

AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS

Dimanche 21 mars 2021
Neuilly-sur-Seine





CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur de département

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



Spécialiste

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



Spécialiste

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



Administratrice

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



Consultant

Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

Directeur du Pôle Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

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

Relations presse

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

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés

Philippine Dupré la Tour
Charlotte Aguttes- Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

SAS Claude Aguttes (SVV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire

AUTOMOBILES

DE COLLECTION

LA VENTE **21.03.2021**

DE PRINTEMPS

NEUILLY-SUR-SEINE

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

Vente aux enchères

Dimanche 21 mars 2021, 14h
Aguttes Neuilly

Exposition publique

Espace Charenton
327 rue de Charenton, 75012 Paris
Vendredi 12 mars : 12h-18h
Samedi 13 mars : 10h-18h
Dimanche 14 mars : 10h-14h

Exposition sur rendez-vous

Du lundi 15 au vendredi 19 mars
voitures@aguttes.com
Par téléphone en prenant contact avec l'un de nos collaborateurs

Cliquez et enchérissez sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

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

Aguttes Neuilly

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

EDITO



1972 - Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione
Ex 12 Heures de Sebring 1972
L'une des 25 Daytona Gr.IV reconnue par l'usine - Ferrari Classiche
Vendue de gré à gré en novembre 2020



Et si on jouait au jeu des 500 000 € ?! On pourrait jouer à celui des 1 million voir des 10 ou plus encore, mais quand je vous aurai donné les règles du jeu vous comprendrez qu'il est plus difficile de maintenir un budget limité quand on vous parle de passion que d'en dépasser les limites. C'est comme tout, quand on a tout ce que l'on veut sans difficulté, l'appartenance et la jouissance n'ont plus la même saveur. Alors voici les règles : 500 000 € de budget et cinq voitures ayant chacune un usage différent... Vous avez 5 minutes ! Plus sérieusement, si certains d'entre vous ont envie de nous répondre c'est ici : voitures@aguttes.com

Au sein de notre équipe les réponses sont variées mais jamais étranges tant elles collent parfaitement à la peau de leurs initiateurs. Le futur père de famille a choisi une Ferrari 250 GTE 2+2, une Jaguar Type E 3.8 Coupé, une Ferrari 308 GTS (jaune comme Miles Davis!), une Rolls-Royce Silver Shadow SI et une BMW 540i Touring E34. Le grand blond (sans chaussure noire) ne peut refouler ses origines familiales avec une Georges Irat 11cv mais frôle l'impertinence avec BMW M3 3.2 E36 (Daytona violett). Suivent une Ferrari 355 Berlinetta, une Jaguar XK 120 Coupé, et un Bentley 3.0 Prewar. De son côté, le flegme helvétique du plus jeune de la bande ayant retenu une Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabriolet (W111) et une BMW 3.0 CSL ne peut retenir l'arrogance de sa jeunesse avec une Porsche 911 GT3 RS type 997, une Audi RS2 et BMW E30 325i Cabriolet. Me concernant, une Lotus XI, une Jaguar MKII 3.8, une Austin-Healey 100/4 kit M, une Jaguar Type E S1 4.2 coupé et une Ferrari 550 Maranello sont sur ma liste et une Lotus Seven S2, une Alfa-Romeo Giulietta Spider, une Porsche 911 2.0I S de 1967, une Delahaye 135 Le Mans récréation et un Mercedes-Benz 500 GE châssis Long sur celle d'Hugo Baldy qui vient de nous rejoindre en tant que Spécialiste et que certains d'entre vous connaissent déjà. Enfin, Clothilde, qui est bien la seule à avoir les pieds sur terre a déclaré n'avoir besoin que des 5 000 € lui manquant pour finir la restauration de sa Peugeot 106 XSI !!! Bravo Clothilde...

Au final, ma liste n'a jamais cessé de changer au gré de mes envies et des conversations échangées avec mes amis. Je me rappelle amusé que celles de mes petits camarades n'étaient pas les mêmes en avril 2020... Preuve que cette passion insatiable nous anime et nous accompagne au gré du temps qui passe. Saint Augustin disait que celui qui se perd dans sa passion a moins perdu que celui qui la perd... Nous ne pourrons lui donner tort ! Merci à tous les passionnés qui nous ont fait confiance !

How about playing the €500,000 game?! We could play the game of 1 million or even 10 or more, but once I've given you the rules you'll understand that it's more difficult to maintain a limited budget when you're talking about passion than to exceed the limits. It's like everything else, when you have everything you want without difficulty, belonging and enjoyment no longer have the same taste. So here are the rules: €500,000 budget and five cars, each with a different use... You have 5 minutes! More seriously, if some of you want to answer it's here: voitures@aguttes.com

Within our team the answers are varied but never strange as they stick perfectly to the skin of their initiators. The future father of the family chose a Ferrari 250 GTE 2+2, a Jaguar E-Type 3.8l, a Ferrari 308 GTS (yellow like Miles Davis!), a Rolls-Royce Silver Shadow SI and a BMW 540i Touring E34. The tall blond guy (without black shoes) can't repress his family origins with a Georges Irat 11hp but borders on impertinence with a BMW M3 3.2 E36 (Daytona Violet), followed by a Ferrari 355 Berlinetta, a Jaguar XK 120 FHC and a Bentley 3.0 Prewar. For his part, the Swiss phlegm of the youngest of the gang having retained a Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Convertible (W111) and a BMW 3.0 CSL cannot retain the arrogance of his youth with a Porsche 911 GT3 RS type 997, an Audi RS2 and BMW E30 325i Convertible. For me, a Lotus XI, a Jaguar MKII 3.8, an Austin-Healey 100/4 M, a Jaguar E-Type S1 4.2 and a Ferrari 550 Maranello are on my list and a Lotus Seven S2, an Alfa-Romeo Giulietta Spider, a 1967-Porsche 911 2.0I S, a Delahaye 135 Le Mans re-creation and a Mercedes-Benz 500 GE Long chassis are on the one of Hugo Baldy who has just joined us as a Specialist and whom some of you already know. Finally, Clothilde, who is indeed the only one with "her feet on the ground", has declared that she only needs the 5,000 € she is missing to finish the restoration of her Peugeot 106 XSI !! Clothilde you rock...

In the end, my list never stopped changing according to my desires and the conversations I had with my friends. I remember with amusement that those of my little teammates were not the same in April 2020... Proof that this insatiable passion animates us and accompanies us as time goes by. Saint Augustin used to say who loses himself in his passion has lost less than who loses it... We cannot prove him wrong!

Thank you to all the passionate people who have put their trust in us!

Gautier Rossignol

AUTOMOBILES



ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING	12	FORD CORTINA LOTUS	30
ALPINE A310 1600 VE	33	GEORGES RICHARD UNIC	14
ARIES SPIDER TYPE O 23 14/18 CV	22	HONDA S600	1
AUSTIN HEALEY 3000 MK3 BJ8	24	JAGUAR XK 120 FHC	25
AUTOBIANCHI A112 ABARTH	34	JAGUAR XK 150 FHC 3,4	26
BMW 503 COUPÉ	27	LANCIA DELTA EVO 2 BIANCO PERLATO	53
BMW 745I E23	41	LANCIA FULVIA 1600 HF LUSO	31
BMW 850 CI	39	MATRA DJET V	32
BMW ISETTA 300	18	MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE	17
BMW M535I	36	MERCEDES-BENZ 560 SEL	40
BMW M635 CSI	37	MERCEDES-BENZ E60 AMG	54
BMW Z1	38	MG B BLACK EDITION	57
CITROËN 2 CV AZ	3	MG B CABRIOLET	19
CITROËN CX 2000 PALLAS	4	MORRIS MINI COOPER S	35
CITROËN DS 23 PALLAS	5	NISSAN GTR	55
CITROEN TRACTION 11 NORMALE BELGE	42	OPEL KADETT GTE CONRERO	29
D.B HBR5 FIA	28	PEUGEOT 203 CABRIOLET	15
DEMEESTER TORPEDO 8CV	21	PEUGEOT 205 GENTRY	7
DERBY SPORT 9 HP	13	PEUGEOT 205 GTI 1,9	8
FERRARI 308 GTB VETRORESINA	45	PEUGEOT 205 T16	52
FERRARI 400 BA	49	PEUGEOT 306 CABRIOLET 1,6	10
FERRARI 412 GT	48	PEUGEOT 309 GTI 16 DIMMA	9
FERRARI 512 BB	46	PEUGEOT 405 MI 16	6
FERRARI F355 CHALLENGE	50	PORSCHE 911 CARRERA RS 3.0 FIA	51
FERRARI MONDIAL 3.0 QV	56	PORSCHE-DIESEL TYPE 218 STANDARD	20
FERRARI MONDIAL 3.2 CABRIOLET	47	ROLLS-ROYCE CAMARGUE EX SHAH D'IRAN	43
FERRARI TESTAROSSA	44	SAAB 9-3 LEICA CABRIOLET	11
FIAT 1100 ES PININFARINA	16	ZEDEL TYPE P	23
FIAT 500 JARDINIÈRE	2		

Rare à la vente
Vive et attachante
Frais récents

*Rare for sale
Lively and endearing car
Recent repairs*

5 000 - 7 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 1005853

*French registration title
Chassis N° : 1005853*



1972 Honda Z600

La Honda Z a été produite de 1970 à 1974 et a été commercialisée chez nous sous le nom de Z 600 en référence à la cylindrée de 598cm³. Son charme et son style très personnel, sa mécanique issue de la moto particulièrement vive en fait une voiture très sympathique. Le nuancier offrait une gamme de couleurs très « flashy » et bien dans le style de l'époque. Sa lunette arrière cernée de noir qui forme le hayon lui vaudra le surnom de « télévision ». Si sa diffusion resta limitée chez nous, le nom de Honda commençait à devenir populaire et des quotas furent instaurés à l'époque pour limiter une invasion de petites japonaises en France. Son moteur affiche un haut rendement et délivre sa puissance maximale à 9 000 tr/mn.

L'équipement de série est très complet et bien au-delà de certains modèles de la catégorie supérieure. En milieu de carrière sur le marché japonais, la voiture reçoit une nouvelle plateforme et un moteur refroidi par eau hérités de la Honda Life. Honda était trop en avance sur son temps sur le marché japonais en proposant la Z coupé. La catégorie midget était encore très utilitaire au début des années 1970 et un coupé, aussi réussi soit-il, ne correspondait pas aux attentes de la clientèle. À l'exportation, le gabarit de la voiture est vraiment trop limité surtout en Amérique du Nord. En Europe, la Z coupé était une parfaite concurrente de la Mini mais Honda disposait d'un réseau réduit pour que les ventes puissent réellement décoller.

Cette rare petite Honda vendue neuve en France est aujourd'hui en bon état général. Le propriétaire actuel en fait l'acquisition en 2015 et l'entretien sera toujours fait avec soin depuis lors. La peinture fut refaite il y a quelques années, l'intérieur est d'origine et sans usure notable. Le moteur 600 fonctionne à merveille et dernièrement une ligne d'échappement sur-mesure en inox a été montée. Les freins avant sont neufs et cette petite auto originale et attachante est prête à prendre la route. Avec sa taille et sa couleur flamboyante celle-ci offre une belle alternative aux Fiat 500 et Mini bien souvent surcotées et moins rares. À collectionner d'urgence.



The Honda Z was produced from 1970 to 1974 and was marketed here under the name Z 600 in reference to the 598cc engine. Its charm and very personal style, its particularly lively motorbike-like mechanics make it a very nice car. The colour chart offered a very flashy range of colours in accordance with the style of that time. Its rear black surrounded window that forms the tailgate earned it the nickname «television». Although its distribution remained limited in France, the Honda name was beginning to become popular and quotas were introduced at the time to limit an invasion of little Japanese cars in France. Its engine is highly efficient and delivers its maximum power at 9000 rpm. The standard equipment is very

complete and well beyond certain models in the higher category. In mid-career on the Japanese market, the car receives a new platform and water-cooled engine inherited from the Honda Life. Honda was too far ahead of its time in the Japanese market with the Z coupe. The midget class was still very utilitarian in the early 1970s and a coupe, however successful it was, did not meet customer expectations. For export markets, the car's size is really too limited, especially in North America. In Europe, the Z coupe was a perfect competitor to the Mini, but Honda had a small network so that sales could really take off. This rare little Honda sold new in France is today in good general condition. The current owner will acquire it in 2015 and the maintenance

will always be done with care since then. The paint was redone a few years ago, the interior is original and without notable wear. The 600 engine is working perfectly and recently a custom made stainless steel exhaust system was installed. The front brakes are new and this original and charming little car is ready to hit the road. With its size and its flamboyant colour it offers a nice alternative to the Fiat 500 and Mini which are often overpriced and less rare. To be collected urgently.

Révision récente par l'Atelier 500
 Restauration ancienne
 Prête à prendre la route

*Recently overhauled by Atelier 500
 Old restoration
 Ready to hit the road*

8 000 - 12 000 €

Carte grise française de collection
 Châssis N° : 295338

*French registration title as a historic vehicle
 Châssis N° : 295338*



1973 FIAT 500

Giardiniera

Dénomination commerciale connue dans le monde entier, la 500 a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Coccinelle ou la 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous la forme moderne que vous connaissez. La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin en juillet 1957. Elle est équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm³, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch. Pour faire évoluer son modèle, la firme turinoise présente alors en 1957 deux nouvelles versions. L'année suivante en 1958, Fiat lance une version Sport équipée d'un moteur porté à

499,5 cm³ et développant 21 ch ! En 1960, la 500 devient 500 D, une déclinaison «utilitaire» voit alors le jour, c'est la naissance de la Fiat 500 Giardiniera (jardinière) produite à 327 000 exemplaires.

La petite 500 Giardiniera que nous vous présentons ici fut mise en circulation pour la première fois en septembre 1973. Restaurée à la fin des années 2000, cette attachante petite citadine fut achetée par son actuelle propriétaire en 2011. La voiture venait alors d'être intégralement repeinte dans sa couleur noire, et la sellerie ainsi que la capote avaient été refaites. Cette 500 Jardinière fut très régulièrement conduite par

sa propriétaire pour ses déplacements dans Paris, et se trouve en bon état général malgré quelques petits défauts dus à la vulnérabilité de la voiture. A ce jour, la petite 500 ne sert plus beaucoup, mais elle a bénéficié courant février 2021 d'une révision complète à l'Atelier 500 installé à Issy-les-Moulineaux et se trouve donc prête à reprendre la route. L'habitacle est propre et la capote en bon état est parfaitement fonctionnelle. Un véritable tube de l'été pour vos sorties parisiennes ou vos balades dominicales à la campagne.



As world-famous name, the 500 has made Fiat internationally popular. As famous as the Beetle or the 911, its fame is such that it has reappeared in recent years in the modern form you know it. The very first Fiat Nuova 500 series was presented in Turin in July 1957. It is equipped with a 479cc air-cooled vertical twin-cylinder engine, arranged at the rear, delivering 13 hp. In order to develop its model further, the Turin firm presented two new versions in 1957. The following year, in 1958, Fiat launched a Sport version equipped with an engine increased to 499.5 cc and developing 21 hp! In 1960, the 500 became the 500 D,

and a «utility» version was born, the Fiat 500 Giardiniera (Gardener) with a production of 327,000 units.

The little 500 Giardiniera that we present here was first put into circulation in September 1973. Restored at the end of the 2000s, this charming little city dweller was bought by its current owner in 2011. The car had just been completely repainted in black and the upholstery and soft top had been redone. This 500 Giardiniera was regularly driven by its owner for her trips in Paris, and is in good general condition despite some small defects due to the vulnerability of the car. To date, the small 500 is no longer in much use,

but in February 2021 it was overhauled at the Atelier 500 in Issy-les-Moulineaux and is now ready to hit the road again. The passenger compartment is clean and the soft top in good condition is perfectly functional. A real summer hit for your Parisian outings or your Sunday strolls in the countryside.

Vert embrun
Très saine
Faible kilométrage d'origine

*Vert embrun
Sound car
Few kilometers from new*

8 000 - 12 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 8424503

*French registration title
Chassis N° : 8424503*



Citroën 2 CV

1961

Dans ce cas précis, on ne parle plus de voiture mais de mythe et peut-être d'art de vivre. La 2 CV Citroën doit sa naissance à un visionnaire nommé Pierre-Jules Boulanger. Concept génial, elle est une voiture simple et robuste nécessitant très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 quand les ingénieurs de chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour Toute Petite Voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Objet désiré à son lancement, il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession tant le cahier de commande est remplie. Stoppée en

1990 après 42 ans de carrière, la production de ce mythe automobile français s'éleva à plus de cinq millions d'exemplaires et reste encore aujourd'hui la sixième voiture française la plus vendue.

La 2 CV ici présentée fut mise en circulation pour la première fois en 1961. Peinte du magnifique coloris vert embrun spécifique à ces années de production, l'intérieur est lui en skaï rouge. La voiture fut aux mains d'un même propriétaire pendant plusieurs décennies et servait aux petits trajets autour de son village et dans sa propriété. Le collectionneur et propriétaire actuel l'achète l'année dernière et remet la

Citroën en route : redémarrage du moteur, nettoyage du réservoir et des pneus neufs après une période d'immobilisation. Celle-ci est incroyablement saine et ne présente qu'une corrosion de surface tout à fait charmante. L'intérieur est dans un état neuf d'origine et tout porte à croire que le kilométrage de la voiture est très faible. Jamais restaurée et véritable « time capsule » comme le disent les anglais, cette 2 CV pourra être utilisée comme telle et suscitera bien l'admiration lors des promenades à son volant.



In this particular case, we are no longer talking about cars but about myths and perhaps the way of life. The 2 CV Citroën owes its birth to a visionary named Pierre-Jules Boulanger. A brilliant concept, it is also a simple and robust car requiring very few maintenance. Its origins date back to the 1930s when Citroën engineers launched a project for very small cars. He was supported by figures such as Flaminio Bertoni and André Lefebvre. It was a desired object when it was launched, and it is not unusual to wait several years before taking possession of it, so full is the order book. Stopped in 1990 after a 42-year career, the

production of this French automobile myth will amount to more than five million copies and remains the sixth best-selling French car today. The 2 CV presented here was first put into circulation in 1961. Painted in the magnificent vert embrun colour specific to those years of production, the interior is in red leatherette. The car was in the hands of the same owner for several decades and was used for short journeys around his village and on his property. The collector and current owner bought it last year and put the Citroën back on the road: restarting the engine, cleaning the tank and offering new tyres after a period of immobilization. The car

is incredibly healthy and has only a charming light rust on the body. The interior is in original condition and everything suggests that the car's mileage is very low. Never restored and a real time capsule, this 2 CV can be used as such and will be admired during the rides at the wheel.

Kilométrage d'origine
Rare version Pallas
Très saine

*Original low mileage
Rare Pallas version
Very sound*

12 000 - 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 15MB6681

*French registration
Chassis N° : 15MB6681*



CITROËN CX 2000

1978

Pallas

Difficile tâche que de succéder à la légendaire Citroën DS ! La CX sortie des chaînes en 1975 change littéralement de style et marque la différence avec le dessin du designer Robert Opron moins radical mais tout aussi élégant. La CX connaîtra aussi une longue carrière et si elle ne présente pas d'évolution technique majeur, c'est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Au lancement seulement 2 moteurs seront disponibles, un 2l et un 2.2l

à carburateur. La Citroën CX rencontre rapidement un succès et les ventes dépassent dès 1975 les 100.000 unités. Au cours de l'été 1975, la gamme CX est complétée avec les finitions Confort, Super et Pallas, version qui nous intéresse aujourd'hui. Nul doute que les amateurs aux chevrons ont compris l'intérêt de mettre de côté les plus beaux exemplaires de la digne héritière de la DS.

La CX présentée dans ces pages est une version Pallas de l'année modèle 1978. De

couleur Beige Opale référence AC 078, l'intérieur est en tissu beige et le moteur est le 2.0l accouplé à une boîte de vitesse mécanique. La voiture se présente à nous dans un état d'origine exceptionnel car d'après son historique, celle-ci ne posséderait que 23 000 km d'origine. En effet l'état général de la CX est superbe et arbore encore sa première peinture, alors que l'intérieur, hormis le siège conducteur un peu usé, est dans un état neuf. Rare version équipée de la direction Diravi en option à



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

l'époque, elle passera la grande partie de sa vie dans l'Aveyron avec l'immatriculation 4113 LK 12. Elle est soigneusement gardée par son premier propriétaire qui ne s'en sert qu'occasionnellement jusqu'au début des années 80. En 2000 alors que la voiture ne possède que 21 000 km et après une période d'immobilisation, des frais de remise à niveau sont entrepris par la famille du propriétaire tels que le change-

ment de ligne d'échappement, le remplacement des 5 sphères et une remise en état des freins. Plus récemment la pompe à eau fut remplacée. Conservée dans la famille B depuis l'origine, le propriétaire actuel en fait l'acquisition l'année dernière. Rare sont les premières versions de CX Pallas à vendre et encore moins dans cet état exceptionnel. Cet exemplaire s'adressera donc à un amateur éclairé.



It was a difficult task to succeed the legendary Citroën DS! The CX, which came off the production line in 1975, literally changes its style and marks the difference with the less radical but equally elegant design by designer

Robert Opron. The CX will also have a long career and if it does not present any major technical evolution, it is nevertheless the first Citroën with a transverse front engine. At the launch only 2 engines will be available, a 2l and

a 2.2l with carburettor. The Citroën CX is quickly a success and sales exceed 100,000 units by 1975. In the summer of 1975, the CX range is completed with the Comfort, Super and Pallas finishes, the version we are interested in today.

No doubt the fans with the chevrons understood the interest of setting aside the most beautiful examples of the worthy successor to the DS. The CX presented in these pages is a Pallas version of the 1978 model year. The paint is in Beige Opal ref AC 078, the engine is the 2l model coupled to a mechanical gearbox. The car is presented to us in an exceptional original condition because according to its history, it would have only 23 000 km of original. Indeed the general condition of the CX is superb and still has its first paint and the interior, except the driver's seat which is a little worn, is in new condition. Originally the car is staying in the

Aveyron and has the registration 4113 LK 12. It is carefully guarded by its first owner who only used it occasionally until the beginning of the eighties. In 2000, when the car has only 21 000 km and after a period of immobilisation, the owner's family undertakes a refurbishment such as changing the exhaust line, replacing the 5 spheres and repairing the brakes. More recently the water pump was replaced. Kept in the B family since the beginning, the current owner acquired it last year. Rare are the first versions of CX Pallas for sale and even less in this exceptional condition. This copy will therefore appeal to an enlightened amateur.



AGUTTES

Historique connu
 Désirable version à boîte hydraulique
 Nombreux frais d'entretien ces dernières années

*Known history
 Desirable version with hydraulic gearbox
 Numerous maintenance costs in recent years*

25 000 - 35 000 €

Carte grise française de collection
 Châssis N°00FE6973

*French registration papers (as a historic vehicle)
 Chassis number: 00FE6973*



Citroën **DS 23** Pallas

1973

Comme le dit Roland Barthes, «à son apparition, la DS 19 a fonctionné comme un objet magique, luisant, sans jointure, avec beaucoup de vitres, sorte d'objet tombé du ciel ». Et le regard que l'on porte aujourd'hui à la Citroën est toujours le même. De nos jours, la DS est encore un OVNI, et bien peu d'automobiles renvoient une image aussi forte. Ultime évolution de la mythique DS, la DS 23 sort des chaînes en septembre 1972. Le moteur développe 130ch dans sa version à

injection électronique. Il y a déjà des rumeurs de succession au sein de la famille Citroën et la DS vieillissante a besoin de nouveauté. La DS 23 vient donc remplacer la 21 qui sera alors renommée « D Super 5 » et se verra équipée de la boîte mécanique. Le moteur 2.3l, pour l'année modèle 1973 est disponible en version carburateur ou injection, et peut être accouplé à trois versions de boîtes de vitesses : mécanique, hydraulique ou automatique. Ce moteur fait une remarquable carrière et apporte à la

DS encore plus de souplesse et de couple, lui permettant d'atteindre presque 190 km/h en vitesse de pointe. Le pilote essayeur André Costa de l'Auto-Journal appréciera alors un caractère nouveau : « Avec ses 130ch et sa courbe de puissance dodue, la 23 est devenue, si son pilote le désire, une battante qui malgré son poids, se faufile bien sur les petites routes tout en avalant l'autoroute avec gloutonnerie... »

La DS 23 Pallas que nous vous proposons ici



AGUTTES

est une version carburateur à boîte de vitesses hydraulique, immatriculée pour la première fois le 17 avril 1973 dans les Alpes Maritimes. Son premier propriétaire la conservera 7 ans avant de la céder à M. Marquer, résident parisien, en 1980. Celui-ci la conservera pendant 33 ans avant qu'elle ne rejoigne la collection de Pierre Brignole en 2013. Complète et en bon

état de fonctionnement, cette DS 23 a semble-t-il toujours bien été entretenue. A l'exception de quelques petits défauts de carrosserie, la voiture présente bien dans sa teinte d'origine Beige Tholonet. L'intérieur quant à lui présente une jolie patine. Son comportement routier est conforme à nos attentes : la boîte de vitesses est douce et l'ensemble du système hydraulique

fonctionne bien. De nombreux travaux ont été entrepris depuis 2014, tels que le changement des sphères de suspension, l'installation d'une ligne d'échappement en inox, le changement de la pompe hydraulique, des courroies ou encore de l'ensemble des durites intervenus début 2019.



As Roland Barthes put it, "When it appeared, the DS 19 acted like a magical object, seamless and shining, with lots of windows, like something that had fallen from the sky." And today, we still look at

the Citroën in the same way. Nowadays, the DS remains a UFO, and few cars project so strong an image. The ultimate evolution of the mythical DS, the DS 23 came off the air in September 1972. The engine develops 130 hp in its elec-

tronically injected version. There were already rumours of succession within the Citroën family and the ageing DS needed something new. The DS 23 therefore replaced the 21, which was then renamed «D Super 5» and was equipped with

a mechanical gearbox. The 2.3l engine, for the 1973 model year, was available in carburettor or injection version, and could be coupled to three gearbox versions: mechanical, hydraulic or automatic. This engine has had a remarkable career and gives the DS even more flexibility and torque, enabling it to reach almost 190 km/h top speed. The test driver André Costa of the Auto-Journal will then appreciate a new character: «With its 130 hp and its plump power curve, the 23 has become, if its driver so desires, a fighter that despite its weight, threads its way well on small roads while gluttonously swallowing the motorway...».

The DS 23 Pallas that we propose here is a carburettor version with a hydraulic gearbox, first registered on April 17, 1973 in the Alpes

Maritimes. Its first owner kept it for 7 years before selling it to Mr. Marquer, a Parisian resident, in 1980. He will keep it for 33 years before it joins Pierre Brignole's collection in 2013. Complete and in good working order, this DS 23 has apparently always been well maintained. With the exception of a few minor bodywork defects, the car looks good in its original Beige Tholonet colour. The interior has a nice patina. Its road handling is in line with our expectations: the gearbox is smooth and the entire hydraulic system works well. A lot of work has been undertaken since 2014, such as changing the suspension spheres, installing a stainless steel exhaust system, changing the hydraulic pump, belts and all the hoses at the beginning of 2019.



Seulement 51 700 kilomètres
 Première main
 Historique complet et carnets

*Only 51,700 kilometres
 First hand
 Full history and notebooks*

14 000 - 18 000 €

Carte grise française
 Châssis n° : VF315BD6270422144

*French registration title
 Châssis n° : VF315BD6270422144*



1991 Peugeot 405 **MI 16**

Après avoir confirmé le succès commercial de la 205 GTI, Peugeot souhaite continuer de surfer sur la vague de la sportivité. Ainsi, à peine dévoilée au grand public en 1987, la 405 sort ses griffes et reçoit le patronyme de MI 16 sur sa malle arrière, et le 4 cylindre 16 soupapes de 1905 cm³ développant 160 chevaux. L'époque est à la mode du turbo, et la marque sochaliennaise doit faire face à une concurrence féroce, Renault 21 Turbo en tête. Mais avec son injection Bosh

Motronic, la puissance est au rendez-vous jusqu'à 6500 tr/min, de quoi offrir du caractère et des sensations en haut du compte tours avec près de 220 km/h annoncés en pointe. En 1992, Peugeot proposera une 405 MI 16 profondément remaniée, c'est la naissance de la phase 2 qui sera commercialisée jusqu'en 1995. La cylindrée est portée à 1998 cm³ alors que le moteur perd en puissance avec 5 chevaux de moins, la faute au pot catalytique devenu la norme. La course du moteur est réduite,

l'alésage augmente, tout comme le couple, mais rien n'y fait, la MI 16 phase 1 reste devant en terme de performances pures faisant d'elle la plus recherchée des deux. A l'heure où les belles 205 GTI ont déjà atteint des sommes folles, la 405 MI 16 encore accessible sur le marché est probablement celle sur laquelle il faut désormais miser.

