at times criticised F1 series. In addition to the transmission, it comes with the Pack Stradale package, which includes special rims, carbon wing mirrors, and a carbon back grill, specific to this car. This special finish also applies to the interior, which comes with an aluminium perforated accelerator pedal and carbon trim.

The metallic grey paint scheme is in excellent condition and the wings are decorated with enamelled Ferrari insignias. Recently, the bumpers where repainted to cover up some light chipping due to road gravel. In the cabin the Bordeaux red leather is superbly maintained and has only a few small traces of wear on the driver's seat. The small interior parts have no stickiness to them and the dashboard and interior door panels are spotless. The only blemish on the vehicle is a small crack at the base of the windshield.

This car has received regular maintenance, which has been noted in the car's maintenance logbook. The last entry shows that the last work done on the car was in December of 2014, on the belts and clutch. At that time the car had 31,900 km (19,820 miles) on the odometer when it was still in Italy, Since then, the car has not been driven more than 6,000 km (3,730 miles).

This car comes with a toolkit and a leather folder holding all of its paperwork. It is a fine example of one of the most desirable and successful Ferrari V8 models.







256

1990 - VOLKSWAGEN GOLF RALLYE G60

18 000 / 26 000 €

Fruit de la volonté d'engager la Golf dans le groupe A du championnat du monde des rallyes en 1990, Volkswagen commercialise la Golf Rallye G60 en 1989. Il s'agit d'une version affûtée de la Golf GTi 16S avec compresseur volumétrique et transmission intégrale semi-permanente, développant 160 chevaux, le tout dans une carrosserie musclée, à la limite du bodybuildé. Pour des questions d'éligibilité et de catégorie en compétition la cylindrée développe 1763 cm3. Volkswagen respectera à la lettre la condition de production en vigueur à l'époque pour le groupe A du championnat du monde des rallyes. En effet, 5000 exemplaires de Golf Rallye G60 seront produits, permettant ainsi aux versions de course d'être homologuées par la FIA. Mais il n'y aura pas un exemplaire supplémentaire fabriqué et la production cessera dès 1990, faisant de ce modèle un véritable collector dès sa sortie.

L'exclusive Golf Rallye G60 que nous proposons a été mise en circulation en mars 1990. De couleur noire, couleur officielle parmi les 4 proposées au catalogue, avec un intérieur en cuir noir et tissu gris à liserés rouges plus broderies Rallye assorties. Notre exemplaire est à la fois sobre et sportif, correspondant parfaitement à l'esprit Golf. Elle est également équipée de feux blancs et du logo G60 sur la calandre, ce qui laisserait à penser qu'il s'agit d'une version à l'origine destinée au marché anglais. La voiture se présente en excellent état général. La carrosserie ne présente pas de défaut particulier, si ce n'est quelques traces sur les bas de caisse peints. Quant à l'habitacle il est très bien conservé et les sièges baquets sont toujours du plus bel effet. Tous ces éléments nous laissent à penser que le kilométrage affiché de 93760 km serait d'origine. Cette voiture, qui a manifestement toujours fait l'objet d'un entretien soigné est de plus dotée d'une installation radio (poste manquant) et des vitres électriques. Autre option d'usine qui équipe la voiture, les splendides jantes alu BBS à écrou central, qui renforcent le caractère athlétique de cette sportive civilisée. Il est à noter que les 4 jantes d'origine en état d'usage seront fournies avec le véhicule.

Certainement l'une des plus excitantes voitures de sa génération
Allure et performance de haute volée
Très bel état

Carte grise française
N° de châssis : WVWZZZ1GZLB002930
Kilométrage : 93 768 km
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 763 cm^3 - 160 ch





With the intention of entering the Golf in the Group A category of the 1990 World Rally Championship, Volkswagen put the Golf Rallye G60 on the market in 1989. It was a more highly developed version of the Golf GTI 16S, with a "G-Lader" scroll-type supercharger giving a power output of 118 kilowatts (160 PS; 158 bhp). Haldex «Syncro» semi-permanent four-wheel drive was incorporated and hunky modifications to the body stopped just short of giving a "tuning kit" look. To ensure competition homologation, engine capacity was reduced from the standard size of 1,781cc to 1763 cc. Volkswagen strictly adhered to the production requirement of the Group A rally regulations by turning out 5000 units of the Golf Rallye G60, thus permitting the competition versions to be homologated by the FIA. Not a single car was produced beyond this quota and production was halted in 1990, giving the car "collectable" status even when it was new.

The exclusive Golf Rallye G60 that we have on offer was first registered in March 1990. Its black paint was one of only 4 colours offered in the catalogue. The interior is in black leather and grey fabric with red stripes with matching Rallye embroidered motifs. This car is both sober and sporty, and so perfectly befits the Golf tradition. White headlights and the G60 badge on the radiator grill indicate that the vehicle was originally destined for the British market. It is in excellent overall condition. The bodywork has no particular defects, apart from slight marks on the painted underbody.The interior is very well preserved and the bucket seats are still strikingly attractive. On the basis of this eveidence, we believe that the distance reading of 93 760 km (58 260 miles) is probably correct. The car has evidently always been well cared for. It has a radio installation, although the radio itself has been removed, as well as electric windows. Another factory option, the handsome BBS centre lock alloy wheels, reinforce the athletic look of this civilized sporting car. The 4 original factory wheels, in serviceable condition, are supplied with the vehicle.




G60


BBS



257

2000 - FERRARI F355 F1 SPIDER

60 000 / 80 000 €

Cette voiture a été livrée neuve en Autriche, en 2000, et se présente en très bel état. Sa peinture gris métallisé est superbe, de même que ses jantes qui ne présentent pas de trace de choc. La capote, de teinte bleu, est elle aussi en parfait état.