Celle que nous vous présentons ici est une phase 1 vendue neuve le 26 septembre 1991 par le concessionnaire Peugeot Ortellì à Cagnes-



AGUTTES

sur-Mer, pour la somme de 179 000 francs, en atteste la facture de livraison originale. Elle est alors livrée avec un intérieur en cuir, la climatisation ou encore les sièges chauffants. Notre exemplaire porte encore à ce jour sa première immatriculation, tout simplement parce qu'il s'agit d'une exceptionnelle première main affichant seulement 51 648 kilomètres. Ce kilométrage particulièrement faible est dû au fait que le couple avait acheté cette auto lorsqu'ils partirent s'installer dans le sud pour leur retraite.

Habitant en plein centre de Cagnes-sur-Mer, ils n'utilisaient leur 405 qu'à de rares occasions. Comme en témoigne le carnet d'entretien, et l'intégralité des factures, cet exemplaire a bénéficié d'un suivi sérieux et d'entretiens réguliers dans le réseau Peugeot. Tout cela s'illustre lorsque nous approchons la voiture puisqu'elle se présente à nous dans un état d'origine absolument unique. La carrosserie est en très bel état et l'intérieur en cuir est à peine patiné. En y regardant de plus près, il semble

même que la banquette arrière n'ait quasiment jamais accueilli de passagers. Remontée à Paris pour les besoins de la vente, la voiture est venue par la route et a bénéficié d'un entretien général. Ainsi, le kit de distribution a été changé, tout comme la pompe à carburant, la pompe à eau, ou encore les bougies. Compte tenu de son kilométrage, de son historique et de son état général, cette 405 MI 16 phase 1 possède tous les atouts d'un youngtimer à collectionner de toute urgence.



After confirming the commercial success of the 205 GTI, Peugeot wishes to continue surfing the wave of sportiness. Thus, hardly unveiled to the general public in 1987, the 405 got its claws out and received the

MI 16 name on its rear trunk, and the 1905 cm³ 16-valve 4-cylinder developing 160 horsepower. The era is in fashion for turbocharging, and the Sochalian brand has to face fierce competition, Renault 21 Turbo in the lead. But with its Bosh

Motronic injection, the power is there up to 6500 rpm, enough to offer character and sensations at the top of the rpm count with nearly 220 km/h announced in peak. In 1992, Peugeot will propose a 405 MI 16 deeply reworked, it is

the birth of the phase 2 which will be marketed until 1995. The cubic capacity is increased to 1998 cm³ while the engine loses power with 5 horsepower less, the fault of the catalytic converter which has become the norm. The engine stroke is reduced, the bore increases, as does the torque, but nothing changes, the MI 16 phase 1 remains ahead in terms of pure performance making it the most sought after of the two. At a time when the beautiful 205 GTIs have already reached crazy amounts, the 405 MI 16 still available on the market is probably the one to bet on from now on.

The one we present here is a phase 1 sold new on September 26, 1991 by the Peugeot Ortelli dealer in Cagnes-sur-Mer, for the sum of 179,000 francs, as attested by the original delivery invoice. It is then delivered with a leather interior, air conditioning and heated seats. To this day, our car still bears its first registration, simply because it is an exceptional first hand with only 51,648 kilometres. This particularly

low mileage is due to the fact that the couple had bought this car when they moved south for their retirement. Living in the centre of Cagnes-sur-Mer, they only used their 405 on rare occasions. As can be seen from the maintenance book, and all the invoices, this car benefited from serious follow-up and regular maintenance in the Peugeot network. All this is illustrated when we approach the car as it is presented to us in an absolutely unique original condition. The bodywork is in very good condition and the leather interior is barely patinated. On closer inspection, it even seems that the back seat has hardly ever been used to seat passengers. Taken back to Paris for sales purposes, the car came by road and benefited from a general maintenance service. Thus, the distribution kit was changed, as well as the fuel pump, the water pump and the spark plugs. Given its mileage, its history and its general condition, this 405 MI 16 phase 1 has all the assets of a youngtimer to be collected urgently.



AGUTTES

Très rare à la vente
Configuration originale
106 000 km d'origine

*Very rare on the market
Beige leather interior
Only 106 000 kms from new*

18 000 - 22 000 €

Titre de circulation hollandais
Châssis n° : VF320CDF224761230

*Dutch registration
Chassis N°: VF320CDF224761230*



1992 Peugeot 205

Gentry MAYFAIR

En 1986, soit deux ans après le lancement à succès de la première Peugeot 205 GTI 1.6, le constructeur sochalien propose à son catalogue une deuxième version de l'icône sportive des années 80-90 à petit prix. Celle-ci se révèle encore plus convaincante, avec une cylindrée de 1.9l et une puissance de 130 ch obtenue à 6 000 tr/min! Le 1 000 mètres départ arrêté passe alors sous la barre

des 30 secondes ce qui est déjà exceptionnel pour l'époque. Pour parer à ces belles performances, un train avant ultra efficace et des freins à disques sont montés à l'avant, mais aussi à l'arrière. La GTI connaîtra un succès total avant de tirer sa révérence en 1994. La Gentry ne vient pas en remplacement de la GTI mais pour seconder la carrière de celle-ci. Au début des années 90 les GTI doivent se faire

plus discrète et la clientèle a changé. Les Clio Baccara sont les nouvelles reines du 16ème et Peugeot tient à attaquer ce marché.

La 205 Gentry ici présentée est une très rare version beige Mayfair vendue neuve en Hollande. Mise en circulation pour la première fois le 9 Juillet 1992, elle dispose d'une configuration intéressante. Elle est équipée du toit ouvrant panoramique et de la boîte mécanique.



AGUTTES

Elle fut toujours très bien entretenue au près de garages Peugeot ou de spécialistes de la 205. Son état actuel est excellent, l'intérieur est sans défaut et le cuir des sièges sans usure ou déchirure. Le beige spécifique à la couleur Mayfair est présent partout, du volant jusqu'au pommeau de changement de vitesses ou même les ceintures de sécurité et tout est dans un état

proche de la perfection. Le carnet d'entretien atteste le kilométrage d'origine et la voiture est vendue avec ses deux clefs et le « plip » de centralisation d'époque. L'essai nous confirmera la grande fraîcheur de la 205. Le moteur 1.9 l de 105 ch est un modèle d'agrément et de douceur. La distribution, pompe à eau, filtres et bougies furent remplacés en juin 2020

à 104 400 km. Cette 205 est un collector en puissance et certains historiens de la marque parlent d'environ 200 exemplaires seulement fabriqués dans cette configuration.



Sporty icon of the 80s and 90s at a low price. In 1986, two years after the successful launch of the first Peugeot 205 GTI 1.6L, the Sochalian manufacturer offered a second version in its catalogue. This one

proved to be even more convincing, with a 1.9L cylinder capacity and 130 horsepower obtained at 6,000 rpm! The 1,000 metres from a standstill then goes under the 30-second mark, which is already exceptional for the time.

In order to counter these great performances, a highly efficient front suspension and disc brakes are fitted at the front and rear. The GTI was a complete success before it was retired in 1994. The Gentry is not a replacement for the

GTI, but rather a support for the GTI's career. In the early 1990s, the GTI had to become more discreet and the customer base had to change. The Clio Baccaras are the new queens of the 16th arrondissement in Paris and Peugeot wants to attack this market.

The 205 Gentry presented here is a very rare Mayfair beige version sold new in Holland. First put on the market on July 9th 1992, it has an interesting configuration. It is fitted with a panoramic sunroof and a mechanical gearbox. It has always been very well maintained by Peugeot garage or 205 specialists. Its current condition is excellent, the interior is flawless and the leather of the seats without wear or

tear. The beige specific to the Mayfair colour is present everywhere, from the steering wheel to the gear shift knob or even the seat belts and everything is in near perfect condition. The service book shows the original mileage and the car is sold with its two keys and the original central locking «plip». The test drive will confirm the great freshness of the 205. The 105hp 1.9 engine is a model of pleasure and smoothness. The distribution system, water pump, filters and spark plugs were replaced in June 2020 at 104,400 km. This 205 is a collector's item in power and some historians of the brand speak of only about 200 examples manufactured in this configuration of colours.



AGUTTES

17 500 km d'origine
3^e main
Très rare version phase 1

*17 500 km from new !
Three owners
Rare first phase version*

30 000 - 40 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF3741C8607830254

*French registration
Chassis N° : VF3741C8607830254*

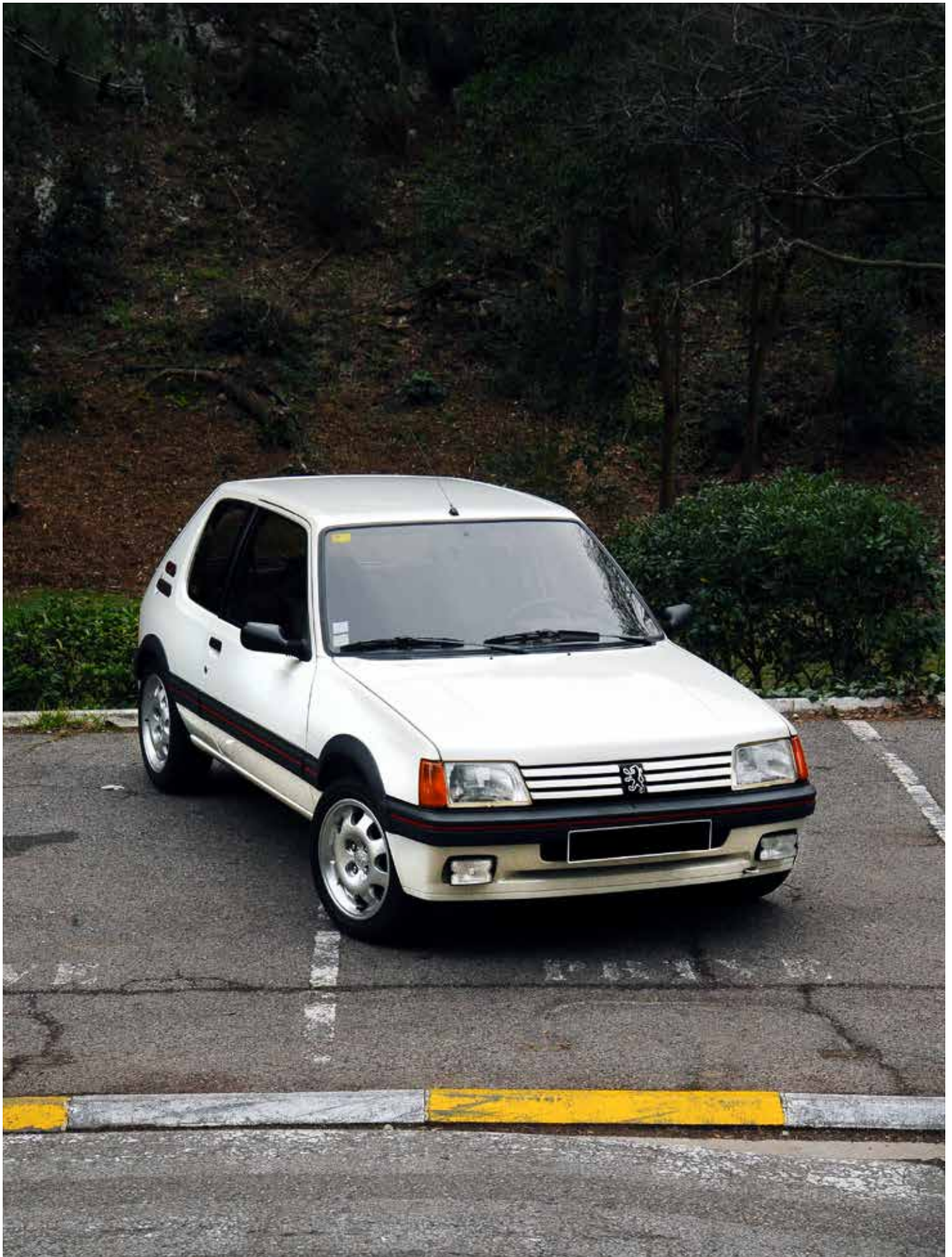


1987 Peugeot 205 GTI 1.9

Quel événement la sortie de la 205 GTI ! Enfin une sportive française qui fait concurrence aux allemandes. Volkswagen, à quelques mois près, rate quelque peu la sortie de sa Golf GTI en embourgeoisant plus que nécessaire la Golf 2 : cela profite à Peugeot. La presse salue sa performance et la petite sochaliennne est sacrée sportive de l'année par le magazine Echappement en 1984. Enfin une voiture «chic et sport» qui deviendra un symbole de toute une génération.

Pour concurrencer la Volkswagen Golf GTI, véritable instigatrice de la lignée des GTI, Peugeot dévoile la 205 GTI 1.6 au salon de Genève 1984. L'année suivante, le sacre de la Peugeot 205 Turbo 16 en championnat du monde des rallyes assied définitivement l'image de la 205 GTI. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés. Pourtant, au fil des millésimes, la concurrence se réarme. La Renault 5 GT Turbo affiche désormais 120 ch et

Volkswagen sort une version 16 soupapes sur sa Golf 2. Peugeot n'a alors d'autre choix que de lancer une version plus musclée : la 1.9 l. La 205 que nous vous présentons possède une histoire étonnante qui relève du conte de fées. Comme le certificat de l'Aventure Peugeot nous l'indique, elle fut construite à Sochaux en début d'année 1987 pour être ensuite importée en Espagne à Barcelone par la concession Peugeot locale comme voiture d'exposition. Finalement elle ne sera jamais vendue à un



AGUTTES

particulier et la concession conservera celle-ci dans son garage. Elle restera 30 ans ainsi à l'abri de la lumière mais tout en étant chaque année révisée pour la garder dans un état mécanique parfait. D'après le second propriétaire la voiture était stockée hors-sol sur un pont pour ne pas déformer les pneus MXV au contact du sol ! Un négociant monégasque en voitures anciennes repère la voiture et l'achète en 2016 pour la revendre ensuite en 2017 au

second propriétaire. Celui-ci la garde jusqu'en mars 2019 date à laquelle le collectionneur actuel s'en porte acquéreur lors d'une vente aux enchères. Dans une démarche de conservation parfaite il effectuera une révision de la GTI mais ne roulera à peine plus de 500 km à son volant et uniquement par beau temps. Aujourd'hui la voiture est toujours dans un état neuf d'origine, équipée de son très rare intérieur tissu beaucoup plus rare que le semi-cuir de série sur

la 1.9. Notre essai nous confirmera la grande fraîcheur de la voiture : aucun bruit parasite ne vient perturber la conduite de celle-ci. Le moteur prend parfaitement ses tours, la boîte est précise et le freinage très efficace. En cumulant ce kilométrage très bas et la rareté d'être une 1.9 phase 1, cette 205 se destine aux collectionneurs les plus exigeants.



What an event the release of the 205 GTI! Finally a French sports car that competes with the German ones. Volkswagen, within a few months, misses the release of its Golf GTI by over-growing the Golf

2 more than necessary: this benefits Peugeot. The press salutes her performance and the little Sochalienne is crowned Sports car of the year by the magazine Echappement in 1984. At last a «chic and sporty» car which will become a

symbol of a whole generation. To compete with the Volkswagen Golf GTI, the true instigator of the GTI lineage, Peugeot unveils the 205 GTI 1.6 at the 1984 Geneva Motor Show. The following year, the victory of the Peugeot 205 Turbo 16

in the World Rally Championship definitively established the image of the 205 GTI. Homogeneous, powerful and sold at an affordable price, it was unanimously acclaimed by journalists and enthusiasts. However, as the years go by, the competition roars. The Renault 5 GT Turbo now develops 120 bhp and Volkswagen is releasing a 16-valve version on its Golf 2. Peugeot then has no choice but to launch a more powerful version : the 1.9 litre.

The 205 that we are presenting to you has an amazing story that comes from a fairy tale. As the Peugeot Adventure certificate tells us, it was built in Sochaux at the beginning of 1987 and then imported into Spain at Barcelona by the local Peugeot dealership as a show car. In the end it was never sold to a private individual and the dealership kept it in its garage. It will remain 30 years in this way sheltered from the light but will be maintained every year to keep it in perfect

mechanical condition. According to the second owner the car was stored above ground on a bridge so as not to deform the MXV tyres on contact with the ground! A Monegasque dealer in vintage cars spotted the car and bought it in 2016 and then sold it in 2017 to the second owner. The latter kept it until March 2019 when the current collector bought it at auction. In order to ensure perfect conservation, he will carry out an overhaul of the GTI but will drive it for just over 500 km only in good weather. Today the car is still in original new condition, fitted with its very rare fabric interior much rarer than the semi leather standard on the 1.9. Our test will confirm the car's great freshness: no noises disturbs the car's driving. The engine turns perfectly, the gearbox is precise and the braking is very efficient. With its very low mileage and the rarity of being a 1.9 phase 1, this 205 is intended for the most demanding collectors.



AGUTTES

L'unique 309 par Dimma !
Moteur à compresseur
10 700 km d'origine

*The only one 309 by Dimma !
Compressor engine
10 700 kms from new*

28 000 - 40 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF33CDFW210674150

*French registration title
Chassis n° : VF33CDFW210674150*



1993 Peugeot 309 GTI 16

DIMMA Compresseur

Résultat du mélange entre Talbot et Peugeot, la 309 avait pour mission à son lancement de s'intercaler entre la pétillante 205 et la plus familiale 405. Le projet C28 est développé au moment où la marque Talbot est absorbée par le géant de Sochaux et le projet avait d'ailleurs déjà un nom, la Talbot Arizona. Peugeot récupère le prototype de cette petite berline tri-corps et fort de son succès planétaire avec la fabuleuse 205, lance dès 1987 une version sportive, ce sera la 309 GTI,

reprenant la même plateforme que la petite Peugeot. Le succès est immédiat et la 309 GTI répond à une demande de l'époque de pouvoir véhiculer quatre adultes et leurs bagages dans un confort irréprochable même en conduite sportive. On connaîtra surtout la 309 GTI à 16 soupapes, plus exclusive encore et très utilisée en Rallye Gr. N et Gr. A. De cette petite berline à l'époque plus chère qu'une 205 GTI 1.9, de nombreux pilotes en rallye en feront leur cheval de bataille. La tenue de route avec des trains

plus larges est adulée par les essayeurs de l'époque. Trop souvent oubliée car dans l'ombre des 205 GTI, n'oublions pas que Richard Burns gagne le Lombard RAC Rallye en Angleterre au volant de sa 309 GTI 16 en 1991.

La 309 GTI que nous vous présentons est une exclusive 309 GTI 16 mise en circulation pour la première fois en février 1993. De couleur gris métallisé et équipée d'un intérieur semi-cuir bleu, elle fut achetée neuve par monsieur M à Paris puis envoyée en Belgique pour être entiè-



AGUTTES

rement revue et préparée par le constructeur et préparateur Dimma. En 1995 la 309 sort des ateliers avec un kit carrosserie spécial, un arceau boulonné réalisé par Matter, des trains roulants revus avec des sublimes roues en 16 pouces et surtout une préparation moteur digne d'une voiture de course. La préparation consiste en l'ajout d'un compresseur Opcon, d'une pipe d'admission spécifique taillée dans la masse, d'une gestion électronique programmable,

d'arbres à cames Schrick et d'un collecteur PTS en inox. Le père de cette réalisation était l'ingénieur Jean Gélon, spécialiste des moteurs compressés. La puissance avoisine les 240 ch. Cette voiture roulera très peu une fois terminée. Elle passera entre les mains de propriétaires passionnés, dont un allemand, avant de revenir en France. Ils seront seulement 4 en 28 ans et la voiture ne passera pas le cap des 11 000 km d'origine. Véritable rareté, Dimma ne fabriquera

qu'une seule et unique 309 GTI à compresseur. L'ensemble des factures, double des clefs et carnets sont présents avec la voiture et justifient son kilométrage. L'essai sur les belles routes de Bourgogne nous révélera une voiture incroyablement puissante mais très homogène, au comportement sain. Ce modèle unique doit être aujourd'hui redécouvert et comblera de joie son futur propriétaire.



As a result of the mix between Talbot and Peugeot, the 309's mission at its launch was to stand between the sparkling 205 and the more family-friendly 405. The C28 project was developed at a time when Talbot

was absorbed by the Sochaux giant and the project already had a name, the Talbot Arizona. Peugeot recovered the prototype of this small saloon car and, strong of its planetary success with the fabulous 205, launches from 1987 a

sporting version, it will be the 309 GTI, taking again the same platform as the small Peugeot. It was an immediate success and the 309 GTI responded to the demand of the time to be able to transport four adults and their luggage

in irreproachable comfort, even with a sporty driving. The 309 GTI with 16 valves, even more exclusive and very much used in rallies gr N and gr A, was especially well known. From this small sedan, more expensive at the time than a 205 GTI 1.9, many rally drivers made it their hobbyhorse. The handling with wider trains was adulated by the testers of the time. Too often forgotten because in the shadow of the 205 GTI, let's not forget that Richard Burns won the Lombard RAC Rally in England at the wheel of his 309 GTI 16 in 1991.

The 309 GTI that we are presenting is an exclusive 309 GTI 16 first put on the road in February 1993. With a metallic grey colour and blue semi leather interior, it was bought new by Mr. M in Paris and then sent to Belgium to be completely overhauled and prepared by the manufacturer and tuner Dimma. In 1995 the 309 left the workshops with a special body kit, a bolted roll bar made by Matter, revised undercarriage with

sublime 16 inch wheels and above all an engine preparation worthy of a race car. The preparation consists of the addition of an Opcon compressor, a specific intake pipe, a programmable electronic management system, Schrick camshafts and a stainless steel PTS manifold. The father of this achievement was the engineer Jean Gélon, a specialist in compressed engines. The power is around 240 hp. This car won't run very much once completed. It will pass through the hands of passionate owners, including a German, before returning to France. There will only be 4 of them in 28 years and the car will not pass 11,000 kilometers on the odometer. A real rarity, Dimma will only build one and only 309 GTI with compressor. All the invoices, duplicate keys and notebooks are present with the car and justify its mileage. The test on the beautiful roads of Burgundy will reveal us an incredibly powerful but very homogeneous car. This unique model must be rediscovered today and will delight



AGUTTES

Seulement 33 400 kilomètres
Première main
Historique de factures

*Only 33,400 kilometres on the odometer
First hand car
Invoice history*

9 000 - 12 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF37DWFTF33327592

*French registration title
Chassis n° : VF37DWFTF33327592*



2002 Peugeot 306 Cabriolet 1.6

Signée Pininfarina, dans la grande tradition des coupés et cabriolets Peugeot, la 306 Cabriolet est présentée au salon de Francfort à l'automne 1993 et sera commercialisée avec succès jusqu'en 2002 à un peu plus de 75 000 exemplaires. Élégante, bien conçue et dotée de performances honorables avec pas moins de 5 motorisations, elle décrochera même le titre du plus beau cabriolet de l'année 1994 et celui du cabriolet de l'année au salon de Genève en 1998 ! Assemblée dans les usines Pininfarina à Cambiano, dans la banlieue de Turin, elle est le dernier cabriolet produit par Peugeot, qui s'orientera ensuite vers les formules coupé cabriolet. Inutile d'ajouter qu'elle est une voiture à collectionner d'urgence !

L'exemplaire que nous vous proposons ici fut produit en 2002 et immatriculé pour la première fois en mars 2003. Il s'agit donc de l'un des tout derniers exemplaires fabriqués, équipé du 1.6L de 100 chevaux, dernier moteur encore disponible depuis 2001 et l'arrivée imminente de la Peugeot 307. Immatriculé dans le nord de la France, ce cabriolet n'a connu qu'un seul propriétaire jusqu'à aujourd'hui. Présentée dans sa teinte Gris Island avec capote noire, cette 306 cabriolet est très élégante et fut bien conservée. En plus d'être une première main, elle affiche à son compteur un kilométrage exceptionnellement bas de 33 400 kilomètres confirmé par l'historique de factures de 2006 à 2021. L'état général de la voiture est par ailleurs

tout à fait cohérent avec ce faible kilométrage. La sellerie en tissu ainsi que la capote sont en très bon état, et toute l'instrumentation fonctionne normalement, à l'exception de l'affichage digital se situant sur la console centrale sous les commandes de ventilation. Il est quasiment impossible de trouver une 306 cabriolet dans cet état et avec un kilométrage aussi faible. Il n'est pas rare de voir des transactions se faire autour de 10 000 € pour de beaux exemplaires davantage kilométrés. Une occasion rare à ne pas laisser passer !



Designed by Pininfarina, in the tradition of Peugeot coupes and convertibles, the 306 Cabriolet was presented at the Frankfurt Motor Show in 1993. With slightly more than 75,000 units, this elegant, well-designed and efficient car with no less than 5 engines will even win the title of most beautiful convertible of the year in 1994 and convertible of the year at the Geneva Motor Show in 1998! Assembled in the Pininfarina factories at Cambiano, close to Turin, it is the last cabriolet produced by Peugeot. Needless to say, it is a true collector! The copy we offer you here was produced

in 2002 and first registered in March 2003. It is therefore one of the very last examples produced, equipped with the 1.6L 100hp, the last engine still available since 2001 and the imminent arrival of the Peugeot 307. Registered in the north of France, this convertible has known only one owner until today. Presented in its Iceland Grey colour with black bonnet, this 306 cabriolet is very elegant and has been well preserved. In addition to being a first hand, it has an exceptionally low odometer reading of 33,400 kilometres confirmed by the invoice history from 2006 to 2021. The overall condition

of the car is also very consistent with this low mileage. The cloth upholstery and soft top are in very good condition and all the instruments are in normal working order, except for the digital display on the centre console under the ventilation controls. It's almost impossible to find a 306 convertible in this condition and with such low mileage. It's not uncommon to see transactions of around €10,000 for beautiful cars with higher mileage. A rare opportunity not to be missed!

Edition limitée à 125 exemplaires
 Seulement 65 200 kilomètres
 Cabriolet polyvalent

*Limited edition of 125 copies
 Only 65,200 kilometres
 Versatile convertible*

9 000 - 12 000 €

Carte grise française
 Châssis n° : YS3DF75CX17004991

*French registration title
 Châssis n° : YS3DF75CX17004991*



Saab 9-3 SE CABRIOLET

2001

Série Limitée **Leica**

Apparue en 1998, la Saab 9-3 succède à la légendaire Saab 900. Construite sur la base du châssis de l'Opel Vectra (General Motors), cette toute nouvelle 9-3 présente une ligne sportive et racée, déclinée en plusieurs carrosseries, coupé, berline et cabriolet. A l'instar des autres marques nordiques dans les années 90 (Volvo principalement), Saab propose en majorité des motorisations essence, et une seule motorisation diesel, fidèle à son image de marque « propre » commercialisant des véhicules moins polluants que la moyenne. Le moteur 2.0L à injection sera proposé en 130, 154 et 184 chevaux, tout comme sa version turbo qui proposera également 3 niveaux de puissance, 150, 185 et 205 chevaux. Avant de laisser place à la seconde génération apparue fin 2002, la 9-3 première version sera commercialisée à près de 450 000 exemplaires toutes déclinaisons

confondues. Quelques versions limitées seront commercialisées, parfois spécifiques aux pays de commercialisation. C'est le cas de l'édition Leica produite en collaboration avec Leica France et donc proposée uniquement dans l'Hexagone. L'exemplaire que nous présentons ici est le 31^e sur les 125 cabriolets fabriqués pour le marché français et se trouve équipé du 4 cylindre 2.0L turbo de 150 chevaux. Vendu neuf par le concessionnaire Saab de Mulhouse en juillet 2001, le cabriolet 9-3 Leica se distingue par ses sièges en cuir gris anthracite et bleu avec un tableau de bord gris titane et un volant sport. Cette séduisante suédoise fut régulièrement entretenue par le concessionnaire Saab Premium Automobiles qui avait vendu la voiture en 2001, en témoigne les nombreuses factures présentes dans le dossier historique de la voiture. Celles-ci accompagnent naturellement

les manuels d'utilisation et carnet d'entretien ainsi que l'ensemble des contrôles techniques depuis 2005. Un appareil photo Leica était livré à chaque acheteur, mais nous comprenons aisément que son propriétaire ait fait le choix de le conserver. Ce cabriolet Saab est équipé de la boîte mécanique à 5 rapports et n'affiche que 65 200 kilomètres au compteur. En effet, l'aspect général de la voiture est excellent, la carrosserie ne présente pas de traces de rayures ou de chocs et la sellerie en cuir a été parfaitement préservée. La capote triple-épaisseur est impeccable et sa commande hydro-électrique fonctionne normalement. Voiture moderne et sûre, ce cabriolet Saab présente toutes les qualités d'une bonne routière confortable et accueillante sachant se montrer polyvalente entre autoroute et petites départementales ensoleillées.



The Saab 9-3, which appeared in 1998, is the successor to the legendary Saab 900. Built on the basis of the Opel Vectra chassis (General Motors), this all-new 9-3 has a sporty and sleek design, available in several body styles, coupé, saloon and cabriolet. Following the example of the other Nordic brands in the 1990s (mainly Volvo), Saab offers mainly petrol engines and a single diesel engine, faithful to its «clean» brand image marketing vehicles that are less polluting than the average. The 2.0L injection engine will be offered in 130, 154 and 184 hp, as will its turbo version, which will also offer three power levels, 150, 185 and 205 hp. Before giving way to the second generation that appeared at the end of 2002, the first version of the 9-3 will be sold in nearly 450,000 units in all versions. A few limited versions will be marketed,

some of them specific to the countries in which they are sold. This is the case of the Leica edition produced in collaboration with Leica France and therefore only available in France.

The example we present here is the 31st of the 125 convertibles manufactured for the French market and is equipped with the 4 cylinder 2.0L turbo with 150 horsepower. Sold new by the Saab dealer in Mulhouse in July 2001, the 9-3 Leica cabriolet is distinguished by its anthracite grey and blue leather seats with a titanium grey dashboard and a sports steering wheel. This attractive Swedish car was regularly serviced by the Saab Premium Automobiles dealer who sold the car in 2001, as evidenced by the numerous invoices in the car's historical file. These naturally accompany the user and maintenance manuals as well as all technical inspections

since 2005. A Leica camera was delivered to each buyer, but we can easily understand why the owner chose to keep it. This Saab convertible is equipped with the 5-speed mechanical gearbox and has only 65,200 kilometres on the odometer. The overall appearance of the car is excellent, the bodywork is free of scratches and bumps and the leather upholstery has been perfectly preserved. The three-layer soft top is impeccable and its hydro-electric control is working normally. A modern and safe car, this Saab cabriolet has all the qualities of a good, comfortable and welcoming roadster that can be used on a variety of routes between motorways and small, sunny country roads.

LA COLLECTION DE MONSIEUR T.

Lots 12 à 14



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

Un des 2 255 cabriolets construits
Restauration de très grande qualité
Carrosserie Superleggera

*One of 2 255 cabriolets built
High quality restoration
Superleggera body*

80 000 - 120 000 €

Titre de circulation belge
Chassis : AR 192972 - N° Touring: 15796
Moteur: AR 00601 06672

*Belgian registration papers
Chassis : AR 192972 - N° Touring: 15796
Moteur: AR 00601 06672*



Alfa Romeo 2600

1964 Spider Touring

Véritabile vaisseau amiral de la marque Alfa Romeo, la 2600 était déclinée dès 1962 en coupé et en cabriolet. Modèle de grand luxe doté de quatre vraies places et habillé par le carrossier Touring, c'est une voiture élégante et performante dont la production totale se limitera à seulement 2 255 exemplaires compte tenu de son prix de vente élevé pour l'époque. Si le châssis est une évolution de la série précédente à moteur 2.0l (Tipo 102), la Tipo 106 bénéficie de

quelques retouches et améliorations, mais le plus important se trouve sous son capot avant avec l'arrivée du nouveau six-cylindre double arbre de 2 584 cm³ développant 145 ch. La 2600 Spider devient une voiture de grand standing avec des lignes tendues, une belle habitabilité et des performances de premier plan lui permettant alors de rivaliser avec les voitures les plus prestigieuses de sa catégorie. Longtemps dans l'ombre du Spider 1600 (Tipo 101) ce modèle est depuis quelques années

recherché pour ses grandes qualités routières et sa rareté.

Selon le certificat délivré par le Museo Storico Alfa Romeo, le modèle que nous présentons fut produit le 7 avril 1964 et livré à Rome le 7 mars 1966 au garage Raganelli. Quelques temps plus tard, la voiture sera expédiée au consultât d'Italie de New York avant qu'un certain David Switzer résident à Hollywood en prenne possession. On retrouve d'ailleurs



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

notre voiture sur le 2600 Register au nom de ce dernier en mars 1986 et ce jusqu'en avril 2005. En 2006, la voiture est de retour en Europe et sera intégralement restaurée par les sociétés OKP Engineering à Munich et Alfa Classic Center à Dortmund. Un descriptif très précis retrace chaque étape de la restauration avec un dossier photo important. La voiture partira ensuite en Angleterre en 2007 pendant 3 ans avant de rejoindre Saint-Rémy-de-Provence en 2010. C'est là que le propriétaire actuel en prendra possession il y a deux ans. Comptabilisant 26 450 km au compteur

depuis sa restauration, l'état de cette voiture est irréprochable. La qualité de la peinture, la régularité des alignements, la beauté de l'habitacle sont stupéfiant tout comme son comportement. Après avoir parcouru une dizaine de kilomètres à son volant dans les environs de Bruxelles, nous avons apprécié le couple de son moteur, la précision de sa boîte de vitesse mais surtout la qualité de ses trains roulants. Parfaitement réglée, la voiture est un régal de précision et son freinage s'est montré très efficace grâce à ses 4 freins à disque. Montée sur de magnifiques roues à

rayons Dunlop et équipée de pneus Michelin (5.50 R16), notre exemplaire est vendu avec son manuel d'entretien et d'utilisation, les deux catalogues de l'usine répertoriant les pièces, éléments de carrosserie, mécanique et électrique spécifiques à la 2600, la brochure de vente de l'époque et bien sûr son dossier de restauration. C'est un véritable coup de cœur que nous avons eu pour cette auto qui, nous devons l'admettre, est présentée à une estimation extrêmement attractive compte tenu de ses nombreuses qualités.



A true flagship of the Alfa Romeo brand, the 2600 was already available in 1962 as a coupé and convertible. A very luxurious model with four real seats and dressed by the Touring bodybuilder, it was an elegant and

high-performance car whose total production was limited to only 2,255 units given its high selling price at the time. If the chassis is an evolution of the previous series with a 2.0 l engine (Tipo 102), the Tipo 106 benefits from

a few alterations and improvements, but the most important one is under its front bonnet with the arrival of the new 2,584 cc double-shaft six-cylinder engine developing 145 hp. The 2600 Spider becomes a luxury car with

taut lines, a beautiful habitability and first-rate performance, enabling it to compete with the most prestigious cars in its category. For a long time in the shadow of the Spider 1600 (Tipo 101), this model has been sought after for several years for its great road qualities and its rarity. According to the certificate issued by the Museo Storico Alfa Romeo, the model we present here was produced on 7 April 1964 and delivered to Rome on 7 March 1966 to the Raganelli garage. Some time later, the car was sent to the Italian consulate in New York before a certain David Switzer residing in Hollywood took possession of it. Our car was registered in his name on the 2600 Register in March 1986 until April 2005. In 2006, the car is back in Europe and will be fully restored by OKP Engineering in Munich and Alfa Classic Center in Dortmund. A very precise description of each stage of the restoration with an important photo file. The car will then leave for England in 2007 for 3 years before returning to Saint Rémy de Provence in 2010. It is with

this collector that the current owner took possession of it two years ago. With 26,450 km on the odometer since its restoration, the condition of this car is beyond reproach. The quality of the paintwork, the regularity of the alignments, the beauty of the interior are stunning, as is its behaviour. After having driven it for about ten kilometres around Brussels, we appreciated the torque of its engine, the precision of its gearbox but above all the quality of its running gear. Perfectly tuned, the car is a delight of precision and its braking was very efficient thanks to its 4 disc brakes. Mounted on magnificent Dunlop spoked wheels and equipped with Michelin tyres (5.50 R16), the car is sold with its maintenance and user manual, the two factory catalogues listing the parts, bodywork, mechanical and electrical components specific to the 2600, the sales brochure of the period and of course its restoration file. We fell in love with this car, which, we must admit, is presented at an extremely attractive estimate given its many qualities.



AGUTTES

Production totale ne dépassant pas
les 300 exemplaires
Moteur Chapuis Dornier fiable et robuste
Ticket d'entrée pour le Vintage Revival de
Monthléry !

*Total production not exceeding 300 cars
Chapuis Dornier engine, robust and reliable
Entry ticket for the Vintage Revival Monthléry !*

45 000 - 65 000 €

Titre de circulation Belge
Chassis : 710 HP

*Belgian registration title
Chassis : 710 HP*



1926 Derby 9 HP

Sport

La société des automobiles Derby fut fondée en 1921 à Courbevoie par l'ingénieur Bertrand Montet. Afin de reconverter son usine consacrée pendant la guerre à la production de matériel militaire, il entreprit la construction de voiturettes susceptibles d'entrer dans la catégorie fiscale des cyclecars en utilisant des moteurs Harley-Davidson en

provenance de surplus américains. Mais la rusticité du bicylindre ne pouvait satisfaire une clientèle de plus en plus exigeante et dès 1922, la Derby reçut un moteur Chapuis Dornier puis Scap ou Ruby pour une production totale ne dépassant pas les 300 exemplaires. Le modèle que nous présentons a une histoire singulière car il fut exposé pendant de nom-

breuses années dans la collection de Ricardo Manuel Barosa Saragga, au Portugal. Résolument sportif, ce « cul pointu » est équipé du moteur Chapuis Dornier de 1 093 cm³ de cylindrée réputé pour sa remarquable robustesse et sa fiabilité. Pour mémoire, ces moteurs équipaient également le cyclecar Sénéchal qui remporta trois fois consécutivement le Bol



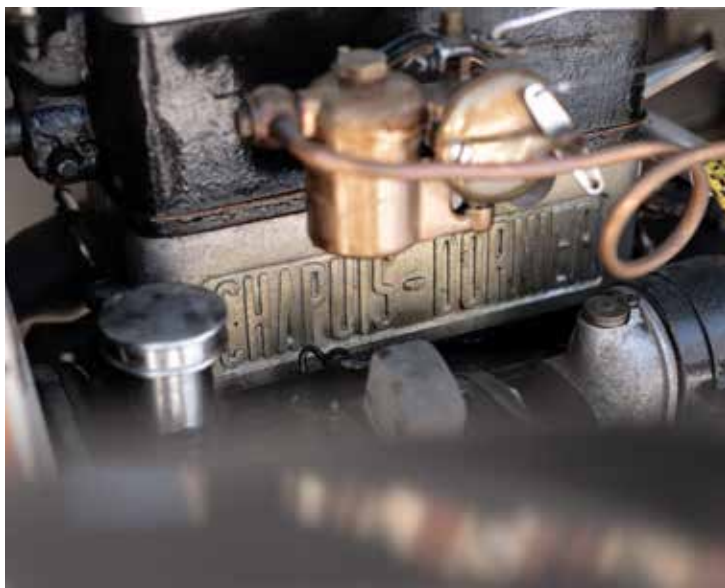
AGUTTES

d'or en 1924, 1925 et 1926 ! En très bel état de présentation, sa carrosserie est un deux places décalées qui compense l'étroitesse du cockpit. Doté d'ailes étroites et d'une garde au sol assez haute, l'ensemble est très élégant et se rapproche de la silhouette d'une Amilcar CGS, bien plus exclusif par son prix sur le marché aujourd'hui. Depuis son acquisition en septembre 2019, un peu plus de 20 000 € ont été investis pour sa remise en route avec de

nouveaux tambours et de nouvelles garnitures de freins, le remplacement des rayons de roues, un couvre tonneau sur mesure et l'adaptation du siège conducteur pour une meilleure accessibilité. Une révision du faisceau électrique, la fabrication d'un cale-pieds et un nouveau tableau de bord conforme à l'original avec ses instruments AT ont redonné vie à cette voiture attachante. Proche de l'état « concours », ce Derby est le cyclecar idéal pour rejoindre le

Vintage Revival de Montlhéry ou le Trophée Jacques Potherat avec une voiture peu courante et bénéficiant d'un passé sportif intéressant.

La voiture est accompagnée des certificats d'authenticité du Clube Português de automoveis Antigos et de celui du Musée de Caramulo, établissement reconnu d'utilité publique.



The Derby Automobile Company was founded in 1921 in Courbevoie by the engineer Bertrand Montet. In order to reconvert his factory, which during the war had been devoted to the production of military equip-

ment, he began to build carts that could enter the fiscal category of cycle cars using Harley Davidson engines from American surpluses. But the rusticity of the two-cylinder engine could not satisfy an increasingly demanding clientele and

in 1922, the Derby received a Chapuis Dornier engine, then a Scap or Ruby engine for a total production not exceeding 300 units. The model we present has a singular history because it was exhibited for many years in the

collection of Ricardo Manuel Barosa Saragga, in Portugal. Resolutely sporty, this «pointed back» is equipped with the Chapuis Dornier 1093 engine, renowned for its remarkable robustness and reliability. For the record, these engines also equipped the Sénéchal cycle-car which won the Bol d'Or three times in a row in 1924, 1925 and 1926! In very good condition, its bodywork is a two-seater offset that compensates for the narrowness of the cockpit. Equipped with narrow wings and a fairly high ground clearance, the car is very elegant and comes close to the silhouette of an Amilcar CGS, much more exclusive by its price on the market today. Since its purchased in September 2019, just over €20,000 has been invested to get it back on the road with new drums and brake linings, replacement of the wheel spokes, a custom-made tonneau cover and adaptation of the driver's seat for better accessibility. An overhaul of the electrical wiring

harness, the manufacture of a footrest and a new dashboard conforming to the original with its AT instruments have brought this endearing car back to life. Close to the «competition» state, this Derby is the ideal cycle-car to join the Vintage Revival of Monthéry or the Jacques Potherat Trophy with an unusual car and benefiting from an interesting sporting past. The car is accompanied by certificates of authenticity from the Clube Português de automoveis Antigos and from the Caramulo Museum, an establishment recognised as being of public utility.



AGUTTES

Historique clair
Très belle réalisation
Mécanique alerte et comportement joueur

*Clear history
Very beautiful transformation
Lively and playful car*

35 000 - 45 000 €

Carte grise française
Chassis : 38401

*French registration title
Chassis : 38401*



TYPE L2

Unic Torpedo

1924

Si le constructeur français Georges Richard est assez méconnu du grand public, il cache pourtant un homme doué de talents et visionnaire qui écrira l'une des plus belles réussites françaises de l'automobile. C'est en 1904 que l'industriel et pilote automobile Georges Richard fonde à Puteaux la société Unic grâce à des capitaux fournis par le baron Henri de Rothschild. Précurseur, son projet de départ est de rationaliser la production en ne fabriquant que peu de modèles

différents en faisant usage de pièces communes interchangeables. De cette idée qui sera reprise à Henry Ford ou André Citroën, viendrait l'origine du nom du constructeur... La gamme s'étoffera peu à peu afin de répondre aux besoins d'une clientèle de particuliers mais aussi de professionnels exigeant des voitures simples, pratiques et robustes. Les ventes se développent rapidement, notamment grâce à d'importants marchés de taxis pour Paris, Londres ou Monaco. Ayant un sens aiguisé des

affaires, Georges Richard créera la Banque Automobile, le premier organisme de crédit pour faciliter les ventes auprès du grand public ! Selon ce que nous a rapporté son propriétaire, la série L que nous présentons fut achetée en châssis en 1923 et carrossée une première fois en Torpedo en 1924. Restée dans la même famille pendant près d'un siècle, sa carrosserie fut modifiée en fourgon dès 1931 pour des besoins professionnels. Il est d'ailleurs amusant de consulter les photos d'époque



AGUTTES

jointe au dossier où l'on retrouve des photos de la voiture immatriculée 240 BN 25 dans le Doubs. Bien plus tard, elle sera utilisée pour le plaisir sur certains rassemblements comme le Rallye de Belfort au Ballon d'Alsace en 1980. C'est au tout début des années 2000 qu'un membre de la famille, dessinateur industriel chez Peugeot lui donna son allure actuelle avec sa pointe Bordino en moleskine. Super-

bement réalisé, l'ensemble a fière allure avec une partie avant non modifiée à l'exception de ses garde-boues. 15 ans après, la structure en bois est très bien conservée et le robuste moteur à 4 cylindres lui aussi restauré en 2005 (factures) meut l'ensemble avec un certain brio à la moindre sollicitation. Toujours méticuleusement entretenue et doté d'un historique clair avec seulement quatre

propriétaires dont trois de la même famille, cette voiture est aussi belle à regarder qu'elle est agréable à conduire. Chaussée de quatre nouveaux pneus à talon et accompagnée d'une abondante documentation technique, elle procurera sans l'ombre d'un doute beaucoup de plaisir à son futur propriétaire.



If the French manufacturer Georges Richard is rather unknown to the general public, he is nevertheless hiding a man endowed with talent and vision who will write one of the most beautiful French successes of the auto-

mobile. It was in 1904 that the industrialist and racing driver Georges Richard founded the Unic company in Puteaux thanks to capital provided by Baron Henri de Rothschild. A forerunner, his initial project was to rationalise production

by manufacturing only a few different models using common interchangeable parts. From this idea, which would be taken up by Henry Ford or André Citroën, would come the origin of the manufacturer's name... The range would

gradually expand to meet the needs of private customers but also professionals demanding simple, practical and robust cars. Sales are developing rapidly, notably thanks to large taxi markets in Paris, London and Monaco. Having a keen sense of business, Georges Richard created the Banque Automobile, the first credit organisation to facilitate sales to the general public!

According to what its owner told us, the L-series that we present was bought as a chassis in 1923 and first bodied as a Torpedo in 1924. Remaining in the same family for almost a century, its body was modified into a van in 1931 for professional needs. It is also amusing to consult the period photos attached to the file where you can find pictures of the car with the registration number 240 BN 25 in the Doubs. Much later, it was used

for pleasure on certain rallies such as the Rallye de Belfort au Ballon d'Alsace in 1980. It was at the very beginning of the 2000s that a member of the family, an industrial designer at Peugeot, gave it its current look with its Bordino pointy rear in moleskin. Superbly made, the whole thing looks great with an unmodified front part except for its mudguards. 15 years later, the wooden structure is very well preserved and the robust 4-cylinder engine, also restored in 2005 (invoices), moves the whole car with a certain brilliance. Always meticulously maintained and with a clear history with only four owners, three of whom are from the same family, this car is as beautiful to look at as it is to drive. With four new beaded tyres and a big file of technical documentation, it will undoubtedly provide its future owner with a great pleasure.



AGUTTES

Même propriétaire depuis 1971
Voiture rare, fiable et élégante
Estimation attractive

*Same owner since 1971
Rare, reliable and elegant car
Attractive estimate*

40 000 - 60 000 €

Carte grise française
Châssis n° 1318226
Véhicule vendu dans l'état sans contrôle technique

*French registration title
Chassis n° 1318226
Vehicle sold without technical inspection*



1953
Peugeot
203
CABRIOLET

Après la guerre, la Peugeot 203 est l'unique modèle commercialisé par la firme sochaliennne jusqu'en 1954. Sur le plan mécanique, elle est parfaitement dans l'air du temps avec un moteur 1 300 cm³ à culasse en Alpax et soupapes en tête. Robuste, confortable et familiale, la 203 va rapidement recevoir des carrosseries plus attrayantes que la sobre berline. La version cabriolet est présentée au

salon de Paris 1951 avec l'ambition d'en faire une voiture de luxe, notamment par un équipement supérieur à celui de la berline. À cette fin, la 203 cabriolet est équipée d'une sellerie en cuir disponible en trois couleurs : noir, bleu ou rouge. Par rapport à la berline le cabriolet est plus léger du fait de la suppression des deux portes arrière, cependant elle n'offre plus que deux places au lieu de quatre. Élégante avec

ses formes arrondies et ses lignes fuyantes, la Peugeot 203 cabriolet est aussi une voiture bien finie avec une capote très hermétique et son couvre capote ajusté. En octobre 1954, le cabriolet prend l'appellation « Grand Luxe », un titre justifié par une finition encore améliorée. La grille de calandre incorpore des phares antibrouillard, tandis que les ailes sont décorées de sabots chromés. Divers aménagements



AGUTTES

complètent la présentation : volant spécifique, montre électrique, double pare-soleil, pneus à flanc blanc... La 203 cabriolet sera produite jusqu'en 1956, moment où elle cédera la place à sa remplaçante dans la gamme 403. Sur les 5 ans de production du cabriolet 203 de 1952 à 1956 seulement 2 567 unités de ce modèle ont été fabriquées, ce qui en fait un modèle rare et particulièrement désirable.

La 203 cabriolet que nous présentons a été mise en circulation le 7 juillet 1953 en Côte

d'Or. Elle a été commandée par M. Cortot agent Peugeot à Montbard qui l'a offerte à sa fille. Elle change de main en 1969 puis en 1971 lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition alors qu'il est encore étudiant. Cette 203 cabriolet fut sa première voiture plaisir qu'il conserva jusqu'à aujourd'hui.

Elle se trouve à présent « dans son jus » et quelques travaux seraient à prévoir afin de lui redonner son lustre d'antan. Sa carrosserie noire a été repeinte dans les années 80 et son intérieur en cuir rouge est toujours celui d'origine.

La capote quant à elle a été remplacée il y a une dizaine d'années. Au niveau mécanique, la voiture fonctionne bien, ses freins ont d'ailleurs été revus et sa batterie a été remplacée avant la vente. Les 203, avec leur joli dessin aux inspirations américaines, ont connu un vrai succès auprès du public. Dans sa version cabriolet, elle est à la fois élégante et rare. Il ne fait aucun doute que notre exemplaire à l'historique clair et à l'estimation attractive saura séduire les amateurs du modèle.



After the war, the Peugeot 203 was the only model marketed by the Sochalian firm until 1954. Mechanically, it is perfectly in tune with the times with a 1 300 cc engine with an Alpax cylinder head and overhead valves.

Robust, comfortable and family-oriented, the 203 will soon receive more attractive bodywork than the sober sedan. The cabriolet version was presented at the 1951 Paris Motor Show with the ambition of making it a luxury car, in

particular by offering better equipment than the saloon. To this end, the 203 cabriolet was equipped with leather upholstery available in three colours: black, blue or red. Compared to the sedan, the cabriolet is lighter due to the

removal of the two rear doors, however it now offers only two seats instead of four. Elegant with its rounded shapes and flowing lines, the Peugeot 203 cabriolet is also a well-finished car with a very airtight soft top and fitted soft top cover. In October 1954, the cabriolet was given the name «Grand Luxe», a title justified by its even better finish. The front grille incorporates fog lights, while the wings are decorated with chrome shoes. Various features complete the presentation: special steering wheel, electric watch, double sun visor, white sidewall tyres... The 203 cabriolet will be produced until 1956, when it will give way to its replacement in the 403 range. Over the 5 years of production of the 203 cabriolet from 1952 to 1956 only 2 567 units of this model were produced, making it a rare and particularly desirable model.

The 203 cabriolet presented was registered on 7 July 1953 in the Côte d'Or. It was ordered by Mr. Cortot, a Peugeot agent in Montbard who gave it to his daughter. It changed hands in 1969 and again in 1971 when its current owner bought it while still a student. This 203 cabriolet was his first pleasure car that he kept until today. It is now «in his juice» and some work would have to be done to give it back its former shine. The black bodywork was repainted in the 1980s and the red leather interior is still the original. The bonnet was replaced about ten years ago. Mechanically, the car works well, its brakes have been revised and its battery has been replaced before the sale. The 203, with its pretty American-inspired design, was a real success with the public. In its convertible version, it is both elegant and rare. There is no doubt that our model with its clear history and attractive valuation will appeal to enthusiasts of this model.



Superbe patine, restauration intelligente
Moteur d'origine et seulement 3 propriétaires
Rarissime et éligible au Mille Miglia

*Fewer than 10 surviving examples recorded
Only 3 owners, clear history
Eligible for the Mille Miglia and the top
concours d'élégance*

120 000 - 180 000 €

Titre de circulation marocain
Chassis : 1100 ES 500435
Moteur : 1100 S 500452

*Moroccan registration title
Chassis number: 1100 ES 500435
Engine number: 1100 S 500452*



Fiat

1950 **1100 ES** COUPÉ
Pinin Farina

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Fiat est dans une situation économique compliquée. Grâce à l'aide du plan Marshall, les usines détruites pendant la guerre sont reconstruites et le constructeur turinois retrouve une cadence de production digne des années 30. De nouveaux modèles sont alors introduits sur le marché, parmi eux la Fiat 1100 qui sera déclinée en plusieurs versions dont un rare Coupé signé Pinin Farina, plus élégant et plus typé Grand Tourisme avec

un habitacle plus cossu et surtout une ligne équilibrée rappelant à s'y méprendre la Lancia Aurelia B20 GT... Présenté en 1949, le Coupé Fiat conserve l'élégant parebrise en coupe-vent mais se caractérise par une robe plus galbée et élancée, rappelant les plus belles carrosseries italiennes telles que Maserati, Siata, Stanguellini ou encore Cisitalia. Si extérieurement la S et la ES ne se différencient pas, l'habitacle est plus spartiate dans sa version S alors que la ES dispose d'un tableau de bord plus complet, d'une

banquette avant plutôt que de deux sièges séparés et même d'une petite banquette à l'arrière. Que ce soit les boutons poussoirs, les accessoires de portes, les loquets de déflecteurs, ou les poignées extérieures, jamais une Fiat n'a poussé le raffinement aussi loin dans le détail. Certains prix glanés lors de concours d'élégance viendront d'ailleurs récompenser cette beauté intemporelle, dont "officiellement" 400 exemplaires verront le jour jusqu'en 1951.



AGUTTES



Aujourd'hui, on compterait moins d'une dizaine d'exemplaires de Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina dans le Monde. Celui que nous présentons aujourd'hui à la vente a une histoire des plus singulières. #500435 est sortie des chaînes de production du Lingotto, à Turin, le 5 juin 1950. Elle sera envoyée à la carrozzeria Pinin Farina le 5 septembre avant de revenir au Lingotto pour ses essais de mise en service. Elle est alors envoyée chez le concessionnaire Fiat de Bozano, au Nord-Est de l'Italie mais elle n'y trouvera certainement pas acquéreur car elle revient à Turin début 1951 pour être finalement expédiée au Maroc le 5 mars au garage Afric Auto de Casablanca. C'est alors qu'elle obtient sa première immatriculation n'ayant jamais eu de plaques italiennes auparavant. Son tout premier propriétaire en revanche est bien d'origine italienne lui, Noé Cecchetti. I Est-ce lui qui court

le VI^e Rallye du Maroc cette même année? Ou bien l'a-t-il déjà revendue à Albert Manarino, qu'on retrouve au départ des 12 Heures de Casablanca en 1952?

Sur les indications de son ami et mentor Yves Joseph, un collectionneur éclairé, son actuel propriétaire, un français établi au Maroc, la découvre au milieu des années 1980. La Fiat est protégée de l'humidité et des intempéries dans le sous-sol d'un immeuble de Casablanca mais elle a été le terrain de jeu des enfants du quartier ! Malgré cela, l'auto est complète et « matching numbers », à l'exception des vitrages et de ses enjoliveurs spécifiques. Pas effrayé par le chantier à venir, notre amateur débute sa restauration au milieu des années 90. Elle s'étalera sur 15 ans. Il faut dire que son propriétaire n'en est pas à son coup d'essai mais le temps lui manque. Sa restauration terminée,

elle sera exposée lors de la 5^{ème} édition du Gentleman Drivers Awards 2017 à Marrakech. A cette occasion, son propriétaire remportera un prix d'honneur des mains de Paolo Pininfarina ! Il y a quelques jours, la voiture a été révisée à l'Atelier 46 près de Paris avec la réfection intégrale du réservoir, du circuit d'essence et le réglage de la carburation.