L'intérieur est bien conservé, avec une sellerie en cuir bleu à peine usée. Le volant et le tableau de bord ont bien résisté au temps, à l'exception du couvercle d'airbag situé en face du passager, légèrement gondolé. Le plastique des boutons de console centrale est devenu légèrement collant.
Sous le capot, le compartiment moteur est très propre, témoignant d'un entretien régulier. Il est d'ailleurs confirmé par le carnet tamponné par le représentant Ferrari autrichien basé à Vienne : des travaux y sont mentionnés en 2001, 2002, 2005, 2006, 2007, 2008 et 2012, cette dernière révision ayant eu lieu alors que le kilométrage s'élevait à 71 750 km. Aujourd'hui, le compteur affiche 74 500 km.

La voiture est livrée avec son équipement d'origine composé d'une trousse à outils, d'une pochette en cuir contenant les manuels et carnets, d'un double de clés, d'un couvre-capote noir dans sa housse. Avec sa carrosserie découvrable, son V8 de 380 ch et sa boîte F1 commandée par palettes au volant, cette F355 Spider fera connaître à son futur propriétaire les sensations de conduite grisantes qui la caractérisent.

Entretien suivi, carnet d'entretien régulièrement tamponné
Séduisante carrosserie découvrable
Performances grisantes
Jeu de bagages en cuir Schedoni d'origine

Titre de circulation autrichien
N° de châssis : ZFFXR48D000115696
Kilométrage : 74 505 km
Motorisation : V8 à 90°
Cylindrée : 3 496 cm^3 - 380 ch





This car was delivered to Austria brand new in 2000 and it is in excellent condition. Its metallic grey paintjob is superb, and so too are its rims, which do not show any trace of road wear. The blue convertible soft top is also in perfect condition.
The interior has been well maintained, with only slight wear on the blue leather seats. The steering wheel and the dashboard have withstood the effects of time very well, with the exception of the passenger-side airbag cover, which is slightly warped. The centre console plastic buttons have become slightly sticky.
Under the hood, the engine compartment is very clean, attesting to its regular service. This can also be confirmed by viewing the maintenance logbook that includes remarks from the Austrian Ferrari dealer based in Vienna. Entries concerning maintenance work on the car are dated from 2001, 2002, 2005, 2006, 2007, 2008 and 2012. The last servicing took place with the odometer reading 71,750 km (44,583 miles). The odometer is now at 74,500 km (46,292 miles).
The car is sold with its original accessories: a toolkit, a leather folder containing the manuals and logbooks, another set of keys, a black soft top cover stored in its own protective cover, and a set of leather Schedoni luggage. With its convertible body design, 380 ph, V8 engine and F1 steering wheel control transmission, this F355 Spider will provide its future owner with the thrilling driving experience that this model is known for.




355 F1 spider





258

1991 - VOLKSWAGEN GOLF GLi 1.8L CABRIOLET

7 000 / 12 000 €

Livrée neuve le 17 mai 1991 à la concession VW-Audi de Chailly, en Suisse, cette Golf cabriolet est arrivée en France entre 2004 et 2008. Toujours entretenue dans le réseau, son carnet d'entretien régulièrement tamponné montre encore une révision à 127 000 km. Le compteur en affiche aujourd'hui 150 000, kilométrage certifié.

De teinte d'origine blanc «Alpin», cette voiture est équipée des éléments spécifiques à la série spéciale «Youngline», dont son kit carrosserie. La peinture est très bien conservée et la capote bleue assortie à la sellerie (et à commande électrique) est en très bon état également. Les jantes Tarantula d'origine sont parfaites. L'habitacle présente une sellerie très propre, le volant GTI étant complété par une batterie de compteurs ajoutés sur la console centrale.

En plus du carnet d'entretien mentionné plus haut, le dossier de cette voiture comprend tous les autres manuels dans la pochette VAG d'origine, ainsi qu'une déclaration de conformité suisse d'origine.

Sous la robe de la Golf 1, cette voiture offre l'avantage des performances brillantes de la GTI avec les attraits d'une carrosserie cabriolet. De plus, cet exemplaire se présente dans un état impeccable.

Très bon état de carrosserie et d'intérieur
Série spéciale «Youngline»
Attrait du cabriolet et performances de GTI

Carte grise française
N° de châssis : 11304410001247
Kilométrage : 150 524 km
Motorisation : 4 cylindres en ligne - 1.8L


GOODYEAR



Delivered new on May 17th 1991 to the VW-Audi concessionnaire in Chailly in Switzerland, this Golf cabriolet was brought to France between 2004 and 2008. It has always been maintained by the VW service network and its service record has been regularly stamped. The latest service was carried out at 127 000 km and the car has now covered 150 000 km (certified).

Still in its original white «Alpin» paint, the car has the features reserved for the «Youngline» special series, including a body kit. The paintwork is well preserved and the electrically operated blue hood, which is also in very good condition, matches the upholstery. The original Tarantula wheels are perfect. The interior is particularly clean. The steering wheel is the GTI design and additional instruments have been fitted to the centre console. In addition to the service record already mentioned, all the handbooks are contained in the original VAG wallet and there is a Swiss certificate of conformity.

With the classic shape of the much appreciated first generation of the Golf, which was continued for the cabriolet long after the hardtop models had assumed less distinctive forms, this car offers both open air motoring and the brilliant performance of the GTI. Besides that, this vehicle is in irreproachable condition


GOLF
CABRIOLET





259

1979 - FERRARI 400i BVM

55 000 / 75 000 €

Depuis la 250 GTE, la gamme Ferrari comporte un modèle spacieux, capable de transporter quatre personnes. Née en 1972 sous la forme 365 GT4 2+2, la Ferrari 400 a connu une carrière particulièrement longue, sans doute grâce à un dessin intemporel signé Pininfarina. Elle a été proposée en diverses déclinaisons, à carburateurs et injection, la dernière étant la 412 au catalogue jusqu'en 1989. Conçue surtout pour le marché américain, elle était généralement équipée d'une boîte automatique.