Rarissime, Il resterait moins de 10 exemplaires de ce modèle éligible aux Mille Miglia et à bien d'autres événements majeurs. Belle, rare, matching et à l'historique limpide, il ne fait aucun doute que cette voiture est une jolie découverte...



Immediately after the Second World War, Fiat was in a difficult situation financially. Thanks to the help provided by the Marshall Plan, the factories which had been destroyed during the war were rebuilt and the Turin-based manufacturer returned to a level of production comparable to the 1930s. New models were then introduced, including the Fiat 1100, which was produced in several different versions, among them a rare Coupé designed by Pinin Farina. This was more elegant and more GT-like, with a more luxurious interior and, above all, a well-balanced design which could be mistaken for that of the Lancia Aurelia B20 GT ... First shown in 1949, the Fiat Coupé retained the stylish wind-cheating front screen, but was characterized by its slender and more shapely bodywork, which brought to mind the most



AGUTTES



beautiful Italian coachwork produced by the likes of Maserati, Siata, Stanguellini or Cisitalia. Externally, there was no difference between the S and ES models, but the interior of the S was more basic, while the ES had a better stocked dashboard, a front bench seat in place of two separate seats and even a small bench seat in the rear. Whether you looked at the pushbutton switches, the door trim, quarterlight catches or exterior door handles, Fiat had never demonstrated such refinement down to the smallest detail. A number of prizes gleaned at concours d'élégance moreover rewarded this timeless beauty, of which "officially" 400 examples were produced until 1951.

Today, it is thought that fewer than ten examples of the Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina remain in the world. The model we are presenting at auction today has a quite remarkable history. Chassis no. 500435 left the production line at Lingotto in Turin on 5 June 1950. It was sent to the Carrozzeria Pinin Farina on 5 September before returning to Lingotto for pre-delivery testing. It was then dispatched to the Fiat dealer in Bolzano in north-east Italy, but it evidently did not find a buyer there, as it returned to Turin at the start of 1951, before finally being sent to Morocco on 5 March, to the Afric Auto garage in Casablanca. Only then was it registered for the first time, never having had Italian plates

beforehand. Its first owner, however, was very much an Italian, one Noé Cecchetti. Did he drive it in the 6th Morocco Rally that same year? Or had he already sold it to Albert Manarino, who competed in the Casablanca 12 Hours race in 1952?

Based on the information supplied by his friend and mentor Yves Joseph, a discerning collector, the car's current owner, a Frenchman living in Morocco, discovered it in the mid-1980s. The Fiat had been protected from bad weather and damp in the underground car park of a building in Casablanca, but the local children had used it as their playground! Despite this, the car is complete and "matching numbers", except for



AGUTTES

the windows and the wheel trims specific to the model. Undaunted by the work that lay ahead, its owner began to restore it in the mid-1990s, the work extending over 15 years. It should be said that its owner was anything but a beginner, but he lacked the time needed. In his hands, the entire body, chassis and engine were restored. Once the restoration was finished, the car was displayed at the 5th edition of the Gentleman Drivers Awards in Marrakesh in 2017. On this occasion, it received an award from the hands of Paolo Pininfarina himself! A few days ago, the car was overhauled at Atelier 46 near Paris with a complete overhaul of the tank, the fuel system and the carburettor adjustment.

An exceedingly rare model, eligible for the Mille Miglia and many other top events, fewer than ten are thought to survive. Beautiful, unusual, "matching numbers" and with a clear history, there can be no doubt that this car is a wonderful discovery ...

Etat proche du neuf
Plus de 55 000 € investis dans la restauration
Superbe configuration

*Close to new
More than €55,000 invested in the restoration
Superb configuration*

80 000 - 100 000 €

Carte grise française
N° châssis : 11304410010904

*French registration title
N° chassis : 11304410010904*



Mercedes 280 SL

1969

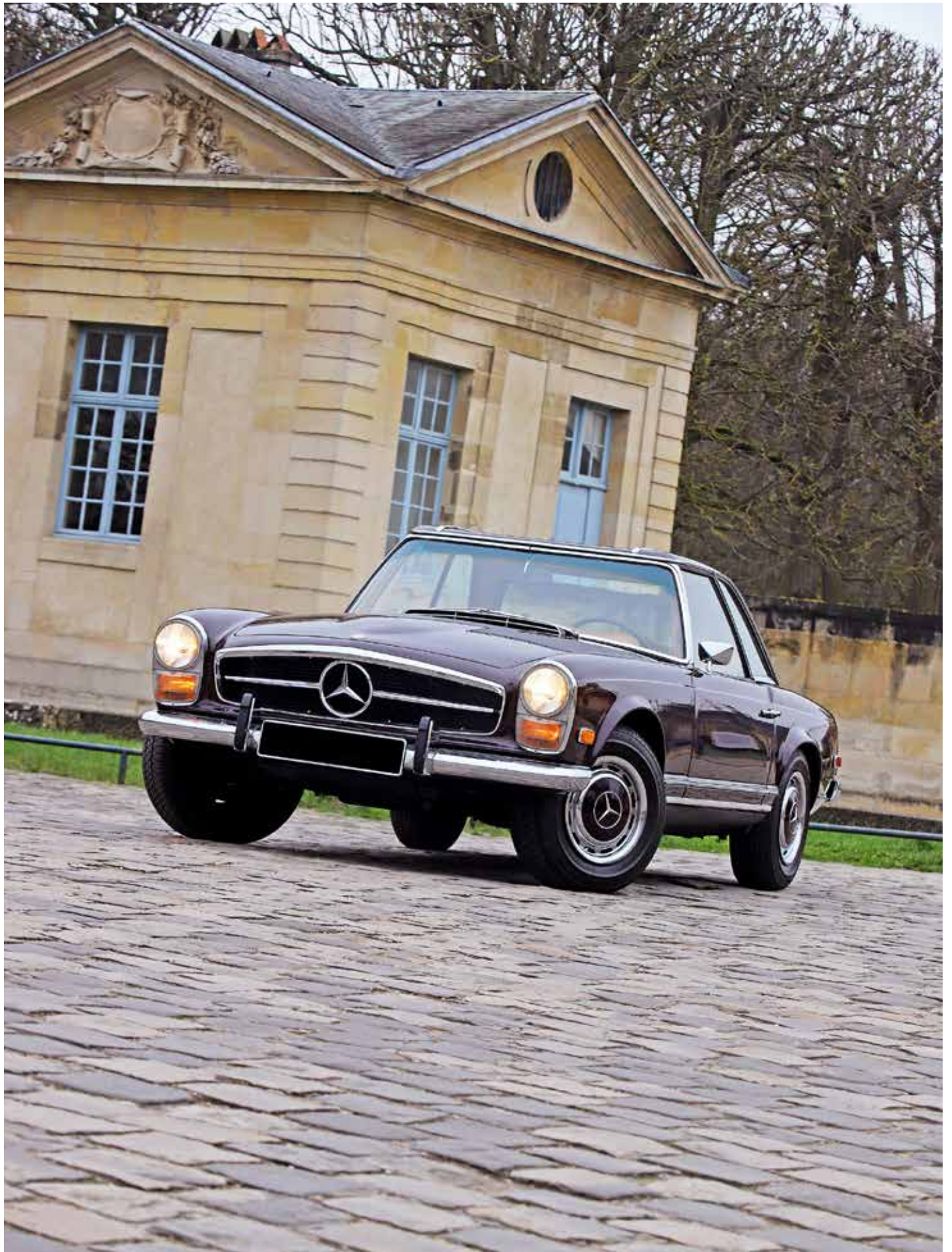
PAGODE

Aurolé du succès international de ses versions 300 SL et 190 SL, Mercedes-Benz fait sensation en dévoilant au Salon de Genève 1963 son nouveau roadster : la 230 SL. Sa ligne élégante teintée de sportivité séduit et met en exergue le talent du jeune designer français Paul Bracq. Eu égard à son hard top au toit concave qui rappelle les monuments bouddhistes, le surnom de «Pagode » est ajouté au patronyme SL. A l'origine, elle est

équipée d'office d'un moteur 6-cylindres en ligne de 2.3l alimenté par une injection directe Bosch qui développe 150 ch et 22 mkg de couple. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports (5 rapports en option) ou d'une boîte automatique à 4 vitesses. Elle évoluera ensuite avec deux nouveaux moteurs, 2.5l puis 2.8l. Elle était l'incarnation d'une GT performante sans pour autant revendiquer le statut d'une vraie

sportive. De plus, son habitabilité de premier ordre, et la qualité de finition sont surprenants pour l'époque.

La Pagode que nous vous présentons dans ces pages est un cabriolet 280 SL immatriculé pour la première fois aux Etats-Unis en septembre 1969. Il se trouve donc équipé d'une capote entièrement repliable dans son logement, et d'un hard top qui était en option à l'époque. Comme le numéro de châssis l'indique, cet exemplaire



est en conduite à gauche et se trouve équipé d'une boîte de vitesses manuelle, à 4 rapports. Sa configuration de couleurs est elle aussi conforme à l'origine, et par ailleurs assez peu répandue. Sa teinte rouge foncé (code 542) est des plus élégantes et se marie à merveille avec l'intérieur en cuir fauve. Cette Pagode a été achetée en 2014 chez Top Classics, marchand et restaurateur spécialiste des Mercedes anciennes en Belgique. La voiture nécessitant une restauration, c'est d'ailleurs en premier lieu Top Classics qui se chargera de remettre à neuf

la mécanique pour un montant de 14 900 €. Son actuel propriétaire se chargera ensuite de terminer en France la restauration entre 2015 et 2019. Au total, ce sont plus de 55 000 € qui seront investis dans cette 280 SL, justifiés dans le dossier de factures joint à la voiture. Une grosse partie du travail a été confié à l'équipe de Ravé Automobiles Classic, réputé pour la qualité de son travail. Après les longues heures de main d'oeuvre et les sommes investies dans la restauration, notre exemplaire est dans un état quasiment irréprochable pour ne pas dire

proche du neuf, et fonctionne à merveille. Le 6-cylindres démarre au quart de tour et la prise en mains à son volant est d'une facilité déconcertante. Le fait que cette 280 SL soit équipée d'une boîte mécanique est un vrai plus car la majorité des exemplaires vendus aux Etats-Unis étaient en boîte automatique. La qualité de sa restauration et sa configuration en font une 280 SL très attractive compte tenu de son estimation particulièrement raisonnable.



Crowned with the international success of its 300 SL and 190 SL versions, Mercedes-Benz caused a sensation by unveiling its new roadster at the 1963 Geneva Motor Show: the 230 SL. Its elegant line tinged

with sportiness seduces and highlights the talent of the young French designer Paul Bracq. In view of its hard top with a concave roof reminiscent of Buddhist monuments, the nickname «Pagoda» is added to the surname SL. It is

automatically equipped with a 2.3-liter in-line 6-cylinder engine powered by Bosch direct injection which develops 150 hp and 22 mkg of torque. Regarding the transmission, it was fitted as standard with a 4-speed manual gearbox

(5-speed optional) or a 4-speed automatic. In addition, its first-rate habitability and the quality of finish were surprising for the time.

The Pagoda we present in these pages is a 280 SL convertible first registered in the United States in September 1969. It is therefore equipped with a fully foldable soft top in its compartment, and a hard top which was optional at the time. As the chassis number indicates, this model is left-hand drive and is equipped with a 4-speed manual gearbox. Its colour scheme is also in line with the original, and is not very common. The dark red colour (code 542) is very elegant and goes well with the tawny leather interior. This Pagoda was purchased in 2014 from Top Classics, a dealer and restorer specialised in vintage Mercedes in Belgium. As the car needs restoration, Top Classics will first of all take care of the mechanics for an amount of €14,900. Its current owner will then take care of completing

the restoration in France between 2015 and 2019. In total, more than €55,000 will be invested in this 280 SL, which is justified in the invoice file attached to the car. A large part of the work has been entrusted to the Ravé Automobiles Classic team, renowned for the quality of their work. After the long hours of labour and the sums invested in the restoration, our car is in almost perfect condition, not to say close to new, and is working perfectly. The 6-cylinder engine starts very well and the handling at the steering wheel is disconcertingly easy. The fact that this 280 SL is equipped with a mechanical gearbox is a real plus as the majority of models sold in the United States were equipped with an automatic gearbox. The quality of its restoration and its configuration make it a very attractive 280 SL given its particularly reasonable estimate.



AGUTTES

Concept génial
Rare à la vente
Intégralement restaurée

*Great concept
Rare on the market
Full restoration*

35 000 - 45 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 593756

*French registration
Chassis N°: 593756*



BMW 1961 Isetta

A la fin des années 1940, au sortir de la guerre, la vogue des microcars se développe. Ces voitures de petite taille, souvent animées par une mécanique moto, sont plus confortables qu'un deux-roues. La marque italienne Iso présente au Salon de Turin 1953 l'Isetta. Elle se distingue notamment par sa porte avant qui s'ouvre en emmenant avec elle le tableau de bord et le volant, donnant accès à une petite banquette à deux places. Voiture ingénieuse, elle séduit d'autres constructeurs qui choisissent de la produire sous licence comme BMW en Allemagne. A cette époque la marque à l'hélice est au bord de la faillite et le développement de cette petite auto va s'avérer

être salvateur. Avec une longueur de seulement 2,28 m et un poids plume de 350 kg, elle était plus agile que n'importe quelle voiture contemporaine. Les passagers adultes prenaient place côte à côte, comme dans une vraie voiture, un atout que nulle autre micro voiture n'était en mesure d'offrir. Le moteur à quatre temps de la moto R25, un monocylindre de 250 cm3 fournissait exactement 12 ch à la BMW Isetta 250 au début de la production en 1955. L'Isetta présentée ici fut mise en circulation en 1961. De couleur rouge corail et ivoire avec un intérieur en tissu beige et cuir marron, elle est équipée d'origine d'un toit ouvrant en toile. Elle fut intégralement restaurée en 2019 par le

garage Atelier 46 à Courbevoie. Cette ravissante petite auto a bénéficié d'une restauration complète, poussée dans les moindres détails. La carrosserie a été restaurée entièrement avec le châssis repeint à l'époxy, ainsi que tous les organes mécaniques et le moteur. La sellerie fut refaite également avec un grand soin apporté dans le choix des matières et de la finition. Depuis la fin de la restauration, 140 km seulement ont été effectués pour le rodage du moteur et s'assurer que la voiture fonctionne bien. Celle-ci est désormais prête à prendre le chemin de la balade !



At the end of the 1940s, after the war, the microcar vogue developed. These small cars, often powered by a motorbike engine, are more comfortable than a two-wheeler. The Italian brand Iso presents the Isetta at the 1953 Turin Motor Show. It is particularly distinguished by its front door which opens, taking the dashboard and steering wheel with it, giving access to a small two-seater bench seat. An ingenious car, it attracted other manufacturers who chose to produce it under licence, such as BMW in Germany. At that time the brand with the propeller was on the verge of bankruptcy and the development of this small car was to prove to be a saving grace. With a length of only 2.28

metres and a featherweight of 350 kilograms, it was more agile than any contemporary car. The adult passengers sat side by side, as in a real car, an asset that no other micro car could offer. The four-stroke engine of the R25 motorbike, a 250 cc single-cylinder engine, provided exactly 12 HP to the BMW Isetta 250 when production began in 1955. The Isetta presented here was put into circulation in 1961. Coral red and ivory colour, the interior is in beige fabric and brown leather. It comes with a canvas sunroof as standard. It was fully restored in 2019 by the garage «Atelier 46» in Courbevoie. This charming little car has been completely restored, with attention to detail.

The bodywork has been completely restored with the chassis repainted with epoxy, as well as all the mechanical parts and the engine. The upholstery was also redone with great care in the choice of materials and finish. Since the end of the restoration only 140 kilometers have been done to run in the engine and make sure that the car runs smoothly. The car is now ready to go for a ride!

Élégante combinaison de couleurs
Voiture entretenue
Prête à prendre la route

*Elegant colour combination
Maintained car
Ready to hit the road*

15 000 - 20 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : GHN5UL500827G

*French registration title as historic vehicle
Chassis n° : GHN5UL500827G*



1979

MG *B

Produite par la marque Morris Garage et fabriquée de 1962 à 1980, la MG B est l'illustration par excellence du cabriolet sportif dans la pure tradition anglaise. A sa sortie, elle a la lourde tâche de succéder à la MG A, et d'en conserver les valeurs et sensations tout en proposant plus de confort et de sécurité. Pour cela, elle sera construite sur la base d'une caisse monocoque plus rigide offrant une meilleure habitabilité. Cet ensemble sera mu par un 4-cylindres 1 800 cm3 développant 95 ch et lui permettant d'atteindre 170 km/h en vitesse de pointe. Présentée au Salon de Londres en 1962, la MG B rencontre immédiatement le succès attendu et les premiers essais routiers viennent eux valider les qualités annoncées de l'auto. La MG B évo-

luera au cours des années pour répondre aux normes de plus en plus exigeantes imposées par le marché américain où elle est la plus vendue. Malgré cela, le succès de la MG B ne se dément pas et jusqu'en 1980, c'est un total de 512 880 cabriolets et coupés qui seront vendus à travers le monde.

L'exemplaire illustré dans ces pages date de 1979 et fut livré neuf aux Etats-Unis où il restera jusqu'à la fin des années 2000. Intégralement restauré, il arrive en France en 2013, vendu par O Bolidés, marchand spécialisé dans les automobiles anciennes, à un collectionneur des Côtes d'Armor. Pour des raisons personnelles, il s'en sépare à peine un an plus tard au profit de son actuelle propriétaire. C'est

ainsi que cette jolie MG B rejoindra La Baule où elle sera utilisée principalement à la belle saison. La voiture sera entretenue avec soin par sa propriétaire en témoigne le dernier entretien général effectué en 2019 pour un montant de 1 721 €. La voiture présente très bien malgré quelques très légers défauts superficiels relevés à quelques endroits de la carrosserie. La capote facile à manipuler est en très bon état, et d'un point de vue général la voiture est saine et sa mécanique fonctionne parfaitement. Sa combinaison de couleurs et ses jantes à rayons lui confèrent également une allure des plus élégantes. Un idéal petit cabriolet anglais, accessible, facile à entretenir et prêt à prendre la route !



Produced by the Morris Garage brand and manufactured from 1962 to 1980, the MG B is the epitome of the sports convertible in the pure English tradition. When it comes out, it has the heavy task of succeeding the MG A, and of preserving its values and sensations while offering more comfort and safety. To achieve this, it will be built on the basis of a more rigid monocoque body offering better habitability. This unit will be driven by a four-cylinder 1800 cc engine developing 95 horsepower and allowing it to reach 170 km/h top speed. Presented at the London Motor Show in 1962, the MG B immediately met with the expected success and the first road tests validated the car's announced qualities. The MG B would evolve over the years to meet the increasingly

demanding standards imposed by the American market, where it was the best-selling car. In spite of this, its success did not diminish and until 1980, a total of 512,880 convertibles and coupes were sold throughout the world.

The MG B illustrated in these pages dates from 1979 and was delivered new to the United States where it will remain until the end of the 2000s. Completely restored, the car arrived in France in 2013, sold by O Bolides, a dealer specialised in vintage cars, to a collector in the Côtes d'Armor region. For personal reasons, he sold it barely a year later to its current owner. This is how this pretty MG B will join La Baule where it will be used mainly in the summer season. The car will be carefully maintained by its owner

as evidenced by the last general maintenance carried out in 2019 for an amount of 1721 €. The car presents very well in spite of some very slight superficial defects found in some places of the bodywork. The easy-to-handle soft top is in very good condition, and from a general point of view the car is healthy and its mechanics work perfectly. Its colour combination and spoked rims also give it a very elegant look. An ideal English convertible, accessible, easy to maintain and ready to hit the road!

Bon fonctionnement
 Equipé en option d'un système de relevage
 et d'une benne
 Engin atypique et utile !

*Properly functioning
 Optionally equipped
 with a lifting system and a skip
 Atypical and useful machine!*

15 000 - 25 000 €

Titre de circulation belge
 Châssis 2795 H

*Belgian registration title
 Chassis 2795 H*



1959 Porsche-Diesel Type 218 STANDARD

Le Porsche-Diesel Standard 218, également connue sous le nom de N 218, est la troisième génération de la série de tracteurs Standard à deux cylindres, fabriquée par Porsche-Diesel Motorenbau GmbH à Friedrichshafen am Bodensee. Le Standard 218 a été produit en quatre variantes différentes et succède au type 208 dès 1957. Au total, l'usine Porsche a produit un peu plus de 12 000 tracteurs Standard 218 jusqu'en 1963. Il est considéré que celui qui imposa la marque sur ce segment grâce à son coût mesuré, sa

fiabilité et sa facilité d'utilisation.

Equipé du bicylindre refroidi par air de 1 644 cm3 développant 28 ch, l'exemplaire que nous présentons à la vente affiche un peu plus de 5 300 heures d'utilisation. De couleur rouge si caractéristique de ce modèle, celui-ci est complet avec son tableau de bord en aluminium guilloché, son système d'éclairage et son assise supplémentaire installée sur l'aile arrière gauche. Particularité de notre exemplaire, il est équipé d'un système d'attelage trois points optionnel que l'on retrouve rarement sur ce

modèle. Très utile, ce tracteur trouvera sa place dans toutes bonnes résidences secondaires à la campagne ou dans une collection. Equipé d'une benne en bois installée sur ce système de levage, il ne fait aucun doute qu'il rendra de nombreux services avec une conception très chic des travaux extérieurs ! Immatriculé pour la première fois le 12 janvier 1959, sa restauration est ancienne mais de bonne facture, tout comme son fonctionnement, prêt à l'usage !



The Porsche-Diesel Standard 218, also known as the N 218, is the third generation of the two-cylinder standard tractor series manufactured by Porsche-Diesel Motorenbau GmbH in Friedrichshafen am Bodensee. The Standard 218 was produced in four different variants and succeeded Type 208 in 1957. A total of just over 12.000 Standard 218 tractors were produced at the Porsche factory up to 1963. It is considered to be the one that established the brand in this segment thanks to its measured cost, reliability and ease of use.

Equipped with the 1.644 cc air-cooled twin-cylinder engine developing 28 hp, the model we are presenting for sale has just over 5,300 hours of use. The red colour so characteristic of this model is complete with its guilloché aluminium dashboard, its lighting system and its additional seat installed on the left rear wing. A special feature of our model is the optional three-point hitch system that is rarely found on this model. Very useful, this tractor will find its place in all good secondary place of residence in the country or in a collection. Equipped with

a wooden skip installed on this lifting system, there is no doubt that it will render many services with a very chic design for outdoor work! First registered on 12 January 1959, its restoration is old but looks good, and is ready to use!

La collection d'une vie

Lots 21 à 23



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

Dans la même famille depuis 1946
Légère restauration en 1964
Complète et roulante

*In the same family since 1946
Light restoration in 1964
Complete and in working condition.*

35 000 - 55 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française de collection
Châssis n° 879

*French registration title as historic vehicle
Chassis n° 879*



1907 Ariès Type 0 23 SPIDER 14/18 ch

Fondée en 1903 par le baron Charles Petiet, la marque Ariès est installée à Asnières, puis à Villeneuve-la-Garenne près de l'usine Aster qui fournira bon nombre de moteurs. Ariès signifie « bélier » en latin, c'est un symbole de puissance. Le constructeur se fait rapidement connaître par ses réalisations fiables et de qualité, d'abord orienté vers une clientèle bourgeoise pour les voitures individuelles puis pour ces modèles plus modestes destinés à une clientèle plus large à partir de

1907. Parallèlement, le constructeur français fabrique depuis ses débuts des utilitaires et des camions, très utilisés pendant la première guerre mondiale. Ariès propose une production diversifiée, équipée de moteurs variés, tels que le monocylindre adopté sur la voiturette VT en 1908, le premier moteur V6 français développé en 1910, ou encore en 1912 un moteur sans soupape fabriqué sous licence Knight. En 1907 la crise bancaire américaine se propage en Europe et c'est dans ce contexte qu'apparaît

la type O. C'est un modèle populaire qui se fait connaître grâce à Edmond Baure, le beau-frère du Baron Petiet qui relie Paris à Madrid en deux jours, sans ennui mécanique grâce à une fiabilité exemplaire. Ariès prouve alors que des petites voitures peuvent être les égales des grandes, au moins au niveau de l'endurance et des performances. Seuls 20 000 exemplaires sortiront des chaînes de production en 35 ans, dont le Spider que nous présentons aujourd'hui en octobre 1907.



AGUTTES

Dans la même famille depuis 1946, cette voiture est dans un état de préservation exceptionnel. Allant au-delà de la vocation de l'objet en lui-même, chaque élément de sa carrosserie, chaque pièce mécanique ou accessoire font appel à des matières nobles et de grandes qualités. Dire que cette voiture transporte son histoire n'est pas usurpée tant elle porte les affres du temps sur sa carrosserie. Jamais modifiée à l'exception du remplacement du banc arrière des Spiders de l'époque pour une malle

plus pratique dans les années 90, cette voiture est d'une authenticité rare. Remise en route il y a quelques années lors d'un rassemblement automobile après une longue immobilisation, sa mécanique est telle que le souhaitait le baron Petiet : robuste, fiable et alerte ! Sera remis à l'acquéreur la copie de son ancienne carte grise datant de 1972, date à laquelle la voiture quitta Moulin le Comte pour rejoindre le Cher, mais aussi son récépissé de déclaration de la Somme datant de 1913, sa notice d'utilisation, notice

d'entretien, brochure commerciale d'époque, de la documentation technique d'époque des mécaniques Aster et enfin un plan à l'échelle 1/2 du moteur 43 JM4.

Les qualificatifs ne manquent pas pour définir l'originalité de cette voiture. De par son histoire, son état ou la documentation qui l'accompagne, cette Ariès est tout simplement unique !



Founded in 1903 by Baron Charles Petiet, the Ariès brand is based in Asnières, then in Villeneuve-la-Garenne near the Aster factory which will supply a good number of engines. Ariès means «ram» in Latin, it is

a symbol of power. The manufacturer quickly made a name for itself through its reliable and quality products, firstly aimed at a middle-class clientele for individual cars and then for these more modest models aimed at a wider clientele

from 1907 onwards. At the same time, the French manufacturer had been manufacturing vans and trucks since its beginnings, which were widely used during the First World War. Ariès proposes a diversified production, fitted with

various engines, such as the single cylinder adopted on the VT voiturette in 1908, the first French V6 engine developed in 1910, or in 1912 a valveless engine manufactured under license Knight. In 1907 the American banking crisis spread to Europe and it is in this context that type O appeared. It was a popular model that became known thanks to Edmond Baure, the brother-in-law of Baron Petiet, who could make the trip from Paris to Madrid in two days without any mechanical problems thanks to its exemplary reliability. Ariès then proves that small cars can be equal to big ones, at least in terms of endurance and performance. Only 20,000 copies will leave the production lines in 35 years, including the Spider that we present today, in October 1907.

In the same family since 1946, this car is in an exceptional conservation condition. Further than being used as a car, every element of the body, every mechanical piece or accessories are made with noble materials of great

quality. To tell that this car carries its history is not spoofed so much she wears the torments of time on its body. Never modified except the bench at the back being replaced by a trunk, being more useful, in the 90's, this car is of a rare authenticity. Put back on the road a few years ago for a classic car event after a long period of storage, the engine is exactly like the baron Petiet wished for it: robust, reliable and lively. The purchaser will be given a copy of the old registration document dating from 1972, the date on which the car left Moulin le Comte to reach the Cher, as well as his receipt of declaration of the Somme dating from 1913, his user's manual, maintenance instructions, period commercial brochure, period technical documentation of the Aster mechanics and finally a scale plan 1/2 of the 43 JM4 engine. There is no lack of arguments to define the originality of this car. Because of its history, its condition or the documentation that belongs to it, this Ariès is quite simply unique!