Ce n'est pas le cas de la 400 i que nous proposons, une des rares dotés d'une boîte mécanique : elle fait partie des 421 exemplaires produits de ce type, dont 33 pour l'année 1979 où elle est sortie d'usine. Livrée en Italie en janvier 1980, elle a été exportée aux États-Unis en 1981. Sur place, elle a fait partie de la collection personnelle de Robert E. Petersen, homme de presse et fondateur du musée éponyme, au cœur de Los Angeles. Elle est revenue en Europe en 2010.

Cette voiture est en bon état général, avec une carrosserie flatteuse de teinte «Marrone Colorado», pare-chocs compris. Elle est équipée de jantes TRX en magnésium qui pourraient bénéficier d'une remise en état pour une présentation parfaite.

L'intérieur est de belle facture, le cuir beige clair à bandes marron des sièges se mariant parfaitement avec son élégante teinte extérieure. La casquette de tableau de bord est décollée mais le volant Nardi à jante bois est impeccable, tout comme le placage bois et les épaisses moquettes noires. Un autoradio sophistiqué occupe la console centrale.

Cette Ferrari 400 i vient de bénéficier d'une révision incluant la vidange du moteur, de la boîte de vitesses et du pont arrière, avec changement des filtres et remplacement des bougies. Sa prestigieuse appartenance à Robert Petersen laisse supposer que son entretien a fait l'objet des attentions de son propriétaire. En tout cas, sa belle présentation générale et sa boîte de vitesses manuelle en font un exemplaire très attirant. A ce prix, cette auto est une opportunité à ne surtout pas manquer !

Rare exemplaire à boîte manuelle
A appartenu à Robert Petersen (Musée Petersen)
Voiture bien conservée

Titre de circulation américain - Véhicule dédouané
N° de châssis : 35097
Motorisation : V12 - 24 soupapes
Cylindrée : 4 823 cm^3 - 340 ch


AGUTTES



Since the 250 GTE, the Ferrari line has included a special model with the space to carry four people. First made in 1972 and appearing as the 365Gt4 2+2 model, the Ferrari 400 had a particularly long run, no doubt due to its timeless Pininfarina design. It was offered in a variety models, from classic carburettor to fuel-injection engines, the last one being the 412, which appeared in their catalogue until 1989. Designed specifically for the American market, it normally came with an automatic transmission.

This is not the case for the 400 i that we're offering. It is one of the rare models graced with a manual transmission, in fact one of the 421 cars manufactured with this specificity, 33 of which left the factory in 1979. It arrived in Italy in 1980 and was then exported to the U.S. in 1981. There it was part of the personal collection of Robert E. Petersen, who was a publisher and the founder of the eponymous museum in the centre of Los Angeles. The car returned to Europe in 2010.
This car is in overall good condition, with a splendid body painted in "Marrone Colorado", including the bumpers. It has TRX magnesium rims that have been restored to perfect condition.

The interior shows stylish design. The light beige leather seats with brown stripes are perfectly matched with the elegant colour of the exterior. The dashboard cover is peeling, but the Nardi wood-rim steering wheel, wood veneer and thick, black carpets are flawless. A sophisticated car stereo is installed in the centre console.

This Ferrari 400 i has just been overhauled. The oil in the engine, the gearbox, and the rear axle has been changed. The filters and spark plugs have also been replaced. Having been owned by automobile enthusiast Robert Petersen, one can assume that he made sure to have the car well maintained. In any case, it overall impressive appearance and its manual transmission make it a very attractive model. At this price, the car is deal not to be missed!




400i



260

2001 - RENAULT CLIO V6 PHASE 1

30 000 / 40 000 €

Descendante naturelle de la Renault 5 Turbo, la Renault Clio V6 lancée en 2001 en reprenait l'architecture à moteur central mais, au lieu d'un quatre-cylindres à turbocompresseur, elle adoptait un V6 de 3 litres développant quelque 230 ch. Elle avait été conçue en collaboration avec Tom Walkinshaw Racing, préparateur bien connu pour son implication avec Jaguar en compétition. Ses qualités sportives séduisaient immédiatement une clientèle de passionnés.

D'après son numéro de châssis, cette voiture a été livrée neuve en France et immatriculée pour la première fois le 20 juin 2001. Un an plus tard, en 2002, elle était exportée en Espagne où elle était immatriculée.

De teinte grise, la peinture extérieure est très bien conservée et la voiture est équipée de feux arrière de Clio Phase 2 et d'un becquet rallongé au sommet de la malle arrière. La sellerie en cuir gris et alcantara bleu est en bon état, le volant montrant quelques traces d'usure. Le pédalier perforé en aluminium et les instruments sur fond blanc apportent une touche sportive qui convient aux performances élevées de ce modèle. Le compteur affiche moins de 57 700 km. Cette voiture est accompagnée de son carnet d'entretien vierge de toute mention et de tous les autres manuels dans leur pochette Renault, ainsi qu'un double de clés.

À noter que la voiture sort de révision, incluant le remplacement de la distribution.

Voiture bien conservée, sort de révision
Présentation sportive
Modèle de caractère

Titre de circulation espagnol
N° de châssis : VF1C61A0624252821
Kilométrage : 57 656 km
Motorisation : V6 - 24 soupapes
Cylindrée : 2 946 cm^3 - 230 ch





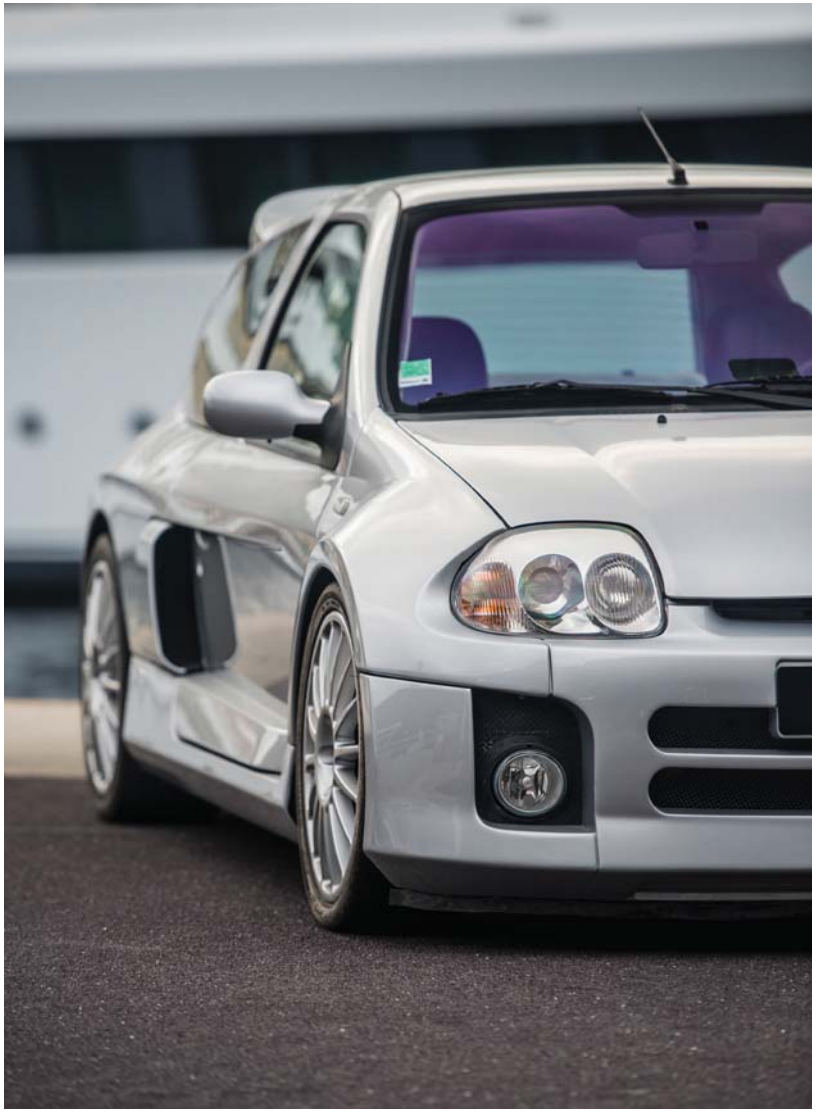
The Renault Clio V6, launched in 2001, was the natural successor of the Renault 5 Turbo and used the same mid-engined layout. However, in the place of the turbocharged four cylinder engine, a naturally aspirated 230 bhp 3 litre V6 was installed. The car was designed in collaboration with Tom Walkinshaw Racing, the firm that gained its fame with its competition successes for Jaguar and its signature on some of Jaguar's most sporting road variants. The sporting qualities of this new Clio V6 immediately won over a clientele of enthusiasts.

According to its chassis number, this car was delivered new in France and first registered on June 20th 2001. A year later, in 2002, she was exported to Spain and registered there.

The grey paintwork is well preserved and the car has the rear lights of the Clio Phase 2 and a spoiler at the top of the tailgate, extending the roofline. The seats, upholstered in grey leather and blue alcantara, are in good condition. Only the steering wheel shows a bit of wear. The drilled aluminium pedals and the white faced instruments give a sporty note which suits the high performance of this model. The distance reading is a little less than 57 700 km (35 850 miles). The vehicle is accompanied by an entirely blank service record, all the handbooks in their Renault wallet and a spare set of keys.




STOP
SERV
km/h
km
57656
RENAULTsport



261

1992 - MITSUBISHI 3000 GT VR4

15 000 / 25 000 €

Très probablement d'origine américaine, cette Mitsubishi 3000 GT VR4 a été livrée neuve au Portugal via la Hollande, d'après un document portugais joint au dossier. Elle est équipée d'un compteur gradué en miles : il en affiche 17 868, soit environ 28 755 km.
De teinte noire, cette voiture est en très bon état d'usage avec une peinture de bel aspect, essentiellement d'origine et dépourvue d'accrocs, y compris sur les boucliers peints. Les jantes sont en parfait état.
L'intérieur est bien préservé, avec des ajustements encore très satisfaisants et une sellerie en cuir perforé beige clair en excellent état, à l'exception mineure d'un petit frottement sur le dossier conducteur du côté de la porte. Le tableau de bord gris clair est impeccable.
Le dossier comprend quelques factures du réseau Mitsubishi, ainsi qu'une facture de remplacement de l'embrayage et de la distribution en 2015. A cette occasion, le système de climatisation a fait l'objet d'un entretien. Le dernier contrôle technique est vierge de tout défaut.
Un essai routier nous a permis de constater le comportement très dynamique de cette voiture et son bon fonctionnement. Elle émet un bruit à la fois feutré et rauque, qui accompagne de façon très sympathique des montées en régime particulièrement énergiques.

This Mitsubishi 3000 GT VR4 quite likely came from the United States. It was delivered to Portugal via Holland, as seen from the Portuguese document found in its paperwork. It comes with an odometer in miles that reads 17,868, equal to about 28,755 km.
Painted in black, this car is in very good condition and its original paintjob, free of any chips or nicks, including the painted bumpers, give it an alluring appearance. The rims are in perfect condition.
The interior has been well maintained. The adjustment knobs are in good condition and the light beige perforated leather seats have been excellently maintained, except for a small spot of wear on the door side of the driver seat backrest. The light grey dashboard is perfect.
The paperwork contains a few invoices from Mitsubishi dealers as well as an invoice detailing the replacement of the clutch and timing belt in 2015. At the same time, the air-conditioning system was also serviced. The last technical inspection showed no defects.
A road test let us assess the dynamic behaviour of this car and its flawless operation. It makes a low, husky sound that rises pleasantly when the gears shifts, the engine revs energetically, and the car takes off.