AGUTTES

Rarissime...
 Dans la même famille depuis 1966
 Etat de conservation exceptionnel

*Very rare
 In the same family since 1966
 Exceptional conservation condition*

20 000 - 30 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française
 Chassis : 2975

*French registration title
 Chassis : 2975*



1905 Demeester voiturette **Torpedo 8 cv**

Passionné de course de motos et de voitures, Léon Demeester associé à Dominique Lambejack - plus tard concessionnaire Bugatti à Paris - fondèrent en 1905 la société Demeester dans une petite usine de Courbevoie. Rapidement, ils proposèrent une petite voiture à quatre cylindres de 8 ch (1 104 cm³, 68 x 76 mm), munie d'une boîte de vitesses à trois rapports à engrenages toujours en prise et d'un système de transmission par cardan. Les voitures pouvaient également être

équipées d'un monocylindre 358 cm³, d'un 4 cylindres de 1104 cm³ ou d'un 1303 cm³ de 10 ch produit à partir de 1907. Quelques modèles d'une puissance plus élevée prirent part à des courses pour voiturettes - notamment à la Coupe des voiturettes - en 1908 et 1909 en marge du Grand Prix de Dieppe. La Demeester était curieusement appelée « Type Sultan » lorsqu'elle s'engageait en course et cela était certainement dû au fait qu'elles étaient bourgeoises comparé à leurs concurrentes de

la catégorie. Malgré une excellente qualité de fabrication, des couts de production trop élevés et les délais de livraisons freinèrent l'ardeur des quelques clients. Au final, Demeester stoppa sa production en 1913. Impossible de dire combien d'exemplaire existent encore, le modèle que nous présentons serait le seul connu à ce jour...

Dans la même famille depuis 55 ans, ce Torpédo est un modèle de 1905 équipé du moteur 4 cylindres de 1 104 cm³. Acheté en 1955, il



AGUTTES

n'a plus roulé depuis de nombreuses années mais se présente dans un état exceptionnel. Parfaitement conservé, ce véhicule possède encore sa carrosserie d'origine si particulière se rapprochant encore des voitures hippomobiles avec une petite porte d'accès à l'arrière. Complète, la voiture possède encore ses phares Besnard, des roues à bâton avec serrage Demeester, ses réservoirs Chaussons frères

et son radiateur d'origine. Superbe, il ne fait aucun doute que la sellerie est celle d'origine, et si celle-ci est craquelée par endroit, il serait dommage de la remplacer. Il est évident que la voiture fut restaurée par le passé mais cela fut fait intelligemment sans dénaturer l'ensemble. D'ailleurs, en retirant intégralement le capot du châssis on peut découvrir la teinte vert clair d'origine de la carrosserie. Voir cette voi-

ture au London Brighton serait logique compte tenu de la rareté de cette voiturette. Réservee aux ancêtres construits avant le 31 décembre 1904, certaines exceptions ont déjà été faites par le passé...



Passionate about motorbike and car racing, Léon Demeester associated with Dominique Lambejack - later a Bugatti dealer in Paris - founded the Demeester company in 1905 in a small factory in Courbevoie.

They soon offered a small four-cylinder car with 8 hp (1,104 cm³, 68 x 76 mm), equipped with a three-speed gearbox with a permanently engaged gearbox and a cardan shaft transmission system. The cars could also be fitted

with a 358 cm³ single-cylinder, a 1104 cm³ four-cylinder or a 1303 cm³ 10 bhp car produced from 1907 onwards. A few models with higher power took part in races for buggies - notably the Coupe des Carttes - in 1908 and

1909 on the fringes of the Dieppe Grand Prix. The Demeester was curiously called «Type Sultan» when it entered the race and this was certainly due to the fact that they were finer compared to their competitors in the class. In spite of the excellent quality of manufacture, high production costs and delivery times slowed down the enthusiasm of the few customers. In the end, Demeester stopped production in 1913. Impossible to say how many examples still exist, the model we present would be the only one known to this day...

In the same family for 55 years, this Torpedo is a 1905 model equipped with a 4 cylinder 1,104 cc engine. Purchased in 1955, it has not been driven for many years but is in exceptional condition. Perfectly preserved, this vehicle still has its original bodywork, which is so particular,

still similar to horse-drawn carriages with a small access door at the rear. Complete, the car still has its Besnard headlights, spoked wheels with Demeester clamping, its Chaussons frères tanks and its original radiator. Superb, there is no doubt that the upholstery is the original one, and if it is cracked in places, it would be a shame to replace it. It is obvious that the car has been restored in the past but this was done intelligently without distorting the whole. Moreover, by completely removing the bonnet of the chassis, you can discover the original light green colour of the bodywork. Seeing this car in London Brighton would be logical considering the rarity of this small car. Reserved for ancestors built before December 31st 1904, some exceptions have already been made in the past for such cars.



AGUTTES

Élégant Torpedo
Type P de grosse cylindrée
Autrefois le 4^e plus important constructeur français !

*Elegant Torpedo
Type P big engine capacity
Formerly the 4th biggest french car manufacturer*

10 000 - 15 000 € SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sans carte grise
Châssis : 2885

*To be sold without registration title
Chassis : 2885*



1923 Zedel **Torpedo** 15 cv Type P

La société Zedel est fondée par Ernest Zürcher et Herman Luthi en 1896 à Neuchâtel en Suisse, elle est spécialisée dans la fabrication de moteurs de motocyclettes et de bougies d'allumage. Ses clients étant principalement français, elle décide 10 ans plus tard de s'expatrier à Pontarlier afin d'éviter de lourdes taxes d'exportation. Une nouvelle usine automobile y est ainsi créée. Jusqu'à la première guerre mondiale l'activité sera florissante et Zedel proposera une gamme variée de modèles. En 1924, Gérôme Donnet qui a fait fortune dans la fabrication d'hydravion pour la marine française, souhaite se diversifier dans l'automobile et rachète l'usine de Pontarlier alors

en difficultés financières, la marque est ainsi rebaptisée Donnet-Zedel. En 1926 la société acquiert l'usine Vinot & Deguingand de Nanterre et inaugure une usine ultramoderne en 1928, les véhicules sortant de cette unité de production porteront simplement le nom Donnet. L'usine Zedel de Pontarlier devenu désuète fermera ses portes en 1929. La grande crise de la même année plongera la société dans de graves difficultés financières qui conduiront à sa faillite en 1934. L'usine sera alors rachetée par Fiat qui y installera sa filiale française Simca. Achetée dans les années 1970, cette voiture serait d'après les correspondances échangées entre le propriétaire et le Club Donnet Zedel

dans les années 1980, une version unique carrossée en Torpedo chez Barry à Neuilly-sur-Seine en 1923. Là encore, il s'agit d'un rare Type P de grosse cylindrée qui diffèrent des modèles 11 cv par ses dimensions plus imposantes. Un autre exemplaire dont on aurait perdu la trace fut également carrossé en landaulet ou coupé de ville à la même période. Longtemps utilisé pour des mariages et autres rassemblements de voitures anciennes, cette voiture fut finalement remise au sec et sur calle il y a une petite dizaine d'années. Complète et présentant une jolie patine, nous avons pu nous assurer que sa mécanique n'était pas bloquée.



The Zedel company was founded by Ernest Zürcher and Herman Luthi in 1896 in Neuchâtel, Switzerland, and specialises in the manufacture of motorbike engines and spark plugs. Since its customers were mainly French, the company decided 10 years later to relocate to Pontarlier in order to avoid high export taxes. A new automobile factory was then created there. Until the First World War the business was flourishing and Zedel offered a wide range of models. In 1924, G r me Donnet, who had made a fortune manufacturing seaplane for the French Navy, wanted to diversify into the automobile sector and bought the Pontarlier factory, which was then in financial difficulties.

The brand was thus renamed Donnet-Zedel. In 1926, the company acquired the Vinot & Deguingand factory in Nanterre and opened an ultra-modern plant in 1928. The vehicles leaving this production unit would simply bear the name Donnet. The outdated Zedel factory in Pontarlier closed its doors in 1929. The great crisis of the same year plunged the company into serious financial difficulties that led to its bankruptcy in 1934. The factory was then bought by Fiat, which set up its French subsidiary Simca. Bought in the 1970s, this car would be, according to the correspondence written between the owner and the Club Donnet Zedel in the 1980s, a unique Torpedo-bodied version at Barry's in

Neuilly-sur-Seine in 1923. Again, this is a rare Type P of large displacement which differs from the 11 hp models by its larger dimensions. Another specimen of which one would have lost the trace was also bodied in Landaulet or coup  de Ville at the same period. For a long time used for weddings and other gatherings of vintage cars, this car was finally stored in a dry place and on the road about ten years ago. Complete and with a nice patina, we were able to make sure that its engine was not blocked.

Dernière évolution de la 3000
Belle configuration
Entretien rigoureux

*The latest evolution of the 3000
Elegant style
Rigorous maintenance*

55 000 - 75 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : HBJ8L36160

*French registration title as an historic vehicle
Chassis n° HBJ8L36160*



1966

Austin-Healey 3000 MK3 BJ8

L'Austin-Healey 3000 est un roadster sportif lancé en 1959 pour remplacer la 100-6 dans la gamme. Ce modèle obtint le surnom de « Big », en référence à son gros moteur de 3 litres de cylindrée. La carrosserie reste identique à celle de son aînée mais l'ancien moteur 6-cylindres de 2.6l de cylindrée est remplacé par un moteur de 2 912 cm³ avec 2 carburateurs SU et des freins à disque à l'avant. La puissance s'établit désormais à 124 ch. Ce modèle initial fut produit

de 1959 à 1961, année de sortie de la Mark 2 qui bénéficie de trois carburateurs SU HS4, qui font monter la puissance à 132 ch. Elle reçoit aussi une nouvelle calandre à barrettes verticales. Cette version conservait le même code BT7 pour 4 places et BN7 pour 2 places. En 1962, la voiture gagne en confort lorsque les side-screens latéraux en plastique sont remplacés par des vitres amovibles et qu'une nouvelle capote plus facilement manœuvrable se ferme sur un pare-brise désormais bombé.

Enfin, dernière évolution de la gamme 3000, la version Mark 3 est lancée en 1964. Désormais dotée de deux carburateurs SU HD8, son moteur développe une puissance de 150 ch. Elle se verra également équipée d'un servofrein et sa suspension arrière reçoit des tirants longitudinaux. La Mk3 apparaît ainsi comme la plus confortable des Big Healey. La plus luxueuse aussi grâce notamment à sa planche de bord en bois verni. Pour sa fin de règne, la Mk3 sera produite à 17 712 exemplaires de 1964 à 1968.



AGUTTES

L'exemplaire que nous proposons à la vente est une Austin Healey 3000 Mk3 BJ8 de 1966. De provenance américaine, cette auto est arrivée en Europe en 1990. Elle a été entièrement restaurée par son ancien propriétaire au début des années 90. Les travaux sont d'ailleurs documentés dans un important dossier fourni avec la voiture. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2005, il lui a apporté un soin

particulier en lui prodiguant un entretien rigoureux jusqu'à aujourd'hui. Racée et élégante dans un ensemble d'une grande homogénéité, elle est dotée d'une belle livrée bicolore vert anglais et crème associée à un intérieur en simili noir. Elle possède une capote en alpaga qui a été remplacée en 2005. Ses chromes et ses jantes en très bon état possèdent toujours un bel éclat. La voiture se trouve aujourd'hui dans

un bon état de conservation, sa mécanique démarre au quart de tour et son essai routier nous a donné entière satisfaction. Version la plus moderne de la « Big Healey », cette BJ8 très bien entretenue représente une belle occasion de s'offrir la dernière évolution du mythique roadster anglais.



After the 100/6 with its 3l straight-six engine, the 3000, known as the "Big Healey", starts a successful career in 1959. The body remains the same as the elder but the 2.6l 6 cylinder engine is replaced by

a 2912 cc with two SU carburetors and disc brakes at the front. The power of the engine is now increased at 124 hp. This initial model has been produced from 1959 to 1961, the year when the mark 2 has been fitted with three

SU HS4 carburetors which rise the power of the engine at 132 hp. This version still had the same BT7 code for the 4 seats and BN7 for 2 seats. In 1962, the comfort of the car is improved when the plastic side screens are

replaced by removable screens, and the easy handling convertible hood can be now closed on a new curved windscreen. The last evolution of the 3000 range is finally launched in 1964. Now equipped with two SU HD8 carburetors, its engine develops 150 horsepower. The car will also be fitted with a power-assisted braking system and its rear suspension received longitudinal tie rods. The Mk3 thus appears to be the most comfortable Big Healey. It is also the most luxurious, thanks in particular to its varnished wooden dashboard. For the end of his reign, 17,712 Mk3s were produced between 1964 and 1968.

The car we offer for sale is a 1966 Austin Healey 3000 Mk3 BJ8. Of American origin, this car arrived in Europe in 1990. It has been fully res-

tored by its former owner in the early 90's. The work is documented in an important file provided with the car. Its current owner acquired it in 2005, and has taken particular care in maintaining it rigorously to this day. Racy and elegant in a very homogenous whole, it is equipped with a beautiful two-tone livery in English green and cream combined with a black imitation interior. It has an alpaca bonnet that was replaced in 2005. Its chromes and rims are in very good condition and still have a nice shine. The car is now in a good state of conservation, its mechanics start at a quarter of a turn and its road test gave us complete satisfaction. The most modern version of the «Big Healey», this very well maintained BJ8 represents a great opportunity to get the latest evolution of the mythical English roadster.



AGUTTES

Restauration intégrale chez Guy Broad
Mécanique très performante
Vendue avec son bloc moteur
et boîte de vitesses d'origine

*Complete restoration by Guy Broad
High-performance engine
Sold with its original engine block
and gearbox*

65 000 - 85 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : S681337

*French registration title (as a historic vehicle)
Chassis no. S681337*



Jaguar **XK 120 SE**

1954  Fixed Head **Coupé**

Tandis que la Seconde Guerre mondiale laisse l'outil de production automobile exsangue, nombreuses sont les marques à considérer cette époque comme une opportunité pour présenter des modèles d'un nouveau genre. En 1948, peu de voitures de sport sont disponibles sur le marché et c'est le moment que choisit William Lyons pour présenter la XK 120. Dessinée par le vent, animée par un nouveau moteur à double arbre à cames en tête développant 160 ch, la dénomination du

modèle correspond à la vitesse qu'elle est capable d'atteindre, une rareté pour l'époque: 120 miles. La voiture s'illustra rapidement en course sur les circuits et sur l'anneau de Montlhéry où un modèle parcourra plus de 25 000 km sans arrêt à une vitesse moyenne de 160 km/h. Son prix très attractif pour l'époque apporta un succès commercial remarqué avec un peu plus de 12 000 exemplaires écoulés, avant de finalement laisser place à la nouvelle XK 140. La Jaguar XK 120 Fixed Head Coupé que

nous présentons fut vendue neuve en 1954 par le concessionnaire Jaguar de Los Angeles. Comme en atteste son certificat Jaguar Heritage Trust, la carrosserie est à l'origine dans la teinte Pastel Green avec un intérieur en cuir de couleur Suede Green. Cet exemplaire arrive des Etats-Unis en 2002, lorsqu'un collectionneur anglais, installé en France, décide de l'intégrer à sa collection. Particulièrement amateur de la firme de Coventry, son propriétaire voue également une admiration au travail du spé-



AGUTTES

cialiste Jaguar, Nigel Dawes. L'anglais s'était penché dans les années 90 sur la modification de plusieurs coupés XK 120. Ainsi le moteur, la boîte de vitesses, le système de freinage, les suspensions et même la carrosserie recevaient de nombreux perfectionnements destinés à améliorer les performances de la voiture. Cette XK 120 fut quant à elle confiée en 2003 au préparateur anglais Guy Broad pour une restauration complète. La carrosserie est alors mise à nue et repeinte dans la teinte almond green

spécifique aux XK de Nigel Dawes. Le capot avant se voit greffer des louvres pour permettre de mieux évacuer la chaleur du 6-cylindres, lui aussi profondément remanié. Il reçoit notamment 3 carburateurs SU, une culasse straight port, des collecteurs de XK 150, un distributeur d'allumage de XJ6, et se voit accouplé à une boîte mécanique 5 vitesses. Bien qu'entamée en 2003, la restauration de cette XK 120 ne sera achevée par Guy Broad qu'en 2015. Le travail accompli est superbe et les matériaux

employés sont d'excellente qualité. Ayant peu roulé ces dernières années, ce coupé XK 120 ne demande qu'à reprendre la route, mais une révision de la mécanique est recommandée si vous désirez vous engager sur de longues distances. Ce très élégant coupé anglais est proposé à une estimation attractive, et il est à noter que le bloc moteur, les carburateurs et la boîte de vitesses d'origine vendus avec la voiture seront à récupérer chez l'actuel propriétaire.



Even though the Second World War had gutted the country's car production facilities, many manufacturers saw this period as an opportunity to launch a new generation of cars. In 1948, few sports cars were available on

the market, and this was the time William Lyons chose to introduce the XK 120. Shaped by the wind and powered by a new twin-cam engine developing 160bhp, the model took its name from the top speed it could reach of 120mph,

a rare feat at the time. The car soon won fame on track and on the speed ring at Monthéry, where one car covered more than 16,000 miles without a break at an average speed of 100mph. Its highly attractive price for the period made

it a remarkable commercial success, with just over 12,000 cars sold before it eventually made way for the new XK 140.

The Jaguar XK 120 Fixed Head Coupé we are presenting was sold new in 1954 by the Jaguar dealer in Los Angeles. As its Jaguar Heritage Trust certificate confirms, the body was originally finished in Pastel Green with a Suede Green leather interior. The car arrived from the United States in 2002, when an English collector living in France decided to add it to his collection. A particular fan of the cars from Browns Lane, its owner was also a great admirer of the work done by the Jaguar specialist Nigel Dawes. During the 1990s, Dawes turned his hand to modifying several XK 120 coupés. The engine, gearbox, brakes, suspension and even the bodywork were improved in many respects, with a view to improving the cars' performance. In 2003, the XK 120 was entrusted to the specialist Guy Broad for a complete restoration. The body was stripped back to bare metal and repainted

in Almond Green, the colour specific to Nigel Dawes' XKs. Louvres were added to the bonnet in order to allow heat from the six-cylinder engine to escape more effectively. The engine was also substantially modified: in particular, it was fitted with three SU carburettors, a straight-port cylinder head, manifolds from an XK 150 and a distributor from an XJ6, and was mated to a five-speed manual gearbox. Although work began in 2003, Guy Broad only finished the restoration of the XK 120 in 2015. The work carried out was superb and the materials used of the highest quality. This XK 120 FHC has been little used over the past few years and asks only to be driven once again. A mechanical service is, however, recommended if you wish to cover long distances. This extremely elegant English coupé is offered at an attractive estimated price, and it should be noted that the original engine block, gearbox and carburettors will be sold with the car and may be collected from the current owner.



AGUTTES

Belle présentation générale
Voiture saine et en bon état de fonctionnement
Même propriétaire depuis 2006

*Fine overall condition
Sound car in good running order
In the same ownership since 2006*

65 000 - 85 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : S835704

*French registration title (as a historic vehicle)
Chassis no. S835704*



Jaguar **XK 150** 1959 **3.4L** Coupé

Ultime évolution de la série des XK, c'est en mai 1957 que Jaguar lance la 150 succédant ainsi à la 120 et à la 140. Fort d'une solide réputation internationale, Jaguar continue ainsi de faire évoluer l'histoire de sa ligne XK initialement lancée avec un 6-cylindres en ligne de 3.4l. Esthétiquement les évolutions consistent notamment en l'adjonction d'un pare-brise bombé d'un seul tenant. La ligne est plus moderne sous l'influence du style des berlines Jaguar de l'époque MKI puis MKII. Technique-

ment, la 150 conserve l'architecture du châssis mais aussi de la direction à crémaillère apparue avec la XK 140. Par ailleurs, elle bénéficie, et c'est une première, de freins à disque de série. Le premier moteur disponible est le 3.4l de 190 ch, accouplé à une boîte manuelle à 4 rapports complétée en option d'un overdrive. Une Borg Warner automatique à 3 rapports est aussi disponible au catalogue. Dès l'année suivante, une version S du moteur 3.4l est lancée avec trois carburateurs SU HD8 permettant de

développer 250 ch. Dès décembre 1960, la production du roadster cesse. L'arrêt du coupé intervient en février 1961 et celui du cabriolet en juillet 1961.

L'exemplaire que nous vous proposons ici est une XK 150 3.4l coupé, mise en circulation pour la première fois en février 1959 à New-York. Elle se présente à nous dans sa configuration d'origine, avec sa carrosserie teinte crème et sa sellerie en cuir rouge conformes à son



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

certificat Jaguar Heritage. L'actuel propriétaire avait fait l'acquisition de cette Jaguar en 2006 auprès d'un particulier belge pour la somme de 35 000 €. Depuis cette date, il a pris le soin d'entretenir régulièrement et de restaurer intelligemment sa voiture. Ainsi, et au-delà des nombreuses factures que comporte le dossier depuis 2007, notre XK 150 a bénéficié tout récemment d'une nouvelle peinture complète et d'une réfection partielle de la sellerie en cuir

rouge. En effet, son propriétaire a souhaité conserver ce qui pouvait l'être, et en particulier les panneaux de porte ainsi que les sièges arrière qui présentent une très jolie patine. Dans son ensemble, ce coupé XK 150 présente très bien, avec des alignements impeccables et une mécanique en parfait état de marche. Le moteur ainsi que la culasse sont bien d'origine, et la voiture est toujours équipée de sa boîte 4 vitesses Moss. Lors de notre essai, nous avons

apprécié le comportement général de la voiture, amélioré notamment par l'installation d'un allumage électronique. Hormis un léger couinement dans la colonne de direction, le moteur s'est montré en pleine santé. Le 6-cylindres XK grimpe de façon linéaire dans les tours et le freinage a été conforme à nos attentes. Cet exemplaire fait, sans hésitation, partie des plus beaux qu'ils nous aient été donnés d'essayer ces dernières années.



The final model in Jaguar's XK series, the XK 150 was launched in May 1957, following on from the XK 120 and XK 140. Building on its established international reputation, Jaguar continued to develop the

XK series, which had originally been introduced with a 3.4-litre in-line six. The main change to its appearance was the adoption of a one-piece curved windscreen. It had more modern styling, influenced by the design of the contemporary

Jaguar Mark 1 and Mark 2 saloons. From a technical point of view, the XK 150 kept the same chassis design as well as the rack-and-pinion steering introduced on the XK 140. For the first time too it had disc brakes as standard. The

first engine offered was the 3.4-litre unit developing 190bhp, mated to a four-speed manual gearbox with optional overdrive. A three-speed Borg Warner automatic transmission was also available. The following year, an 'S' version of the 3.4-litre engine was introduced with three SU HD8 carburettors, which enabled it to develop 250bhp. In December 1960, production of the Roadster came to an end, followed by the Fixed Head Coupé in February 1961 and the Drophead Coupé in July that year.

The model we are offering today is an XK 150 3.4-litre Fixed Head Coupé, first registered in February 1959 in New York. It is presented here in its original specification, with cream paintwork and red leather upholstery, in accordance with its Jaguar Heritage certificate. Its current owner purchased the Jaguar in 2006 from a private owner in Belgium, paying 35,000€. Since then, he has taken care to maintain the car regularly and to restore it sensitively. In addition to the

numerous bills on file since 2007, the XK 150 was recently given a full respray and its red leather upholstery was partially restored. The owner wished to keep everything that could be kept, and in particular the door cards and rear seats, which have a most attractive patina. Overall, this XK 150 coupé is in very fine condition, with faultlessly aligned panels and an engine in perfect running order. The engine and cylinder head are original, and the car still has its four-speed Moss gearbox. When we tested the car, we appreciated its overall behaviour, with the installation of electronic ignition providing a noteworthy improvement. Apart from a slight squeal coming from the steering column, the engine proved to be in good health. The six-cylinder XK engine climbs progressively through the rev range, while the brakes lived up to our expectations. This model is, without a doubt, one of the finest examples we have had the opportunity to drive over the past few years.



AGUTTES

Achetée neuve à Paris en août 1958
 Dans la même famille depuis l'origine
 Seulement 273 exemplaires et 139 de cette série
 Intégralement restaurée en 2001 chez Lecoq

*Bought new in Paris in August 1958.
 One single family ownership
 Only 273 copies and 139 of this series
 Fully restored in 2001 at Lecoq workshop*

150 000 - 200 000 €

Carte grise française
 Châssis : 69278 - Moteur : 30364
 Carrosserie : 1278

*French car registration document
 Chassis : 69278 - Engine : 30364
 Body : 1278*



BMW 503 3.2L

1958

série II coupé

Présentée au Salon de Francfort 1955 sous forme de prototype, la BMW 503 représentait pour la marque Allemande le retour du constructeur sur le marché des voitures haut de gamme. Mais au-delà de son dessin qui impressionna Pinin Farina, déclarant qu'il s'agissait de la plus belle voiture du salon, c'est sa conception et son moteur V8 en aluminium qui fit grand bruit. Il est clair que ce nouveau V8 de 3.2 l de cylindrée et d'une puissance de 140 ch avait un potentiel

considérable et permettait à la GT allemande d'accéder directement au rang de voiture de luxe. Destiné à la bourgeoisie allemande renaissante et au marché américain, ce coupé amènera un renouveau stylistique pour la marque bavaroise. Sa carrosserie ponton et son moteur venaient directement concurrencer Mercedes-Benz sur son propre terrain. D'ailleurs, le directeur des ventes, Hanns Grewenig, faisait pression depuis un certain temps pour obtenir une voiture équipée d'un moteur V8, mais ce

n'est qu'à l'annonce de la 300 SL lancée par Mercedes-Benz que le projet reçu le feu vert. Encouragé par l'importateur Max Hoffman qui voyait en elle un bel avenir aux Etats-Unis, il incita BMW à retenir le dessin du comte Albrecht von Goertz, un designer industriel indépendant, concepteur éclectique allant des stylos à plume au mobilier industriel. Ce dernier fut chargé de produire le coupé et le cabriolet sur le châssis de la berline 502, avec un empattement de 2 834 mm. Quelques évolutions firent leur appari-



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

100 / 101



tion au cours de sa vie dont la plus importante fin 1957 avec le passage du levier de vitesse au plancher (La série II 503 - introduite en 1957 - utilisait le dispositif moteur/transmission de type 507 avec changement au sol). Le dessin des clignotants sera également modifié, les essuie-glaces seront installés parallèlement et l'habitacle sera en parti modernisé. 70 ans après, il ne fait aucun doute que la sobriété de ces lignes a magnifiquement vieillie et confèrent à l'auto une intemporelle élégance.

Découvrir une telle auto est toujours un moment exceptionnel. Attaché à l'histoire de chaque voiture que nous présentons aux enchères, celle-ci revêt un caractère particulier. Reçu par un homme portant magnifiquement des 87 printemps, nous découvrîmes une voiture soigneusement conservée par un fils soucieux d'entretenir la passion que son père entretenait pour les voitures anciennes. Amateur du genre, il faut dire que son père avait pour la marque BMW un penchant particulier au point d'en posséder quelques fleurons. C'est le 2 aout 1958 que ce dernier commanda à l'Impérial Garage dans le 8ème arrondissement de Paris son coupé 503 avant d'en prendre possession quelques semaines plus tard, le 21 aout. L'utilisant régulièrement dans la Capitale pour ses

déplacements professionnels, il est impossible de connaître le kilométrage réel de ce véhicule, on sait cependant que la voiture fut renvoyée chez BMW à Munich à la fin des années 1960 pour y faire installer des freins à disque à l'avant comme sur certains des derniers exemplaires produits en 1959. Remplacée au début des années 1970 par un coupé 3000 CS flambant neuf, elle rejoignit le fief familiale en Dordogne où elle fut stockée dans un des bâtiments de l'entreprise jusqu'en 2002.