Belle auto encore sous-cotée
Faible kilométrage
Performances élevées

Titre de circulation portugais
N° de châssis : JA3XE74C9MY022565
Motorisation : V6 - 24 soupapes
Cylindrée : 2 972 cm^3 - 296 ch



262

1968 - VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA CABRIOLET

3 000 / 6 000 €

Présenté officiellement en 1955 après quelques études de styles, d'abord proposées par le carrossier allemand Karmann, puis par celui-ci en association avec le carrossier italien Ghia, le Volkswagen Karmann-Ghia est lancé en production dans la foulée et connaît un succès immédiat. La version cabriolet verra même le jour dès septembre 1957. Le karmann-Ghia est un véhicule bien né puisque techniquement basé sur le 1er best-seller historique de la marque qu'est la Coccinelle. Esthétiquement, il consiste à proposer une variante plus bourgeoise et dynamique de la célèbre voiture du peuple. Très apprécié aux Etats-Unis notamment, la carrière du Volkswagen Karmann-Ghia s'étendra sur presque 20 ans avec des évolutions esthétiques mineures et mécaniques suivant les mutations de la Coccinnelle.

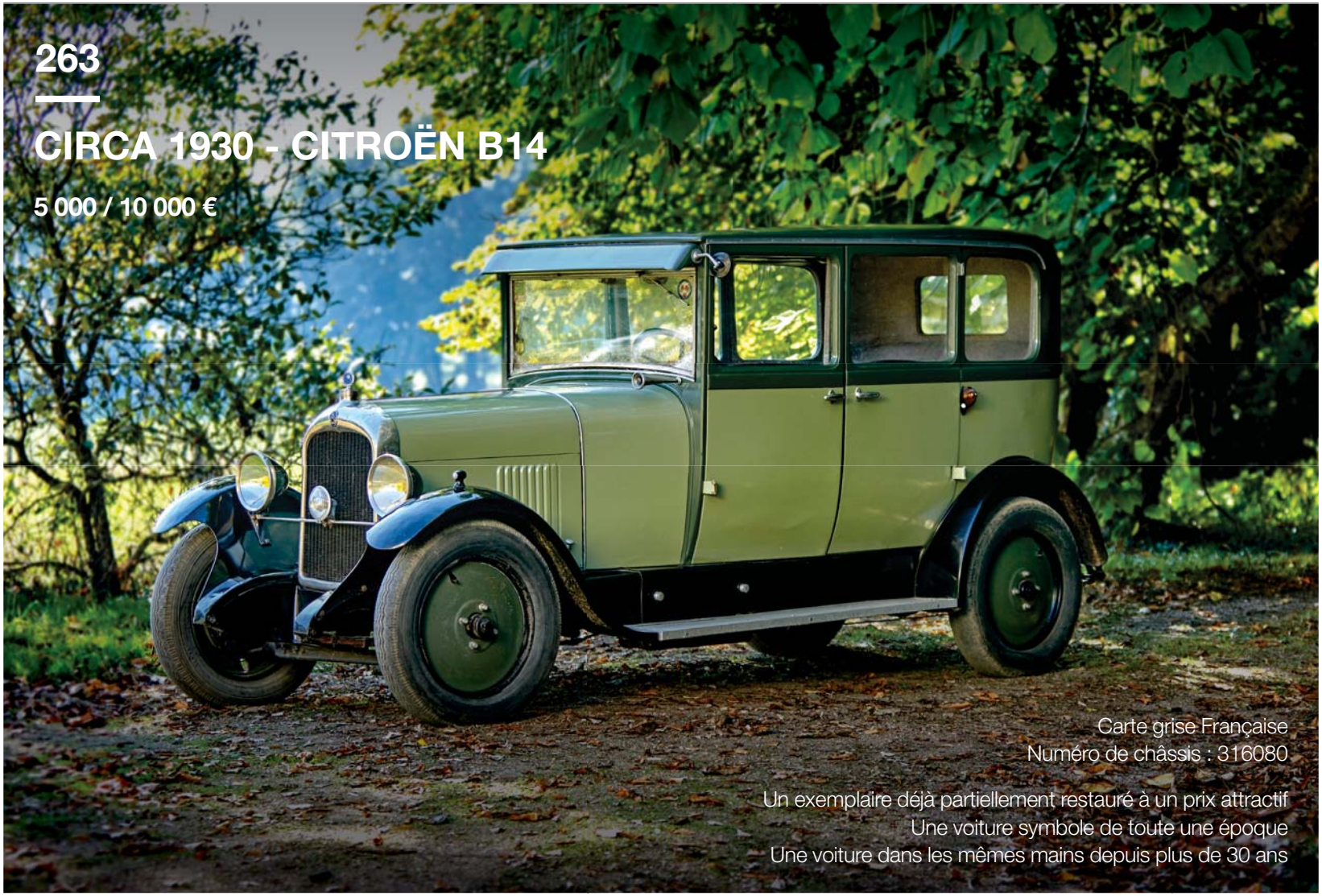
La voiture proposée est un Karmann-Ghia cabriolet qui vient de Santa Monica en Californie. Dédouanée, elle est vendue avec tous les documents nécessaires à son immatriculation. De 1968, ce Karmann-Ghia est doté du moteur 1493 cm3. Dans une jolie présentation gris clair métallisé, intérieur beige avec couvre capote assorti et capote gris foncé, le tout agrémenté d'enjoliveurs chromés, cette voiture aux formes douces et arrondies a beaucoup de charme. Cela étant, il s'agit d'un véhicule à restaurer entièrement. En effet, bien qu'il soit tournant et ayant il y a longtemps fait l'objet d'une restauration moyenne aux Etats-Unis, une nouvelle remise en état totale sera nécessaire. Des frais récents ont été effectués sur ce Karmann-Ghia en vue de sa remise en route. Pour autant, le futur propriétaire devra tout de même reprendre et approfondir le travail déjà effectué. La rénovation comprendra aussi une importante partie carrosserie, dont la structure montre des traces de corrosion. Une fois réparé ce sympathique cabriolet vous permettra de bénéficier du meilleur de l'Allemagne et de l'Italie.