Au décès de son père en 1985, le fils reprit les rênes de l'entreprise familiale sans que cela ne lui laisse le temps de se pencher sur l'avenir de l'auto. Ce dernier nous confia avoir toujours pris soin de la démarrer une ou deux fois par an, avant d'arriver à l'âge de la retraite et de se soucier réellement de son sort. En 2002, après avoir pris quelques renseignements, il fit envoyer la voiture chez Lecoq pour une restauration complète en donnant l'ordre de remplacer la couleur noire d'origine et la sellerie en cuir rouge pour ces deux teintes de bleus actuels conformément au nuancier de la marque à l'époque. Intégralement démontée, un important dossier de factures de plus de 90 000 € et de nombreuses photos retrace chaque étape de la restauration. Le moteur quant à lui fut remis en route par le garage Lagrange de Villeneuve

sur Lot, grand spécialiste des préparations de BMW de course. Depuis 2007, le beau coupé 503 reprend la route à l'occasion de quelques rassemblements ou réunions familiales dans la région. Le jour de notre visite, dans le froid hivernal de janvier, la voiture démarra au premier coup de clef laissant entendre le son d'un V8 équilibré s'exprimant à plein poumons grâce à sa ligne d'échappement en inox.

Conducteur, passager ou spectateur, cette voiture est belle sous tous les angles. Accompagnée de son carnet d'entretien d'origine, de ses fiches d'utilisation en quatre langes, de son carnet de garantie, mais aussi du mode d'emploi de l'autoradio, de son ancienne carte grise et de son récépissé de déclaration d'origine, cette voiture est une véritable rareté sur le marché.

Les voitures BMW à moteur V8 hautes performances des années 1950 ont attiré une clientèle peu nombreuse mais exigeante, dont certains noms très connus du monde du sport automobile. Coûteuse et exclusive, la 503 a été construite à seulement 412 exemplaires dans le monde dont 273 coupés. Expertisée récemment plus de 200 000 € par un expert indépendant, notre exemplaire est certainement l'un des plus beaux à notre connaissance sur le marché.



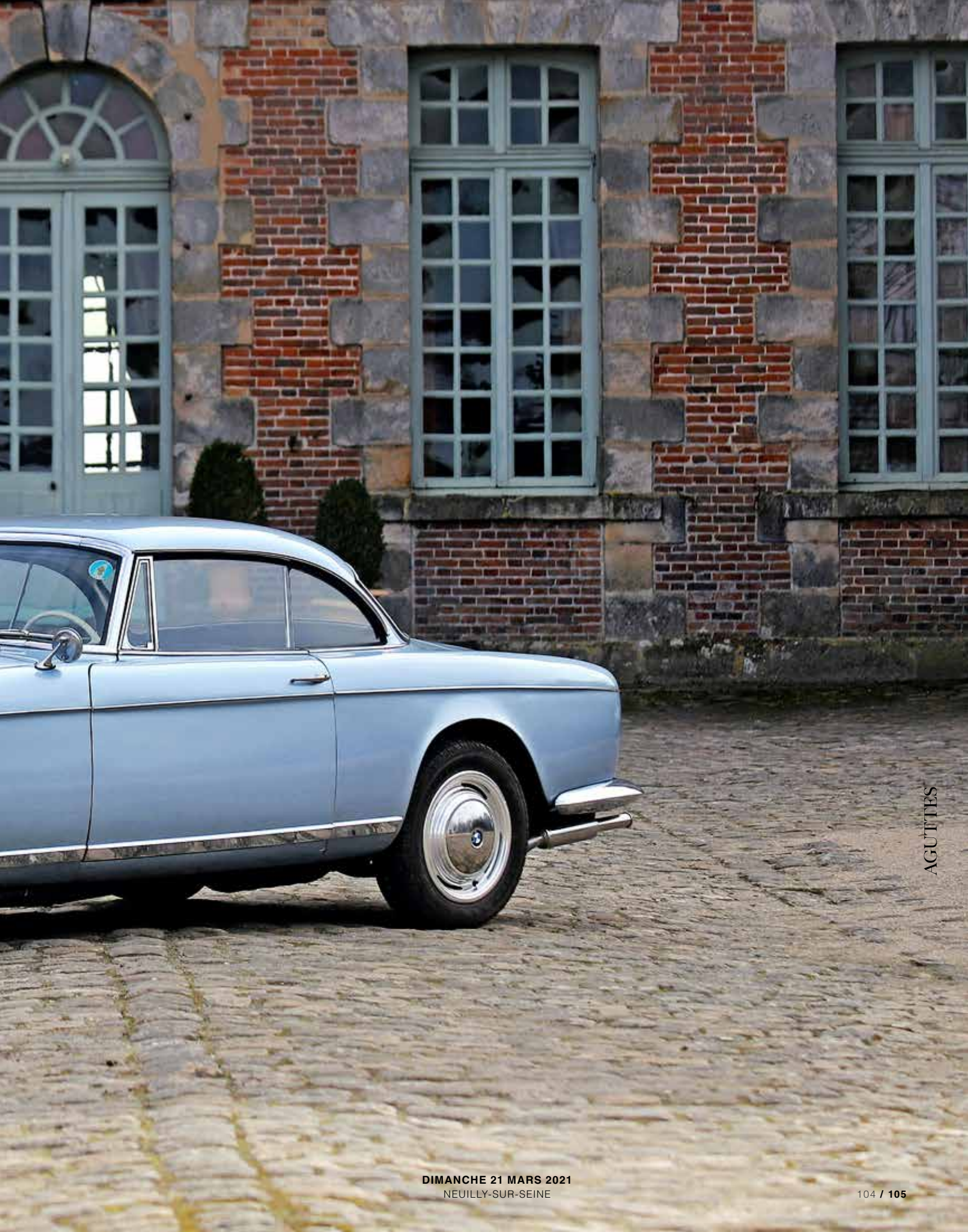
Presented at the 1955 Frankfurt Motor Show as a prototype, the BMW 503 represented the German brand's return to the premium car market. But beyond its design, which impressed Pinin Farina, who declared it to be the most beautiful car at the show, it was its design and aluminium V8 engine that made a lot of interest. It was clear that this new 3.2-litre V8 engine with a 3.2 litres and 140 bhp had considerable potential and allowed the German GT to rise directly to the rank of luxury car. Intended for the reborn German bourgeoisie and the American market, this coupe will bring a stylistic renewal for the Bavarian brand. Its pontoon bodywork and its engine came to compete directly with Mercedes-Benz on its own turf. Moreover, the sales director, Hanns Grewenig, had been lobbying for some time to obtain a car equipped with a V8 engine, but it wasn't until



AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE



the announcement of the 300 SL launched by Mercedes-Benz that the project received the green light. Encouraged by the importer Max Hoffman, who saw a bright future for it in the United States, he encouraged BMW to adopt the design of Count Albrecht von Goertz, an independent industrial designer, an eclectic designer ranging from pens to industrial furniture. He was commissioned to produce the coupé and cabriolet on the chassis of the 502 sedan, with a wheelbase of 2,834 mm. A number of developments occurred during his life, the most important of which was the change of the gear lever to the floor at the end of 1957 (The 503 Series II - introduced in 1957 - used the 507 type engine/transmission system with floor shifting). The design of the indicators was also changed, the windscreen wipers were installed

in parallel and the passenger compartment was partly modernized. 70 years later, there is no doubt that the sobriety of these lines has aged beautifully and gives the car a timeless elegance.

Discovering such a car is always an exceptional moment. Attached to the history of each car we present at auction, it has a special character. Received by a man beautifully wearing his 87 years old, we discovered a car carefully preserved by a son who was keen to maintain his father's passion for vintage cars. As an enthusiast of the genre, it must be said that his father had a particular fondness for the BMW brand to the point of owning some of its jewels. It was on August 2nd 1958 that his father ordered his 503 coupé from the Impérial Garage in the 8th arrondissement of Paris before taking

possession of it a few weeks later, on August 21st. It is impossible to know the real mileage of this vehicle, but we do know that the car was sent back to BMW in Munich with around 62 000 km at the end of the 1960s to have disc brakes installed in the front as on some of the last examples produced in 1959. Replaced in the early 1970s by a brand new 3000 CS coupé, it was moved to the family stronghold in the Dordogne where it was stored in one of the company's buildings until 2002.

After the death of his father in 1985, the son took over the reins of the family business without giving him time to consider the future of the car. He confided to us that he had always taken care to start it up once or twice a year, before reaching retirement age, and that he really cared about his future. In 2002, after having



taken some information, he had the car sent to Lecoq for a complete restoration, giving the order to replace the original black colour and the red leather upholstery for the two current shades of blue according to the colour chart of the brand at the time. Completely disassembled, an important file of invoices of more than 90 000 € and numerous photos retracing each step of the restoration. As for the engine, it was restarted by the Lagrange garage in Villeneuve sur Lot, a great specialist in BMW race preparations. Since 2007, the beautiful 503 coupé has been back on the road for a few gatherings or family reunions in the region. On the day of our visit, in the cold winter of January, the car started at the first keystroke, letting the sound of a balanced V8 sound full lungs thanks to its stainless steel exhaust line.

Driver, passenger or spectator, this car is beautiful from every angle. Accompanied by its original maintenance booklet, its four-languages user manuals, its warranty booklet, but also the car radio instructions, its old vehicle registration document and its original declaration receipt, this car with 81 000 km on the odometer is a real rarity on the market.

BMW's high-performance V8-engined cars of the 1950s attracted a small but demanding clientele, including some very well-known names in the world of motor sport. Expensive and exclusive, the 503 was built in only 412 units worldwide, 273 of which were coupes. Recently appraised at over €200,000 by an independent expert, our model is certainly one of the most beautiful to our knowledge on the market.



Voiture intégralement restaurée
pour plus de 77 000 €.
Plusieurs participations au Tour Auto,
Le Mans Classic et Monte Carlo Historique
Exposée au Musée des 24 Heures
du Mans en 2014

*Fully restored for more than 77 000 €
Many times entered at Tour Auto,
Le Mans Classic, and Monte-Carlo Historic
Displayed at the Le Mans 24H Museum in 2014*

55 000 - 75 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : 1027

*French registration title as historic vehicle
Chassis n° : 1027*



D.B HBR5 FIA

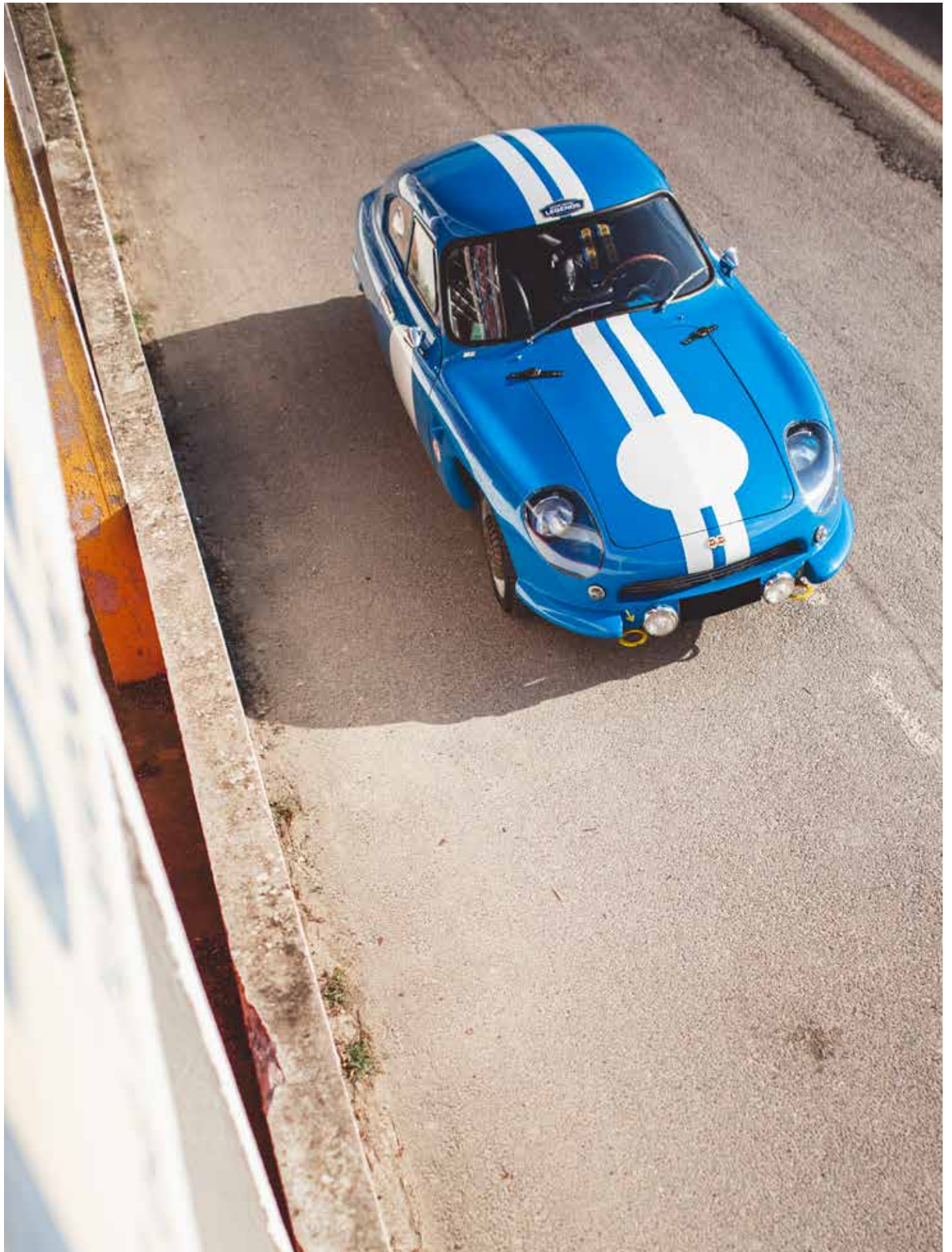
1958

Les deux passionnés automobiles René Bonnet et Charles Deutsch arrivent au Salon de Paris 1954 avec le fruit de leurs recherches, une berlinette française, la D.B HBR5 Coach, qui fait suite à un prototype en aluminium présenté l'année précédente. Cette petite auto fait figure de véritable révolution avec un châssis à poutre centrale, sa carrosserie en fibre de verre, ou encore un moteur bicylindre développant 50 ch d'origine Panhard. Le résultat est surprenant avec une auto dépassant légèrement les 600 kg et capable de

performances surprenantes qui lui permettront de figurer régulièrement au sommet des classements de sa classe ou à l'indice de performance. Comparable dans son approche à une Lotus Elite, ou à l'ancêtre des Alpine A110, cette auto prend une place importante dans l'histoire des voitures de course française. Elle est aujourd'hui le symbole d'une époque révolue où quelques artisans talentueux pouvaient se présenter aux départs des plus grandes épreuves au monde. Le constructeur D.B a remporté près de 1 000 victoires en course et peut se targuer d'être

à ce jour le constructeur français affichant le plus grand nombre de participations aux 24 Heures du Mans !

Particularité intéressante, l'auto que nous vous présentons fut livrée à D.B le 28 novembre 1958 avant d'être envoyée aux Etats-Unis chez D.B Northeastern Inc le 28 janvier 1959. Originellement de couleur orange Vit-Lak, elle est repeinte aussitôt à la demande de son propriétaire. Elle changera de main une seconde fois et rejoindra l'Arizona avant de revenir en France en 2004 dans la collection d'un grand collectionneur



AGUTTES

de la marque. Son objectif est de participer à plusieurs épreuves historiques où la D.B a brillé par le passé. Elle fait donc l'objet d'une restauration intégrale chez le réputé Provost Automobile non loin du Mans pour la modique somme de 54 400 € et pour plus de 9 000 € chez électricité Jandeaux à Aigné (72) pour l'intégralité du faisceau. Parfaitement préparé, la D.B prendra le départ du Tour Auto Optic 2000 en 2007 et 2009, du Mans Classic 2006 et du Le Mans Legend 2007 avant de rejoindre le Musée des 24 Heures du Mans lors de l'exposition réservée aux voitures françaises de la course mancelle. C'est en 2015 que le propriétaire actuel en prend possession. Doté désormais

d'un Passeport Technique FIA et d'un passeport 3 volets FFSA, il prendra le départ du Monte-Carlo Historique en 2017 et 2019.

Esthétiquement, la carrosserie en fibre de verre semble sortir tout juste de sa restauration. Difficile à obtenir sur une carrosserie en fibre, les ouvrants sont parfaitement alignés et la peinture est très bien tendue. Les longues portés, le bouchon de réservoir type Le Mans et les sangles de capots confèrent à l'ensemble un look typique de l'époque. Conforme à l'annexe K de la FIA, la voiture a obtenu un PTH en octobre 2007 (à renouveler) et s'est illustrée avec brio au Monte Carlo Historique 2017 avec la première place dans la catégorie pré 62 et la coupe

de la commission historique... Tel un rappel à l'histoire avec la 3^e place de Surles/Piniers au volant de leur Coach en 1959. !

De plus en plus recherchés, les Coach D.B sont des voitures attachantes, amusantes à conduire avec leur tenue de route exceptionnelle et rare sur nos routes. Longtemps absentes des listes des plus grandes épreuves historiques, elles regagnent enfin de l'intérêt auprès des collectionneurs. Notre exemplaire, vendu avec un 851 cm³ (n°25553) et en plus ses deux carburateurs Zenith double corps 38 WIM pour en accroître la puissance est une pièce de choix. A vous, le son du bicylindre, la commande de boîte inversée et les plus belles épreuves du calendrier !



The two car enthusiasts René Bonnet and Charles Deutsch come at the 1954 Paris Motor Show with the fruit of their research, a French berlinette, the D.B HBR5 Coach, which follows on from an aluminium prototype presented the previous year. This little car was a real revolution with a central frame-

beam, its fibreglass bodywork and a two-cylinder engine developing 50 horsepower, originally from Panhard. The result is surprising with a car weighing only slightly more than 600 kilograms and capable of surprising performances that will allow it to regularly appear at the top of the rankings in its class or on the performance index.

Comparable in its approach to a Lotus Elite, or the ancestor of the Alpine A110, this car has an important place in the history of French racing cars. Today it is the symbol of a bygone era when a few talented craftsmen could compete in the world's greatest events. The manufacturer D.B has won nearly 1,000 races and can boast to

this day of being the French manufacturer with the highest number of participations in the Le Mans 24 Hours!

The car we are presenting was delivered to D.B on 28 November 1958 before being sent to the United States by D.B Northeastern Inc. on 28 January 1959. Originally Vit-Lak orange, it was repainted immediately at the request of its owner. It changed hands a second time and went to Arizona before returning to France in 2004 in the collection of a major collector of the brand. Her aim is to participate in several historic events where the D.B has shone in the past. It is therefore undergoing a complete restoration at the renowned Provost Automobile near Le Mans for the modest sum of €54,400 and for more than €9,000 at Electricity Jandeaux in Aigné (72) for the entire frame-beam. Perfectly prepared, the D.B will take the start of the Tour Auto Optic 2000 in 2007 and 2009, the Le Mans Classic 2006 and the Le Mans Legend 2007 before joining the Le Mans 24 Hours Museum during the exhibition reserved for French cars in the famous French race. It is in 2015 that the current owner takes possession of it. Now coming with an FIA Technical Passport and

a FFSA passport, he will take the start of the Monte-Carlo Historique in 2017 and 2019.

The fibreglass bodywork looks as if it has just been restored. The sashes are perfectly aligned and the paint is very well stretched. The long doors, the Le Mans type fuel cap and the bonnet straps give to the whole a typical look of the period. Complying with FIA Annex K, the car obtained its HTP papers in October 2007 (to be renewed) and distinguished itself with brio at the 2017 Historic Monte Carlo with the first place in the pre-62 category and the French historic commission cup... Like a reminder of history with the 3rd place of Surles/Piniers at the wheel of their Coach in 1959 !

More and more sought-after, D.B Coaches are endearing cars, fun to drive with their exceptional handling, which is rare on our roads. For a long time absent from the lists of the greatest historical events, they are finally regaining interest among collectors. Our example, sold with an 851 cc (n°25553) and in addition its two Zenith 38 WIM carburetors to increase its power is a piece of choice. It's your turn to enjoy the sound of the two-cylinder, the reverse gearbox control and the most beautiful events on the calendar!



AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

Culasse Conrero Crossflow rarissime
Eligible Tour de Corse Historique
Performances de premier rang

*Extremely rare Conrero Crossflow cylinder head
Eligible to Rallye de Corse Historique
High-performing car*

50 000 - 70 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 3275080636

*French registration title
Chassis n° : 3275080636*



1976
Opel KADETT C GT/E
GR. 4 « CONRERO »

Lorsque l'on évoque le rallye et les années 70, la marque Opel ne fait pas forcément partie des constructeurs les plus cités. Et pourtant, lorsque l'on évoque un certain Jean-Louis Clarr, il est difficile de ne pas citer tous ses succès au volant de l'Opel Kadett GTE. C'est ainsi qu'il héritera du surnom « Monsieur GT/E » avec de multiples victoires au scratch et une deuxième place au général du Tour de France Automobile 1978. Tout cela avec une simple préparation Gr. 1...

L'Opel Kadett C GT/E que nous vous présentons dans ces pages reçoit quant à elle une préparation Gr. 4 avec sa livrée BP rappelant la Kadett pilotée par Jean-Louis Clarr à la fin des années 70. Elle est équipée d'un 1.9i 8 soupapes d'origine Opel avec une rarissime culasse Conrero Crossflow, développant 220 ch. Ce moteur est accouplé à une boîte 5 vitesses ZF avec un premier rapport long et à un embrayage renforcé. Reconstituée à partir d'un des trois exemplaires paraît-il construits par Virgile Conrero, elle est

conforme aux configurations de période et à sa fiche d'homologation. Nous devons ce travail à son ancien propriétaire, le pilote de rallye Gérard Bley qui s'était déjà illustré en 1982 au volant d'une Kadett GT/E en terminant 21^e du rallye des 1 000 pistes. Il avait acheté cette Kadett GT/E en 2003 et l'avait faite préparer pour s'engager en rallyes VHC l'année suivante. Entre 2004 et 2007, il participa à son volant à plusieurs rallyes historiques en signant trois victoires au général. La première au rallye



du Haut-Pays Niçois, puis au rallye National du Soleil et enfin au rallye Grasse Fleurs et Parfums. La préparation avait été confiée au motoriste Duquenne Moteurs qui précisait que deux versions d'alimentation étaient disponibles, soit via 2 carburateurs Weber, soit grâce à 2 papillons avec injection Kugelfisher, celle qui équipe notre exemplaire. Le carter d'huile est en aluminium, les freins à disques sont ventilés et les pneus montés sur de véritables jantes ATS (un second jeu est fourni avec la voiture).

Véritable bête de course, le moteur délivrait toute sa puissance jusqu'à 8 000 tours, et selon Duquenne Moteurs, seuls 3 exemplaires auraient été conçus ! Aujourd'hui propriété d'un collectionneur averti, cette Opel Kadett C GT/E porte les marques de ses participations passées en rallyes mais a bonne allure. Lors de notre essai, nous avons pu constater que le fameux « Conrero » avait effectivement de l'énergie à revendre... Les 220 ch semblent bien présents ! Son passeport technique historique (période

H1 - classe GTS 26) est à renouveler, et une mise en conformité des éléments de sécurité sera à prévoir. Une révision sera faite avant la vente, mais un travail de préparation plus poussé devra être envisagé avant de reprendre entre autres les routes du Rallye de Corse pour lesquels elle est éligible et où elle peut aisément prétendre à la gagne.



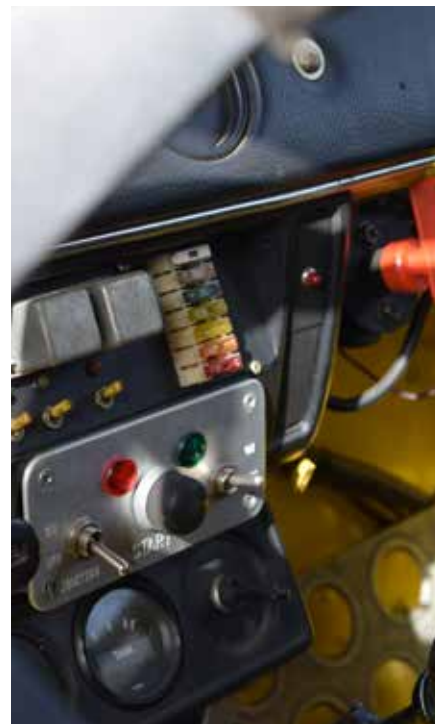
When we talk about rallying in the 70s, the Opel brand is not necessarily one of the most cited manufacturers. And yet, when one evokes specifically Jean-Louis Clarr, it is difficult not to mention all his suc-

cesses at the wheel of the Opel Kadett GTE. This is how he inherited the nickname «Mr GT/E» with multiple scratch victories and a second place overall in the 1978 Tour de France Automobile with a simple Gr. 1 preparation...

The Opel Kadett C GT/E that we present in these pages receives a Gr. 4 preparation with its BP livery reminding the Kadett driven by Jean-Louis Clarr at the end of the 70s. It is equipped with a 1.9-litre 8 valves Opel with an

extremely rare Conrero Crossflow cylinder head, developing 220 hp. This engine is coupled to a 5-speed ZF gearbox with a long first gear and a reinforced clutch. Rebuilt from one of the three examples apparently built by Virgile Conrero, it conforms to the period configurations and its homologation form. We owe this work to its former owner, rally driver Gérard Bley, who had already distinguished himself in 1982 at the wheel of a Kadett GT/E by finishing 21st overall in the Rallye des Mille Pistes. He had bought this Kadett GT/E in 2003 and had it prepared to enter historic rallies the following year. Between 2004 and 2007, he took part in several historic events at the wheel of the Kadett GT/E, winning three overall. The first in the Haut-Pays Niçois rally, then in the Rallye National du Soleil and finally in the Grasse Fleurs et Parfums rally. The preparation had been entrusted to the engine manufacturer Duquenne Moteurs, who specified that two versions of power supply were available, either via 2 Weber carburettors, or thanks to 2

butterfly valves with Kugelfischer injection, the one fitted to our car. The oil sump is made of aluminium, the disc brakes are ventilated and the tyres are mounted on genuine ATS rims (a second set is supplied with the car). A real racing beast, the engine delivered all its power up to 8.000 revs, and according to Duquenne Moteurs, only 3 examples were made! Today the property of an informed collector, this Opel Kadett C GT/E bears the marks of its past participations in rallies but looks good. During our test drive, we noticed that the famous «Conrero» had indeed a lot of energy to spare...The 220 hp seem to be there! Its historical technical passport (H1 period - GTS 26 class) is to be renewed, and the safety elements will be brought into conformity. A service will be carried out before the sale, but more thorough preparation work will have to be envisaged before she takes to the roads of the Rallye de Corse for which she is eligible and where she can easily claim victory.