The car offered for sale comes from Santa Monica. Free of custom charges, it will be delivered with all its registration papers. This Karmann-Ghia is from 1968 and is equipped with the 1493cc engine. In a nice silver grey paint work and beige inside and matching hood cover, it also has chromed wheels and this car is very attractive. However this car needs a full restauration. Indeed, it has already been poorly restored in United-States, the restauration must be remade. The engine has been recently maintained, but the new owner will have to check what have been done and resume deepen works. The reconditioning will also include works on body, which is apparently rusted. After that, this convertible will be able to give you the best of both Germany and Italy.

Véhicule alliant style italien et technologie allemande
Une voiture de collection très appréciée
Exemplaire à restaurer complètement

Title américain avec declaration FFVE
et certificat de dédouanement 846 A – Prêt à être immatriculé
N° de châssis : 149044618
Motorisation : 4 cylindres à plat
Cylindrée : 1 493 cm^3





263

CIRCA 1930 - CITROËN B14

5 000 / 10 000 €

Carte grise Française
Numéro de châssis : 316080

Un exemplaire déjà partiellement restauré à un prix attractif
Une voiture symbole de toute une époque
Une voiture dans les mêmes mains depuis plus de 30 ans



264

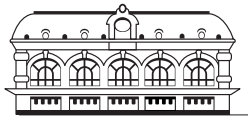
1972 - PEUGEOT 304 S CABRIOLET

1 500 / 3 000 €

Sans réserve

Carte grise française
Numéro de châssis : 3390066

Un classique de l'automobile française à un tarif attractif
Un exemplaire à restaurer entièrement
Vendu sans prix de réserve



Claude AGUTTES
Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
www.aguttes.com

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY
164 bis, avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : + 33 1 47 45 55 55
Fax : + 33 1 47 45 54 31

HÔTEL DES VENTES DE LYON-BROTTEAUX
13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : + 33 4 37 24 24 24

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*

PRÉSIDENT
Claude Aguttes

DIRECTEUR GÉNÉRAL
Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ
Claude Aguttes
claude@aguttes.com
Collaboratrice Claude Aguttes :
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
clermont-tonnerre@aguttes.com

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS
Claude Aguttes, Séverine Luneau, Sophie Perrine, Agathe Thomas

INVENTAIRES ET PARTAGES
Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE
Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART NOUVEAU - ART DÉCO
Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Antonio Casciello
01 40 10 24 02
casciello@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART PRIMITIF
Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION
Gautier Rossignol
01 47 45 93 01
07 60 78 10 18
rossignol@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Arnaud Faucon
faucon@aguttes.com
Geoffroi Baijot
baijot@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE
Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com
Assistée à Neuilly de :
Éléonore Le Chevalier
01 41 92 06 47
lechevalier@aguttes.com
Contact Lyon :
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

CARTES POSTALES, LIVRES ANCIENS ET MODERNES, AFFICHES, AUTOGRAPHES DOCUMENTS ANCIENS, TIMBRE-POSTE
Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Jennifer Eyzat
04 37 24 24 24
eyzat@aguttes.com

TABLEAUX XIX^{EME} IMPRESSIONNISTES MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES PEINTRES RUSSES, ORIENTALISTES ET ASIATIQUES ART CONTEMPORAIN

Charlotte Reynier-Aguttes
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com

Avec la collaboration en Art Contemporain de :
Ophélie Guillerot
01 47 45 93 02
guillerot@aguttes.com

Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne Marie Roura
roura@aguttes.com

Lyon
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

Administration
Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

HAUTE COUTURE

Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS ARGENTERIE

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Administration :
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com
Organisation et coordination :
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com
Lyon
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Administration
Mathilde Mette
mette@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX

Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES

www.online.aguttes.com
David Epiter
01 47 45 91 50
epiter@aguttes.com

COMMUNICATION GRAPHISME

Sébastien Fernandes
01 47 45 93 05
fernandes@aguttes.com

Avec la collaboration de :
Luc Grieux
Philippe Le Roux
Claire Frébault

PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz
alepuz@aguttes.com

Aguttes拍卖公司可提供中文服务(普通话及粤语)，请直接联系马俊楠女士
ma@aguttes.com

Imprimeur :
Corlet - 02 31 59 53 16

ADMINISTRATION ET GESTION

Facturation vendeurs Neuilly-Lyon
Isabelle Mateus
0147 45 91 52
mateus@aguttes.com

Facturation acheteurs Neuilly
Gabrielle Grollemund
01 41 92 06 41
grollemund@aguttes.com

Facturation acheteurs & administration Lyon
Jade Bouilhac
04 37 24 24 26
bouilhac@aguttes.com

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTES

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'un 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 % 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.**

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 retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) dans le Regle 338/97 du 9/12/1996 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 Règle 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 m 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.

GARANTIES

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.

L'ordre du catalogue sera suivi.

Une exposition préalable 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. Les reproductions au catalogue des oeuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. 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.

L'état de conservation des œuvres n'est pas précisé dans la catalogue, les acheteurs sont donc tenus de les examiner personnellement avant la vente. Il ne sera admis aucune réclamation concernant d'éventuelles restaurations une fois l'adjudication prononcée.

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'oeuvre par l'acheteur ou par son représentant.

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.**

RETRAIT DES ACHATS

Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente, seront à enlever sur rendez-vous, une fois le paiement encaissé, à l'Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux.
Contact pour le rendez-vous de retrait : + 33 4 37 24 24 24.

Il est conseillé aux adjudicataires de procéder à un enlèvement de leurs lots dans les meilleurs délais afin d'éviter les frais de magasinage qui sont à leur charge.

Le magasinage 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.

Les formalités d'exportations (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation) des lots assujettis sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de 2 à 3 mois. L'étude est à la disposition de ses acheteurs pour l'orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes à la Direction des Musées de France.

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 etre 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 10 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)

• Paiement en ligne sur (jusquà 1500 €)

http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp

• Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaire 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 (sauf American Express et carte à distance)

• 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

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).

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

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 à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicules (titre de circulation, contrôle technique…) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Certains 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 CLAUDE AGUTTES informe les acheteurs que compte tenu de la nature des véhicules proposés à la vente, la plupart des véhicules ont fait l'objet de restaurations.
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.
- l'acheteur présent à la vente et réglant son achat par CB prendra si possible possession immédiatement de son véhicule.
- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 100€ HT qui le fera bénéficier de 15 jours de stationnement et de manutention, ce montant étant indivisible. Tout lot non retiré le second lundi suivant la vente, à 12h, sera soit ce jour dit, soit les jours suivants, transféré au parking vidéosurveillé QPark de Lyon-Brotteaux situé en face de l'étude de Lyon, la responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.
- Au-delà du 15ème jour après la vente aux enchères, le cout quotidien du stationnement sera de 32€ par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler directement auprès du parking Qpark lors de la reprise du véhicule.

AGUTTES

Neuilly Drouot Lyon Deauville

ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM



AUTOMOBILES DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

Samedi 5 novembre 2016 à 16h à Lyon-brotteaux

À renvoyer avant le vendredi 4 novembre 2016 à 18h
par mail à / please mail to : bidlyon@aguttes.com

Les ordres d'achat ne seront pris en compte qu'accompagnés d'un RIB et d'une pièce d'identité.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, ainsi que des conseils aux acheteurs, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous.
(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits in euros. (These limits do not include fees and taxes).

Date & signature :

Choisissez le type d'enchère / choose bid form :

◯ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

◯ ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE / TELEPHONE BID FORM

Remplissez le formulaire / fill in the form :

NOM / NAME .....

PRÉNOM / FIRST NAME .....

ADRESSE / ADDRESS .....

..... CODE POSTAL / ZIP CODE .....

VILLE / CITY ..... PAYS / COUNTRY .....

TÉLÉPHONE 1 ..... TÉLÉPHONE 2 .....

MAIL .....

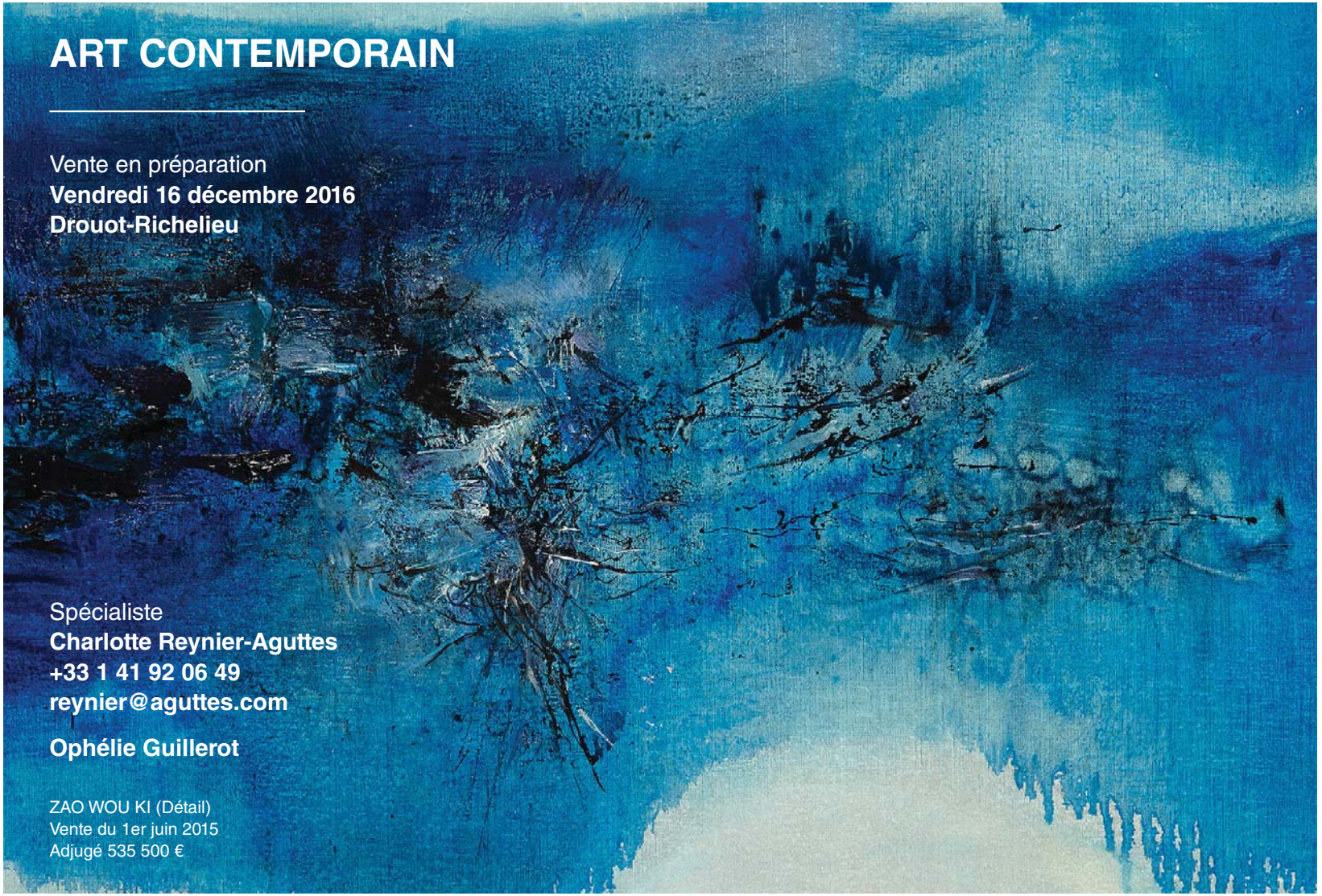
LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS / TOP LIMIT OF BID IN EUROS