AGUTTES

Moteur neuf
Sportive mythique des 60's
Eligible à de nombreuses compétitions

*New engine
Mythical sports car
Eligible for major historic events*

45 000 - 65 000 €

Carte grise française
Châssis n° : Z74C066086J

*French registration title
Chassis n° Z74C066086J*

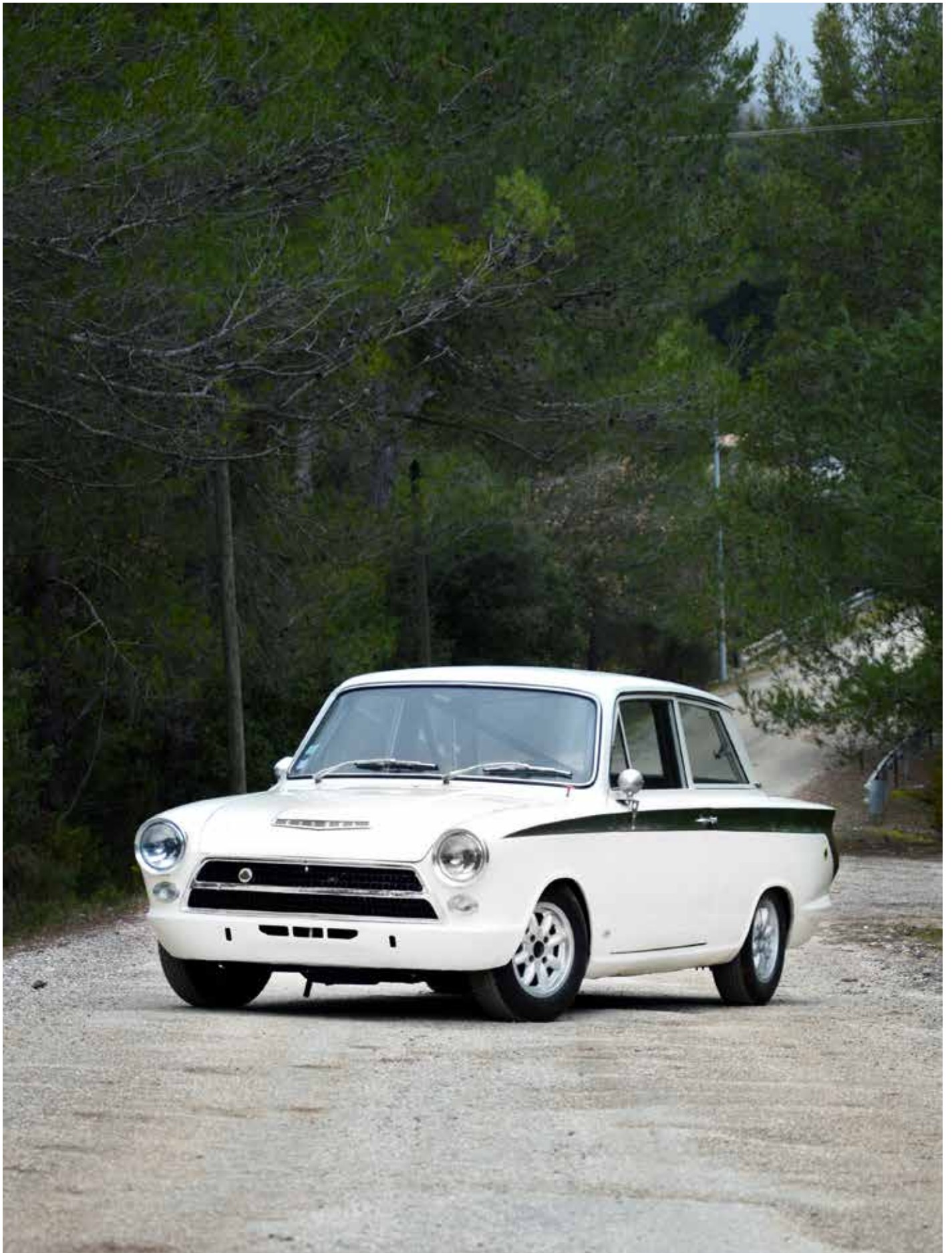


1963 Ford Cortina **LOTUS**

Au début des années 60, Colin Chapman va privilégier un moteur Ford pour sa nouvelle petite sportive la Lotus Elan. Son choix se porte sur le moteur Kent, qui verra sa cylindrée passer de 997 à 1 558 cm³ lui permettant ainsi de développer 106 ch. De son côté, Ford dévoile en 1962 la Cortina et décide d'y insérer ce nouveau moteur afin de participer au championnat des voitures de tourisme, une compétition alors en vogue en Angleterre où les Jaguar et Alfa Romeo se livrent

une rude bataille. C'est ainsi que Lotus se voit confier la préparation de la Cortina en voiture de course. En plus de ce nouveau moteur, la transmission est totalement revue et la tenue de route est améliorée grâce au remplacement du train arrière, des suspensions et du système de freinage. La voiture sera enfin allégée pour atteindre les 775 kg. Avec ses 106 ch et son poids plume, les performances sont au rendez-vous. La voiture se distingue par sa peinture blanche et ses deux bandes vertes sur les

flancs. Elle reçoit également trois badges Lotus sur la calandre et les ailes arrière. Les Cortina Lotus seront engagées par Ford, le Team Lotus ainsi que par Alan Mann Racing et remportent de nombreuses victoires : 6 Heures de Brands Hatch, course de côte du Mont Ventoux, Safari Rally... Elle reçoit des améliorations dès 1964 et sera remplacée en 1966 par la MK2. Au final environ 3300 exemplaires de la Cortina Lotus MK1 seront fabriqués.



AGUTTES

L'exemplaire que nous présentons est une Cortina Lotus MK1 pre-airflow sortie de l'usine de Dagenham en septembre 1963. Il s'agit donc d'un modèle 125 E livré originalement en conduite à droite. Cette voiture a été entièrement coursifiée afin de participer à des compétitions historiques. Elle se trouve aujourd'hui dans sa configuration originale avec une teinte Ermine White associée à des bandes Sherwood Green. Sa carrosserie a d'ailleurs été repeinte récemment. La voiture est accompagnée de

son laissez-passer FIA établi en 2007 qui lui a notamment permis de participer au Rallye Monte Carlo Historique en 2008, 2009 et 2010. Elle est équipée de quatre jantes Minilite, d'un arceau 6 points, d'un réservoir ATL FT3-1999, d'une pompe à essence électrique ou encore d'un frein à main hydraulique. Son moteur a subi une réfection complète en 2019 dans les ateliers du Garage des Damiers comprenant le remplacement du vilebrequin et des bielles pour un montant global de près de 9000 €.

Suite à cette intervention, un passage au banc a démontré une puissance de 121 ch. La culasse quant à elle a reçu une rectification en 2020. La voiture a très peu roulé depuis. Son essai routier sur les petites routes de Provence a été un pur régal, le moteur est rageur et performant, ses montées en régime après chaque changement de rapport vous procureront avec certitude beaucoup de plaisir.



In the early 1960s, Colin Chapman opted for a Ford engine for his new little sports car, the Lotus Elan. He chose the Kent engine, which increased its displacement from 997 to 1558cc, giving it 106hp. In 1962, Ford unveiled

the Cortina and decided to add this new engine to the Cortina in order to participate in the Touring Car Championship, a competition in vogue in England at the time, where Jaguar and Alfa Romeo fought hard. Lotus was entrusted with

the preparation of the Cortina as a race car. In addition to the new engine, the transmission was completely redesigned and the handling was improved by replacing the rear axle, suspension and braking system. The car will finally

be lightened to 775 kg. With its 106 hp and light weight, it was really effective. The car is distinguished by its white paintwork and two green stripes on the sides. It also receives three Lotus badges on the grille and rear fenders. The Cortina Lotus was entered by Ford, Team Lotus and Alan Mann Racing and won many races: 6 Hours of Brands Hatch, Mont Ventoux Hill Climb, Safari Rally... It was upgraded in 1964 and was replaced in 1966 by the MK2. In the end, around 3300 units of the Cortina Lotus MK1 were produced.

The car we present is a Cortina Lotus MK1 pre-airflow Cortina Lotus MK1 which left the Dagenham factory in September 1963. It is therefore a 125 E model originally delivered in right-hand drive. This car has been fully raced in order to participate in historic competitions. It is now in its original configuration with an

Ermine White colour combined with Sherwood Green stripes. The bodywork has recently been repainted. The car is accompanied by its FIA pass established in 2007, which notably enabled it to take part in the Historic Monte Carlo Rally in 2008, 2009 and 2010. It is equipped with four Minilite wheels, a 6-point roll bar, an ATL FT3-1999 tank, an electric fuel pump and a hydraulic handbrake. Its engine underwent a complete overhaul in 2019 in the workshops of the Garage des Damiers, including the replacement of the crankshaft and connecting rods for a total cost of nearly €9,000. Following this work, a test run demonstrated a power output of 121 hp. The cylinder head was rectified in 2020. The car has been driven very little since then. Its road test on the small roads of Provence was a pure delight, the engine is raging and efficient, its rises in speed after each gear change will certainly give you a lot of pleasure.



AGUTTES

Plus de 45 000 € de factures récentes
 Restaurée par le Spécialiste de la marque,
 Albert Cailler
 Eligible aux plus belles manifestations
 historiques

*More than 45 000 € of recent invoices
 Restored by the Brand Specialist,
 Albert Cailler
 Eligible for the most beautiful historic events*

35 000 - 55 000 €

Carte grise française
 Chassis : 818 740 001898
 Moteur : 818 540 007102

*French registration papers
 Chassis : 818 740 001898
 Moteur : 818 540 007102*



Lancia **FULVIA**

1971

1600 HF **Lusso**

Dérivé de la version berline Fulvia, le coupé est présenté au Salon de Genève 1965. Le dessin créé par Pietro Castagnero est à la fois plus fluide et lui confère une allure plus sportive. Rapidement, Cesare Fiorio responsable de la Squadra Corse HF Lancia se montre très insistant auprès de sa direction pour exploiter les capacités du coupé Fulvia en rallye. C'est ainsi qu'apparaît dès 1966 la première Fulvia 1.2 HF pour la compétition puis, deux ans plus tard, la Fulvia 1.6 HF de série. L'arrivée

de la 1600 HF s'effectue simultanément avec le rachat de Lancia par Fiat qui sera synonyme de budgets plus importants investis dans la compétition, avec comme couronnement, l'obtention du titre en championnat du Monde des rallyes en 1972 ainsi que de nombreuses victoires jusqu'en 1974. Au total, 3 690 exemplaires du Coupé 1600 HF et HF Lusso furent construits avant que la production du coupé Lancia Fulvia HF ne cesse en janvier 1973.

Compte tenu des aptitudes sportives de la Fulvia en compétition, bon nombre de modèles ont été transformés et préparés afin de prendre part aux différentes épreuves du calendrier historique. Il est donc rare de présenter une Lancia Fulvia 1600 HF Lusso dans sa stricte version d'origine. Restaurée sans limite de coût chez le grand spécialiste de la marque en Suisse Albert Cailler en 2010 (Garage Olivier Bugnard – Autigny), cette voiture est sans l'ombre d'un doute l'une des plus belles existantes sur le marché. Il suffit



AGUTTES

de regarder la qualité de la peinture, des alignements, les soubassements, les planchers ou encore la baie moteur pour constater de la qualité du travail effectué. Si l'on consulte le dossier qui sera remis à son futur propriétaire, la restauration est bien documentée et commentée étape par étape par dans les correspondances échangées entre Albert Cailler et son propriétaire. Preuve supplémentaire, le châssis et l'ensemble moteur/boite remonté furent exposés au salon Geneva Classics en 2007 afin de présenter le savoir-faire de l'atelier spécialisé.

Décapée jusqu'à la tôle puis repeinte dans sa teinte d'origine, la carrosserie a très bien vieilli. Le moteur quant à lui fut entièrement reconditionné avec des pistons neufs, les bielles et paliers, tout comme les éléments annexes à la mécanique : radiateur, démarreur, alternateur, carburateur, réservoir et circuit d'essence. Les freins (disques, mâchoires, plaquette, maître-cylindre) et le faisceau électrique furent également remplacés. L'habitacle n'est pas en reste avec des boiseries neuves au tableau de bord, l'ensemble des compteurs et manos restaurés et

une sellerie refaite en cuir dans son intégralité. Cédée en 2012 au propriétaire actuel, cette voiture a depuis parcouru un peu plus de 10 000 km sur les routes de l'Oise ou lors du Trophée en Corse 2013 de Rallystory. Révisée en mai dernier, elle est une occasion unique de saisir le volant de l'un des plus élégant et performant coupé de cette époque.



Derived from the Fulvia saloon, the coupé was introduced at the Geneva Motor Show in 1965. Designed by Pietro Castagnero, its lines were both more flowing and more sporting. Within a short time, Cesare

Fiorio, the head of the Squadra Corse HF Lancia racing team, clamoured for his management to let him take advantage of the Fulvia coupé's performance in motorsport. In 1966, the first Fulvia 1.2 HF for competition appeared, followed two

years later by the 1.6 HF production model. The 1.6 HF arrived at the same time as Lancia was taken over by Fiat, which resulted in increased investment in competition and, as a crowning glory, victory in the World Rally Championship

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

Given the Fulvia's sporting abilities in competition, many of them have been transformed and prepared to take part in the various events on the historic calendar. It is therefore rare to present a Lancia Fulvia 1600 HF Lusso in its strict original version. Restored without cost limit at the great specialist of the brand in Switzerland Albert Cailler in 2010 (Garage Olivier Bugnard - Autigny), this car is one of the most beautiful on the market. You only have to look at the quality of the paint, the alignments, the underbody, the floors or the engine bay to see the quality of the work done. If one consults the file that will be given to the future owner, each step of the restoration is well documented and commented step by step in the correspondence exchanged between Albert Cailler and his owner. As further proof, the chassis and the reassembled engine/

gearbox were exhibited at the Geneva Classics show in 2007 in order to present the know-how of the workshop.

Stripped down to the sheet metal and then repainted in its original colour, the bodywork has aged very well. As for the engine, it was completely reconditioned with new pistons, connecting rods and bearings, as well as the ancillary mechanical components: radiator, starter, alternator, carburettor, tank and fuel system. The brakes (discs, shoes, brake pads, master cylinder) and the electrical wiring harness were also replaced. The passenger compartment is not to be outdone with new woodwork on the dashboard, and the leather upholstery redone in its entirety.

Sold in 2012 to the current owner, the car has since covered a little over 10,000 km on the roads of the Oise or during the 2013 Rallystory Corsica Trophy. Overhauled in May 2020, its operation is beyond reproach and its driving is very pleasant.



AGUTTES

Dans la même collection depuis 22 ans
Première voiture à moteur central arrière
Rare, belle, innovante et performante !

*In the same family ownership for 22 years
First rear mid-engine car
Rare, beautiful, innovative and performant*

35 000 - 55 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : 10832

*French registration papers as historic vehicle
Chassis n° : 10832*



Matra DJET V

1967

C'est après la rupture de l'alliance René Bonnet et Charles Deutsch que la marque D.B est dissoute. René Bonnet part avec une idée de moteur central arrière à l'image des nouvelles Lotus de compétition. Pour affirmer et sauver sa nouvelle société, son cahier des charges demande une voiture sportive, fiable, avec des pièces de grandes séries pour limiter les coûts d'entretien. Ce sera avec Renault que se concrétisera ce projet, grâce au moteur de la future R8 Gordini. Ce sera

pendant le Salon de Paris 1962 que la version civile de la Djet fera son entrée sur le devant de la scène. C'est en effet la toute première voiture de série à profiter d'une technologie depuis démocratisée : le moteur central-arrière. La version de course de cette auto avait déjà été dévoilée à la presse, mais son châssis tubulaire était jugé trop compliqué. La Djet de série sera donc équipée d'un châssis poutre. Face à des difficultés financières, René Bonnet se voit contraint de vendre d'abord une partie, puis la

totalité de son entreprise à la firme Matra. Malgré ce rachat, la Djet reste en production jusqu'en juillet 1968. Cette voiture restera une véritable révolution pour son temps. En tout, moins de 1 700 exemplaires seront produits, faisant de cette auto une vraie rareté et une authentique sportive française.

De nos jours, peu de ces autos ont eu la chance de rester dans une configuration proche de celle d'origine. Notre exemplaire datant du 21 juin 1967 est l'une d'entre elles puisque qu'elle ne



AGUTTES

fut jamais modifiée à l'exception d'une peinture au début des années 2000. Toujours montée sur ses jantes de R8 Gordini en 15 pouces, les lignes de cette GT française sont exceptionnelles, fines, élégantes et racées. Sa carrosserie de couleur bleu (rouge d'origine) présente très bien et est exempte de toutes traces de chocs avec des alignements presque irréprochables. Il nous a été possible de mettre la voiture sur un pont pour vérifier l'état du châssis (dossier sur demande) et aucune trace de choc n'est à déplorer, l'ensemble est très propre. Côté habitacle, la sellerie refaite en cuir noir est en

très bel état comme tout le reste de l'habitacle. Quel plaisir de s'installer derrière son volant. Toute les commandes tombent parfaitement sous la main de cette sportive aux allures de GT tant l'habitacle paraît luxueux pour une voiture de cette catégorie. Légère, vive et agile, la carrosserie en polyester y est pour beaucoup sans oublier la qualité des trains roulants avec les roues arrière indépendantes et les freins à disques au quatre roues. Véloce également, son moteur de R8 S en position central arrière fait des merveilles accouplé à sa boîte de vitesse à 4 rapports. Si la commande est

ferme, il faut tout de même prendre ses repères pour gagner en précision et éviter de rentrer la 1ère au lieu de la 3ème ! Propriété d'un père et son fils passionnés, cette voiture a toujours été consciencieusement entretenue et s'avère être une superbe opportunité pour tous collectionneurs à la recherche d'une auto singulière, belle et performante. Accompagnée d'un important dossier de factures remontant au début des années 90 et d'une importante documentation technique, cette Matra Djet est une occasion à ne pas laisser passer. Nous vous le disons et l'avenir vous donnera raison !



It was after the break-up of the René Bonnet and Charles Deutsch alliance that the D.B. brand was dissolved. René Bonnet started with an idea for a rear mid-engine in the image of the new competition Lotus. To assert and save

his new company, his specifications required a sports car, reliable, with large series parts to limit maintenance costs. It will be with Renault that this project will take shape, thanks to the engine of the future R8 Gordini. It was during the

1962 Paris Motor Show that the civilian version of the Djet made its debut. It was in fact the very first production car to benefit from a technology that had since been democratized: the central-rear engine. The racing version of this car

had already been unveiled to the press, but its tubular chassis was considered too complicated. The standard Djet will therefore be equipped with a beam chassis. Faced with financial difficulties, René Bonnet was forced to sell first a part, then the totality of his company to the Matra firm. Despite this buyout, the Djet remained in production until July 1968. This car will remain a real revolution for its time. In all, less than 1,700 units were produced, making this car a true rarity and an authentic French sports car. Nowadays, few of these cars have had the chance to remain in a configuration close to the original. Our copy dated from June 21st, 1967 is one of them since it was never modified except for a painting in the early 2000s. Still mounted on its 15 inch R8 Gordini rims, the lines of this French GT are exceptional, fine, elegant and racy. Its blue bodywork (original red) is very well presented and is free of any impact marks with almost perfect alignment. We were able to put the car on a bridge to check the state of the chassis (backrest on request) and no trace of shock is to be deplored, the whole is very

clean. Inside, the black leather upholstery is in very good condition like the rest of the interior. What a pleasure it is to sit behind the wheel. All the controls fall perfectly under the hand of this sporty GT-looking car as the interior seems luxurious for a car of this category. Light, lively and agile, the polyester bodywork has a lot to do with it, not to mention the quality of the drivetrain with independent rear wheels and four-wheel disc brakes. The R8 S engine in the centre rear position works very well with its 4-speed gearbox. If the control is firm, you still need to get your bearings to gain precision and avoid entering 1st instead of 3rd! Owned by a passionate father and son, this car has always been conscientiously maintained and proves to be a superb opportunity for all collectors looking for a singular, beautiful and high performance car. Accompanied by an important file of invoices dating back to the early 90's and extensive technical documentation, this Matra Djet is an opportunity not to be missed. We tell you and the future will prove you right!



AGUTTES

Très rare série VE
Moteur d'origine
Dans son jus !

*Very rare "VE" series
Original engine
Original conditions*

20 000 - 30 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 859

*French registration title
Châssis n° : 859*



Alpine A310

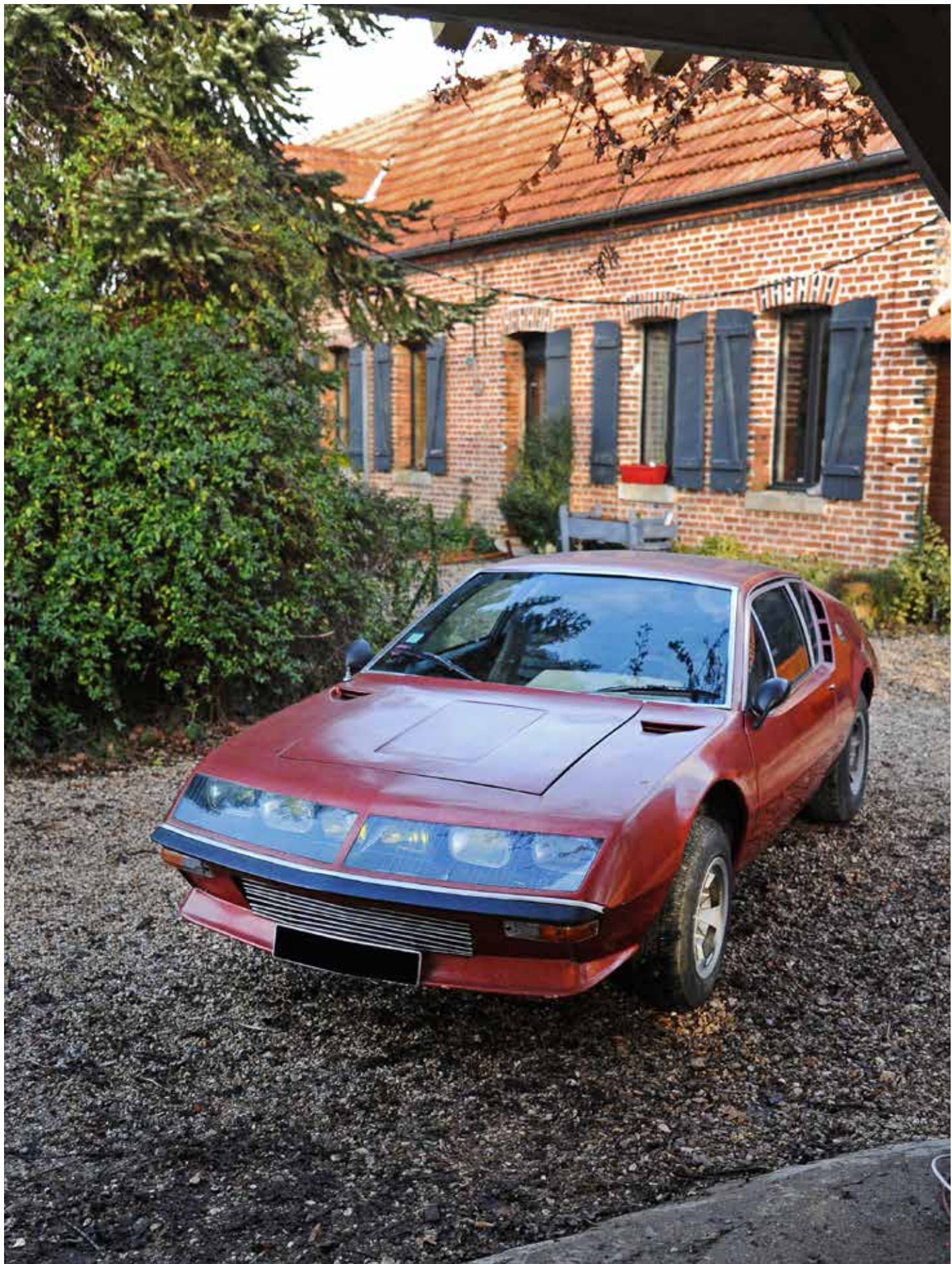
1973

1600 VE

Digne héritière de l'A110, l'Alpine A310 est la dernière voiture conçue par Jean Rédélé avec un design travaillé par Marcel Beligond qui lui donnera une ligne très originale, à la fois compacte et fluide. Le fondateur de la marque avait dans l'idée de proposer autre chose que sa Berlinette très typée

course. Avec l'A310, il visait un marché grand tourisme, en proposant une 2+2 plus grande et plus confortable. L'A310 1600 est présentée au Salon de Genève en 1971, et son style très anguleux est en rupture avec sa devancière. Son design est pourtant très pur et recherché à la fois. Rupture de style et de standing, le

confort à bord évolue avec l'apparition, de la moquette de garniture, et des sièges plus cossus qui sentent bon les années 70. La tenue de route sera également revue avec l'apparition de suspensions triangulées. C'est ici le modèle dit VE qui est présenté dans ces pages. Mise en circulation pour la première



AGUTTES

fois le 4 avril 1973, il s'agit du modèle numéro 859 dans la série. De couleur bronze métallisé typiquement seventies, l'intérieur est en cuir noir. Celle-ci fut vendue neuve à Tours avant de rejoindre la Sarthe en 1977. Elle restera entre les mains du même propriétaire de 1977 à 2015. La voiture se présente aujourd'hui dans

un état d'origine intéressant, jamais restaurée ni modifiée. La peinture est d'époque et un peu ternie, l'intérieur est en bon état et le moteur tournant équipé de ses carburateurs Weber 45. Le compteur indique un peu plus de 87 000 km et cela semble être le kilométrage d'origine. La partie mécanique fut restaurée il y a une dizaine

d'années par l'ancien propriétaire et depuis la voiture n'a que très peu roulé. Aujourd'hui la A310 mériterait une remise en état soignée, mais la base est saine et surtout complète.



Worthy heir to the A110, the Alpine A310 is the latest car designed by Jean Rédélé with a design done by Marcel Beligond that will give it a very original line, both compact and fluid. The founder of the

brand had in mind to propose something else than his very racing Berlinette. With the A310, he was aiming at a grand touring market, by proposing a bigger and more comfortable 2+2. The A310 1600 was presented at the Geneva

Motor Show in 1971, and its very angular style was a breach with its predecessor. Its design is however very pure and sought-after at the same time. A break with style and standing, the comfort on board evolves with the appearance

of carpeting and more comfortable seats that smell the 70s. Road handling will also be revised with the appearance of triangulated suspension. This is the so-called EV model that is presented in these pages. First put on the road on April 4, 1973, it is the serial number 859. It is a typical seventies metallic bronze colour with a black leather interior. It was sold new in Tours before joining the Sarthe department in 1977. It will remain in the hands of the same owner from 1977 to 2015. The car is now in an interesting original condition, never restored or modified. The paint

is period and a little tarnished, the interior is in good condition and the engine running with its Weber 45 carburetors. The odometer shows just over 87,000 km and this seems to be the original mileage. The mechanical parts were restored about ten years ago by the former owner and since then the car has not been driven so much. Today the A 310 deserves a careful refurbishment, but the base is sound and above all complete.



AGUTTES

Préparation rallye avec passeport FFSA
 Participante du Rallye Monte-Carlo Historique 2019
 Dernier modèle développé par Carlo Abarth

*Prepared for rallying with FFSA passport
 Took part to the 2019 Monte-Carlo Historic
 Last model developed by Carlo Abarth*

12 000 - 18 000 €

Carte grise française
 Châssis numéro : A112B2 2024052

*French registration title
 Chassis number : A112B2 2024052*



1979 Autobianchi A112 ABARTH

L'un des succès de la deuxième moitié des années 50 en Italie s'appelle la Fiat 500, petite citadine imprégnée de Dolce Vita. La mode des petites citadines est en pleine expansion, quand en 1969, Autobianchi présente son premier modèle de grande production, l'A112, destinée à concurrencer l'Austin Mini Cooper en Italie. Dès ses premiers tours de roues, elle sera l'objet des recherches d'amélioration de la part du responsable de la branche compétition de Fiat, Carlo Abarth. Il présentera cette même année à la direction d'Autobianchi un prototype de 105 ch, qui sera rejeté, jugé trop puissant et difficile à conduire. Les recherches pour une version plus civilisée continueront, pour aboutir en 1971 au Salon de Turin où la version sportive de cette citadine,

l'A112 Abarth, est finalement présentée. La petite citadine voit sa puissance passer de 44 à 58 ch, grâce à une optimisation du moteur d'origine. En 1975, l'importateur français de l'A112, André Chardonnet, décide d'engager les versions Abarth en rallye. Leur fiabilité leur permettra de remporter le rallye Monte-Carlo, ou encore le Tour de Corse dans leur classe.

Compte tenu des aptitudes sportives de l'A112 Abarth en compétition, bon nombre de modèles ont été transformés et préparés afin de prendre part aux différentes épreuves du calendrier historique. L'exemplaire que nous vous présentons en est un exemple idéal. Préparée course, elle permet un agrément de conduite sportive, et l'accès aux compétitions historiques comme le

Rallye Monte-Carlo Historique. L'état de marche est très bon, comme a pu nous le confirmer un essai routier. La légèreté de cette auto en fait une véritable puce, redoutable pour bon nombre de sportives de l'époque. L'état général de la carrosserie est bon, les alignements sont corrects, et la livrée est typique des exemplaires de courses de l'époque. Cette voiture possède un passeport FFSA et se trouve ainsi équipée de toutes les améliorations nécessaires à la participation aux événements historiques : arceau de sécurité, harnais, trip master, fond plats... La voiture a d'ailleurs parcouru le rallye Epernay - Vins de Champagne, et terminé le Rallye Monte-Carlo Historique 2019.