ART CONTEMPORAIN

Vente en préparation
Vendredi 16 décembre 2016
Drouot-Richelieu

Spécialiste
Charlotte Reynier-Aguttes
+33 1 41 92 06 49
reynier@aguttes.com

Ophélie Guillerot



ZAO WOU KI (Détail)
Vente du 1er juin 2015
Adjugé 535 500 €

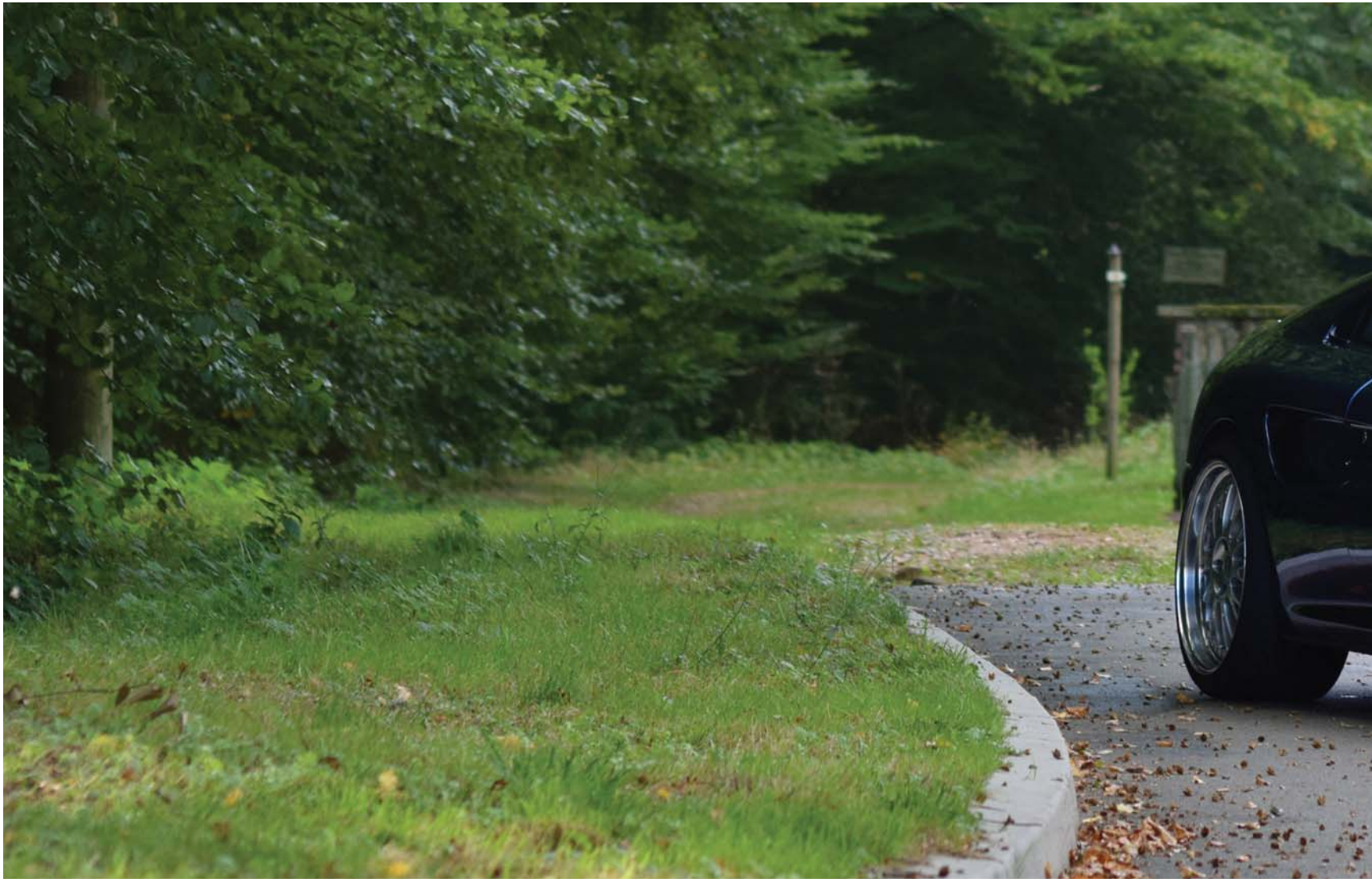


VENTE DE PRESTIGE
EN PRÉPARATION

AUTOMOBILES
DE COLLECTION

Mars 2017 à Lyon-Brotteaux

Pour inclure vos lots
dans cette vente, contactez
Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01
+33 7 60 78 10 18
rossignol@aguttes.com
Expertises gratuites
sur photos ou
sur rendez-vous







AGUTTES

Hôtel des Ventes de Neuilly - 164 bis, av Ch. de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél. : +33 1 47 45 55 55
Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux - 13 bis, place Jules Ferry - 69006 Lyon - Tél. : +33 4 37 24 24 24