One of the successes of the second half of the 1950s in Italy was the Fiat 500, a small city car impregnated with *Dolce Vita*. The fashion for small city cars was in full swing when, in 1969, Autobianchi presented its first large production model, the A112, destined to compete with the Austin Mini Cooper in Italy. At the very beginning, it was the object of research for improvement by Carlo Abarth, head of Fiat's competition branch. That same year, he presented a 105-hp prototype to the Autobianchi management, which was rejected as being too powerful and difficult to drive. Research for a more civilized version continued, culminating in 1971 at the Turin Motor Show where the sporty version of this city car, the A112 Abarth, was finally presented. The small Autobianchi saw

its power increase from 44 to 58 horsepower, thanks to an optimisation of the original engine. In 1975, the French importer of the A112, André Chardonnet, decided to enter the Abarth versions in racing events. Their reliability enabled them to win the Monte Carlo Rally and the Tour de Corse in their class.

In view of the A112 Abarth's sporting abilities in competition, many of them have been transformed and prepared to take part in the different events on the historic calendar. The model we are presenting to you is an ideal example of this. Prepared for racing, it provides a sporty driving experience and access to historic competitions such as the Historic Monte Carlo Rally. The running condition is very good, as confirmed

by a road test. The lightness of this car makes it a real flea, which was formidable for a good number of sports cars of the time. The general condition of the bodywork is good, as well as the alignments, and the livery is typical of the racing cars of the time. This car has a FFSA passport and is thus equipped with all the necessary improvements for participation in historic events: roll bar, harness, trip master, flat bottom... The car has moreover covered the Epemay - Vins de Champagne Rally, and finished unhindered the 2019 Historic Monte-Carlo Rally.

Préparation intéressante
Qualité de fabrication
Véritable petite bombe

*Interesting preparation
Beautifully manufactured
A truly performing car*

35 000 - 55 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 889152

*French registration papers
Chassis number: 889152*



COOPER

1966

Morris S MK1 1275

Véritable coup de génie, l'Austin Mini présenté en 1959 attire immédiatement l'attention des sportifs amateurs de compétition et des préparateurs par ses qualités de tenue de route et son agilité. John Cooper, constructeur de voitures de Formule 1 et de rallye, en perçoit le potentiel et propose à son créateur Alec Issigonis d'en produire une version plus développée. La direction du groupe BMC donne son feu vert et les deux

hommes coopèrent en vue de produire une Mini Cooper sportive et économique. Les versions Austin Mini Cooper et Morris Mini Cooper seront commercialisées dès 1961. En 1964, une nouvelle Mini Cooper dite « S » est produite et est équipée d'un moteur de 1 275 cm³ ! Elle deviendra la coqueluche, tant en course, que dans les beaux quartiers. Cette petite bombe est la Mini la plus désirable parmi les innombrables versions produites jusqu'en 2000.

La voiture que nous présentons est une Morris Cooper S de 1966. Dans un état exceptionnel, elle fut préparée en configuration « Stage 3 » avec des pistons forgés et un volant moteur allégé. La boîte de vitesses est une Cooper S à 4 rapports équipée du système quick shift à pignon taille droite, l'embrayage est renforcé avec un disque course et les suspensions avant sont montées avec des Koni réglables. Côté freinage, des disques de Cooper S à l'avant et

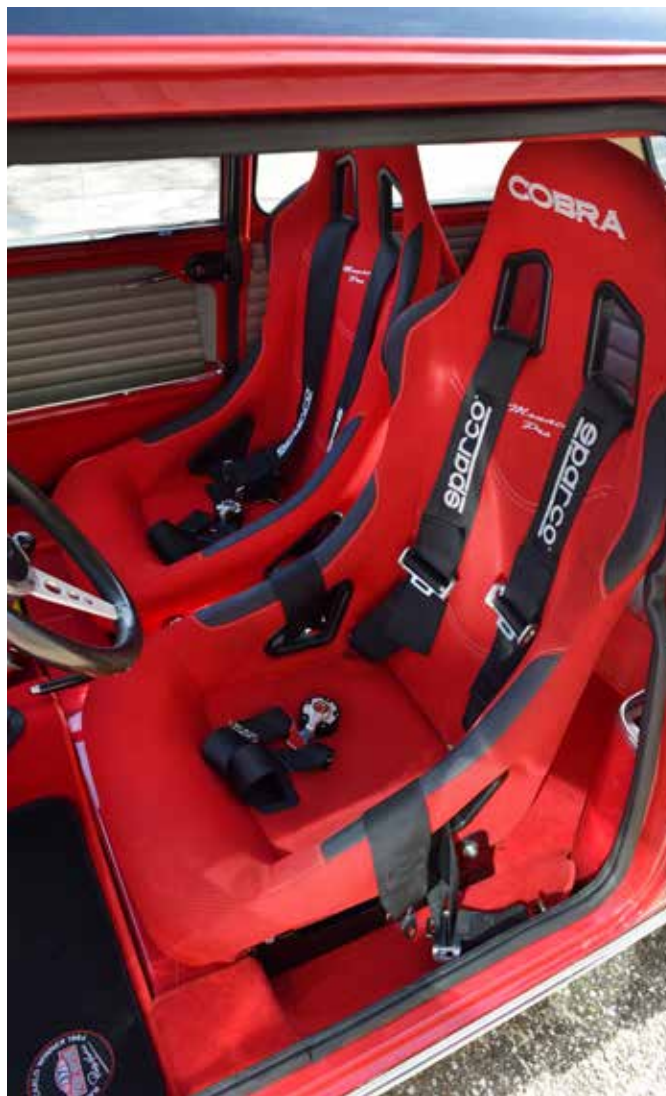


AGUTTES

des tambours ventilés à l'arrière sont conformes à ce qui se faisait en période. L'habitacle a lui aussi été soigneusement préparé avec un arceau 6 points, deux baquets et harnais 5 points et un extincteur homologué. Le tableau de bord quant à lui reste d'origine avec son sacro-saint compteur central réunissant la pression d'huile et de température d'eau. Achetée en 2019 par son actuel propriétaire, celui-ci

effectuera quelques changements et améliorations sur la voiture. Installation d'un klaxon, d'une commande de starter, nouvelles bougies Champion, réglage de la carburation, installation d'une roue de secours, etc... Tout cela justifié sur factures pour un montant total avoisinant les 2500 €. Extérieurement, l'auto est superbe, montée sur ses minilight en 10 pouces. Ultra performante, taillée pour la piste davantage que

pour la balade, l'agilité et la qualité de fabrication de notre exemplaire ne font qu'ajouter à la cote d'amour énorme de cette véritable petite bombe !



A true stroke of genius, the Austin Mini presented in 1959 immediately attracted the attention of amateur competitive athletes and préparateurs with its handling qualities and agility. John Cooper, a manufacturer

of Formula 1 and rally cars, sees the potential and proposes to its creator Alec Issigonis to produce a more developed version. The management of the BMC group gives the green light and the two men cooperate to produce a sporty

and economical Mini Cooper. The Austin Mini Cooper and Morris Mini Cooper versions were released in 1961. In 1964, a new Mini Cooper called «S» was produced and equipped with a 1,275 cc engine! She will become the darling,

both in the race and in the beautiful districts. This small bomb is the most desirable Mini among the countless versions produced until 2000. In an exceptional condition, it was prepared in «Stage 3» configuration with forged pistons and a lightweight flywheel. The gearbox is a Cooper S 4-speed Cooper S equipped with the quick shift system with straight sprocket, the clutch is reinforced with a race disc and the front suspensions are mounted with adjustable Koni. On the braking side, Cooper S discs at the front and ventilated drums at the rear are in line with what was done during the season. The cabin has also been carefully prepared with a 6-point roll bar, two 5-point buckets and harnesses and an approved fire extinguisher. The dashboard remains original with its sacro-

sanct central counter combining oil pressure and water temperature, with a rev counter installed behind the steering wheel. Purchased in 2019 by its current owner, the car will undergo some changes and improvements. Installation of a horn, choke control, new Champion spark plugs, carburettor adjustment, installation of a spare wheel, etc...Externally, the car is superb, mounted on its minilight in 10 inches. Ultra high performant, designed more for the track than for the ride, the agility and quality of manufacture of this car only add to the enormous love of this real little bomb!



AGUTTES

Exemplaire français, 3^e main
 Seulement 164 000 km
 Livret de service original

*French car with 3 previous owners
 Only 102,000 miles
 Original service book*

20 000 - 25 000 €

Carte grise française
 N° de châssis : WBADC710800643760

*French registration title
 Chassis no. WBADC710800643760*



BMW

1986

M535i

E28

Si la saga M a débuté avec la M1 développée spécifiquement pour la compétition, la série 5 fut la première berline de la marque sur laquelle le célèbre M est venu se greffer. Pour autant, le département Motorsport de BMW ne s'est pas tout de suite penché sous le capot de la M535i. Probablement agacé par les talentueux préparateurs d'Outre-Rhin, la marque bavaroise va vite rectifier le tir en produisant la première M5 en 1985. Pourtant, la M535i E28 faisait déjà largement le « job » avec

des performances plus que remarquables pour une berline de l'époque. Avec 218 ch et 310 Nm, le 6-cylindres en ligne aussi mélodieux que performant propulsait la M535i aux 100 km/h en seulement 7.2 secondes, et abattait le kilomètre départ arrêté en moins de 28 secondes. Grâce à son excellent châssis, la berline de Munich contenait alors assez aisément la concurrence. Avec un peu de moins de 10 000 exemplaires produits, la M535i reste à ce jour un modèle difficile à trouver en bon état et dans sa confi-

guration d'origine. Nombre d'entre elles ont parfois fait les frais d'une conduite un peu trop optimiste ou bien souffert d'un manque de soins.

L'exemplaire que nous vous proposons est d'origine française et fut livré neuf par le concessionnaire BMW de Montargis en octobre 1986 comme en atteste son livret de service. Cette M535i se présente dans sa teinte d'origine alpinweiss, avec la finition Shadowline, et chaussée de ses TRX d'origine. Elle est



AGUTTES

équipée de son kit carrosserie M-Tech mais aussi d'un aileron arrière très probablement d'origine Hartge. La voiture n'a jamais quitté le département du Loiret comme le montre son immatriculation 6502 ST 45 qu'elle a portée jusqu'en 2019. Elle n'avait alors connu que deux propriétaires et se trouve depuis dans les mains du troisième, lui aussi domicilié dans ce département. Le jour de notre essai, le compteur affichait seulement 163 750 kilomètres, ce qui semble être son kilométrage d'origine. En effet, cette M535i présente bien et l'allure

générale de la voiture est cohérente avec ce qu'indique le tableau de bord. Les alignements sont parfaits, la carrosserie est saine et ne semble pas porter la moindre trace de choc ou d'accident. C'est alors un exemplaire particulièrement bien préservé qui s'offre à nous, avec un historique connu. Au volant, la prise en main d'une BMW des années 80 est toujours aussi exaltante. La boîte Getrag à 5 rapports (associée à un autobloquant à 25%) tombe parfaitement sous la main et le six en ligne ne demande qu'à grimper dans les tours. Extra.

La sellerie en velours gris est globalement bien conservée, alors que la présence de l'autoradio Blaupunkt associé à son equalizer déporté est une véritable ode aux années fric et frime, toute une époque... Cette belle M535i a de nombreux atouts et représente l'opportunité d'acquérir un authentique et iconique youngtimer pour un prix raisonnable.



Although the 'M' story began with the M1 developed specifically for competition, the 5 Series was the company's first saloon to receive the famous 'M' badge. However, BMW's Motorsport department did

not look immediately under the bonnet of the M535i. Probably annoyed by the talented tuning firms in Germany, the Bavarian manufacturer quickly set things straight when it produced the first M5 in 1985. Even so, the E28 M535i

was well up to the job with performance which was exceptional for a saloon at the time. With 218bhp and 310Nm, the in-line six – which was as tuneful as it was quick – propelled the M535i from 0–62mph in just 7.2 seconds and covered

the standing kilometre in less than 28 seconds. Thanks to its excellent chassis, the saloon from Munich could easily hold off its rivals. With a little under 10,000 cars built, it remains difficult today to find a model in good condition and original specification. Many of them have paid the price for an overly optimistic style of driving or have suffered from a lack of care.

The model we are offering for sale was supplied new in France and delivered by the BMW dealer in Montargis in October 1986, as its service book confirms. This M535i is finished in its original colour of Alpinweiss with 'Shadowline' trim and is shod with its original TRX tyres. It is fitted with the M-Tech body kit and also has a rear spoiler, probably from Hartge. The car has never left the Loiret department, as can be seen from the registration 6502 ST 45 that it bore until 2019. It had had only two owners until then and is now with its third keeper, who also lives in the same department. On the day we tested the car, its odometer was showing

163,750km (101,750 miles), which appears to be its original mileage. Certainly, the car presents well and its overall appearance is consistent with the odometer reading. The panels are perfectly aligned, the bodywork is sound and does not appear to show any signs of having been in an accident or crash. This makes the car before us a particularly well preserved example, with a known history. Behind the wheel, driving a 1980s BMW is as exhilarating as ever. The five-speed Getrag gearbox (here combined with a 25% limited-slip differential) falls perfectly to hand, and the in-line six asks only to rip through the rev range. Fantastic. The grey velour upholstery is generally well preserved, while the presence of a period Blaupunkt radio with its separate equalizer is an ode to those heady days when if you had the money, you didn't hesitate to show it ... This fine M535i has a great deal going for it and represents an opportunity to acquire an authentic and iconic modern classic for a reasonable price.



AGUTTES

Moteur mythique
Près de 25 000 € de restauration en 2016-2017
Remarquable exemplaire

*A legendary engine
Nearly 25,000 euros spent on restoration in 2016-2017
A remarkable example*

45 000 - 55 000 €

Carte grise française
Châssis n° : WBAEE3105010501050908

*French registration title
Chassis no. WBAEE3105010501050908*



BMW M635 CSi

1984

Si la saga M a débuté avec la M1 développée spécifiquement pour la compétition, le premier modèle de série à bénéficier du savoir-faire du département Motorsport de BMW fut le coupé 635 CSi E24. Déjà très apprécié pour son confort, son intérieur spacieux, ses moteurs souples et mélodieux, ainsi que pour sa ligne racée attribuée au designer français Paul Barcq en raison de sa face avant en nez de requin, le coupé série 6 de BMW souffrait toutefois d'un manque de

performances. Le département Motorsport de la maison bavaroise lui offrira une cure de vitamines en commercialisant fin 1984, la M635 CSi. Celle-ci bénéficie du mythique 6-cylindres M88 de la M1, de 3.5l dotée d'une culasse en aluminium à 24 soupapes développant 286 ch à 6 500 tr/mn. La préparation du six en ligne BMW permet alors d'approcher les 260 km/h et d'abattre le 0 à 100 km/h en 6,4 secondes. Avec seulement un peu plus de 3 800 exemplaires produits (équipés du moteur M88), la M635 CSi

est devenue au fil du temps une véritable GT à collectionner. Rare en parfait état et peu kilométrée, ce youngtimer en puissance s'inscrit comme une valeur sûre dont la cote n'a cessé de grimper ces dernières années.

La M635 CSi que nous vous présentons dans ces pages est l'une des toutes premières sorties de l'usine puisqu'elle fut immatriculée pour la première fois le 30 novembre 1984. Elle fait donc partie de la première série équipée du moteur



AGUTTES

M88 provenant de la M1. D'origine italienne, cette série 6 est restée sur la péninsule dans la région de Bergame, jusqu'en 2016 lorsqu'un collectionneur français en fait l'acquisition pour un montant de 29 000 €. Une fois les formalités administratives effectuées et le certificat d'authentification obtenu de la part de BMW France, le nouveau propriétaire entame alors quelques travaux de restauration : peinture complète de la carrosserie, quelques changements de pièces, changements des fluides et des filtres, le montant de cette première

phase s'élève à un peu plus de 8 000 €. Satisfait du travail effectué mais désireux d'obtenir une mécanique à l'état neuf, le collectionneur entame alors en 2017 une réfection complète du moteur, de la boîte de vitesses et de la gestion électronique du tableau de bord. L'embrayage est changé tout comme le compresseur de climatisation. La facture totale s'élève à près de 16 000 € ! Avec seulement 157 200 km affichés au compteur, cette M635 CSi est un magnifique exemplaire, restauré avec soin et intelligence, ayant conservé sa sellerie en cuir

noir joliment patinée. Youngtimer recherché et véritable GT aux performances remarquables pour l'époque, il est encore temps de réaliser un achat raisonnable avant que les prix ne s'envolent pour de bon.



While the 'M' saga began with the M1, developed specifically for motorsport, the first production model to take advantage of the expertise of BMW's Motorsport department was the E24 635 CSi coupé. BMW's

6 Series coupé was already much appreciated for its comfort, roomy interior and flexible, tuneful engines, as well as for its racy lines with a shark-like nose – penned by the French designer Paul Bracq – but it fell short on performance. The

Motorsport department gave it a boost when it launched the M635 CSi at the end of 1984. This received the legendary 3.5-litre M88 six-cylinder engine from the M1, with a 24-valve aluminium head, producing 286bhp at 6500rpm and taking

it from 0-62mph in 6.4 seconds and on to a top speed of over 160mph. With only just over 3800 cars built (fitted with the M88 engine), over time the M635 CSi has become a true GT for the collector. Rarely found in perfect condition and with low mileage, this upcoming modern classic is a sound investment and has been steadily increasing in value over the past few years.

The M635 CSi we are presenting here was one of the first to leave the factory, as it was first registered on 30 November 1984. It is therefore a car from the first series equipped with the M88 engine from the M1. Originally supplied in Italy, this 6 Series remained in the country, in the Bergamo area, until 2016, when it was bought by a French collector for 29,000€. Once he had dealt with the administrative formalities and obtained a certificate of conformity from BMW France, its new owner set about some restoration

work: the body was completely repainted and some parts changed, along with the filters and fluids. The total cost of this first phase amounted to just over 8000 euros. Pleased with the work that had been carried out, but keen to have an engine in as-new condition, in 2017 the collector embarked on a complete rebuild of the engine, gearbox and dashboard electronics. The clutch was replaced, as was the air-conditioning compressor. The total bill came to nearly 16,000 euros! With only 97,700 miles on the clock, this M635 CSi is a magnificent example. It has been carefully and sensitively restored, retaining its attractively patinated black leather upholstery. A sought-after modern classic and a true GT with remarkable performance for its day, you still have time to buy this model for a reasonable sum before prices for them shoot up once and for all.



AGUTTES

Carnet d'entretien
Frais récents
Environ 71 000 km d'origine

*Maintenance book
Recent invoices
About 71 000 kms from new*

40 000 - 60 000 €

Carte grise française
Châssis n° : WBABA91020AL02079

*French registration title
Chassis N° : WBABA91020AL02079*



1990 BMW Z1

Véritable prototype roulant, la Z1 était un concept très moderne à son lancement, et sera le nouveau roadster de la marque à l'hélice depuis la BMW 507. Francfort 1987, la petite BMW étonne par ses lignes nouvelles et l'usage de matériaux composites moderne. L'ensemble moteur-boîte est celui de la 325i e30 de 171 ch, placé en position centrale avant. Ainsi la répartition des masses est à 50% entre l'avant et l'arrière. Le comportement séduit par son équilibre et sa rigidité, point faible des

cabriolets, et la tenue de route est irréprochable. Développé par le bureau d'étude de BMW comme vitrine technologique, le train arrière par exemple, est à multi-bras, issu d'un concept unique de l'époque et permet des passages en courbes très rapides sans décrocher. Mais l'une des principales originalités de ce roadster et ce qui fait son charme actuel, ce sont ses portes escamotables qui glissent dans les bas de caisses pour disparaître. Le plaisir de rouler toutes portes baissées est une sensation hors

du commun dans une BMW, on se croirait dans un petit roadster anglais ou même un buggy. Vendue au prix de 366 000 Francs en 1988, il se vendra 8 000 exemplaires de cette voiture atypique de 1987 à 1991.

L'exemplaire ici présenté est un modèle de 1990. D'origine française, ce modèle est de couleur rouge « top rot » et l'intérieur est en cuir bi-ton spécifique aux Z1. Le propriétaire actuel possède la voiture depuis presque 10 ans et l'entretien a toujours été effectué avec



AGUTTES

soin comme le carnet BMW nous l'atteste. La peinture est du plus bel éclat, l'intérieur est d'origine et le cuir sans usure. La capote est en parfait état également. Dernièrement la courroie de distribution fut remplacée par simple précaution. Il y a quelques semaines la BMW a vigoureusement parcourue plus de 500 km

pour rejoindre Paris. Preuve de son parfait état mécanique et en effet notre essai fut en tout point concluant : le moteur 6-cylindres émet un bruit magnifié par une ligne d'échappement en inox, la boîte est rapide et précise, c'est un véritable bonheur de rouler les cheveux aux vents à son volant !



A true rolling prototype, the Z1 was a very modern concept at its launch, and will be the new roadster of the brand with a propeller since the BMW 507. Frankfurt 1987, the small BMW astonishes by its new lines and

the use of modern composite materials. The engine-gearbox combination is that of the 171 HP 325i e30, positioned centrally at the front. The weight distribution is thus 50% between front and rear. The car's performance is impressive

thanks to its balance and rigidity, the weak point of convertibles, and the road holding is irreproachable. Developed by BMW's design office as a technological showcase, the rear axle, for example, is multi-link, the result of a

unique concept of the time and allows very fast cornering without stalling. But one of the main originalities of this roadster and what makes it so charming today are its retractable doors that slide into the lower bodywork to disappear. The pleasure of driving with all doors down is an extraordinary sensation in a BMW, it feels like a small English roadster or even a buggy. Sold at the price of 366.000 francs in 1988, 8000 copies of this atypical car will be sold from 1987 to 1991.

The Z1 presented here is a model from 1990. Sold new in France, this model is in red «top rot» colour and the interior is in two-tone leather specific to the Z1. The current owner has owned

the car for almost 10 years and the maintenance has always been carried out with care as the BMW notebook attests us. The paintwork is of the highest brilliance, the interior is factory original and the leather has no wear and tear. The soft top is in perfect condition as well. Recently the timing belt was replaced as a simple precaution. A few weeks ago the BMW has vigorously travelled more than 500 km to reach Paris. Proof of its perfect mechanical condition and indeed our test was in all points conclusive: the 6-cylinder engine makes a noise magnified by a stainless steel exhaust line, the gearbox is fast and precise, and what a joy to drive with your hair in the wind!



AGUTTES

1218 exemplaires
Historique suivi
Design sans égal

*Only 1218 copies
Regularly maintained
Unique design*

14 000 - 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° WBAEG21020CB11952

*French registration title
Chassis n° WBAEG21020CB11952*



BMW 850 ci

1994

Présentée au salon de Francfort en 1989, la BMW série 8 (E31) se voulait l'héritière de la série 6. Plus évoluée, tant en termes de motorisation, de codes esthétiques et de technologie, elle se positionne en concurrente des Mercedes 560 SEC et autres Porsche 928 S4. Sa ligne, due au designer Klaus Kapitzka propulse le constructeur bavarois dans une nouvelle ère. Le mélange de fluidité et de sportivité est mis en exergue par des ailes élargies, un avant pointu surplombé de phares escamotables, une conception de coupé sans montant central et un arrière droit. Bouleversant les codes esthétiques alors en vigueur, la série 8 E31 est toujours reconnue comme étant l'un des plus beaux dessins de son temps. Sous le capot, la 850 ci est équipée d'un moteur

V12 tout aluminium de 4 988 cm³ de cylindrée produisant 300 chevaux, puis 5 379 cm³ et 326 chevaux à partir de février 1994. Véritable pièce maîtresse de la série 8, il étonne par son confort d'utilisation, offrant un couple conséquent tout en restant discret et silencieux.

La BMW 850ci que nous avons choisie pour vous fut vendue neuve en Belgique par la concession BMW Hindrickx le 16 décembre 1993. Son carnet démontre qu'un entretien régulier a été assuré par son premier propriétaire toujours chez le même concessionnaire belge jusqu'en mai 2006. Elle rejoint ensuite la France et sera successivement entretenue par les concessions BMW S.R.D.A, Huchet puis Legrand. Depuis 2016, plus de 7000 €

de factures témoignent du remplacement de nombreux éléments esthétiques ou de pièces d'usure notamment sur les trains roulants avant et arrière. C'est donc une voiture dans un bon état de fonctionnement qui se présente à nous, rendant ses 232 000 km presque anecdotiques. A l'intérieur, les tapis sont neufs et l'ensemble des équipements de bord fonctionnent. Esthétiquement, cette auto a bénéficié d'une peinture complète, dans sa teinte originale Orientblau metallic et ses superbes jantes Alpina dans un état proche du neuf lui vont comme un gant. La boîte automatique réagit normalement et le V12 BMW tourne à merveille. Cette BMW a bel et bien le profil idéal du coupé de Grand Tourisme conçu pour avaler encore de nombreux kilomètres dans un confort princier.



Introduced at the Frankfurt Motor Show in 1989, the BMW 8 Series (E31) was meant to be the heir to the 6 Series. More advanced in terms of its engines, styling and technology, it was positioned as a competitor to the Mercedes 560 SEC and Porsche 928 S4. Conceived by the designer Klaus Kapitzka, its styling launched the Bavarian manufacturer into a new era. Its blend of flowing lines and a sporty appearance was underscored by its flared wings and pointed nose with retractable headlamps; it was a coupé design with a vertical tail and no central pillar. Overturning the aesthetic conventions which prevailed at the time, the E31 8 Series is still regarded as one of the most attractive designs of its day. Under the bonnet, the 850Ci was powered by an all-aluminium V12 with a capacity

of 4988cc developing 300bhp, and then by a 5379cc unit producing 326bhp from February 1994. The centrepiece of the 8 Series, it is remarkable for its ease of use and prodigious torque, while remaining quiet and unobtrusive.

The BMW 850ci that we have chosen for you was sold new in Belgium by the BMW Hindrickx dealership on 16 December 1993. Its logbook shows that regular maintenance was carried out by its first owner, still at the same Belgian dealership until May 2006. It then went to France and was successively serviced by the BMW S.R.D.A, Huchet and then Legrand dealerships. Since 2016, more than €7,000 of invoices have been received for the replacement of numerous aesthetic elements or wearing parts, particularly

on the front and rear drive trains. It is therefore a car in good working order that is presented to us, making its 232,000 km almost anecdotal. Inside, the carpets are new and all the on-board equipment is working. Aesthetically, this car has been fully painted in its original Orientblau metallic colour and its superb Alpina rims in near new condition fit it like a glove. The automatic gearbox reacts normally and the BMW V12 runs like a dream. This BMW does indeed have the ideal profile of the Grand Touring Coupé designed to swallow many more kilometres in princely comfort.

70 000 km d'origine
 Excellent état
 Rare intérieur velours bleu

*Only 70 000 kms from new
 Great condition
 Rare blue interior*

9 000 - 15 000 €

Titre de circulation Japonais, véhicule dédouané
 Châssis n° : WDB1260391A458825

*Japanese title
 Chassis N°: WDB1260391A458825*



Mercedes-Benz 560 SEL

1989

Présentée au salon de Francfort en 1979, la Mercedes-Benz W126 s'inscrit comme la deuxième génération de la Classe S. Le vaisseau amiral du constructeur de Stuttgart marque un nouveau style de conception et introduit de nombreuses innovations de sécurité. A l'instar du premier airbag, de la ceinture de sécurité à prétensionneurs ou encore du contrôle de traction. Produite de 1979 à 1991, elle incarne la plus longue génération de Classe S et bénéficiera de dix motorisations disponibles sur des carrosseries à empattement courts ou longs. Le superbe dessin de la Mercedes est l'œuvre de Bruno Sacco. En s'inspirant de la W116, le dessin de la W126 est

pourtant plus fin. La ligne est une réussite totale, aidée en cela par la soufflerie qui permettra à la grande voiture d'être relativement économique grâce à une aérodynamique soignée. Au total plus de 800 000 exemplaires seront construits et vendus à travers le monde.

Le modèle ici présenté est le haut de gamme 560 à empattement long SEL. Le moteur est le V8 5.6 l accouplé à une boîte automatique à 4 rapports. De couleur gris métallisé « Astral Silver » code 735U et à l'intérieur en velours bleu, cette configuration est d'une rare élégance. Vendue neuve au Japon, la voiture arrive en France en 2020 avec seulement 70 000 km environ au compteur, dans un état de préservation

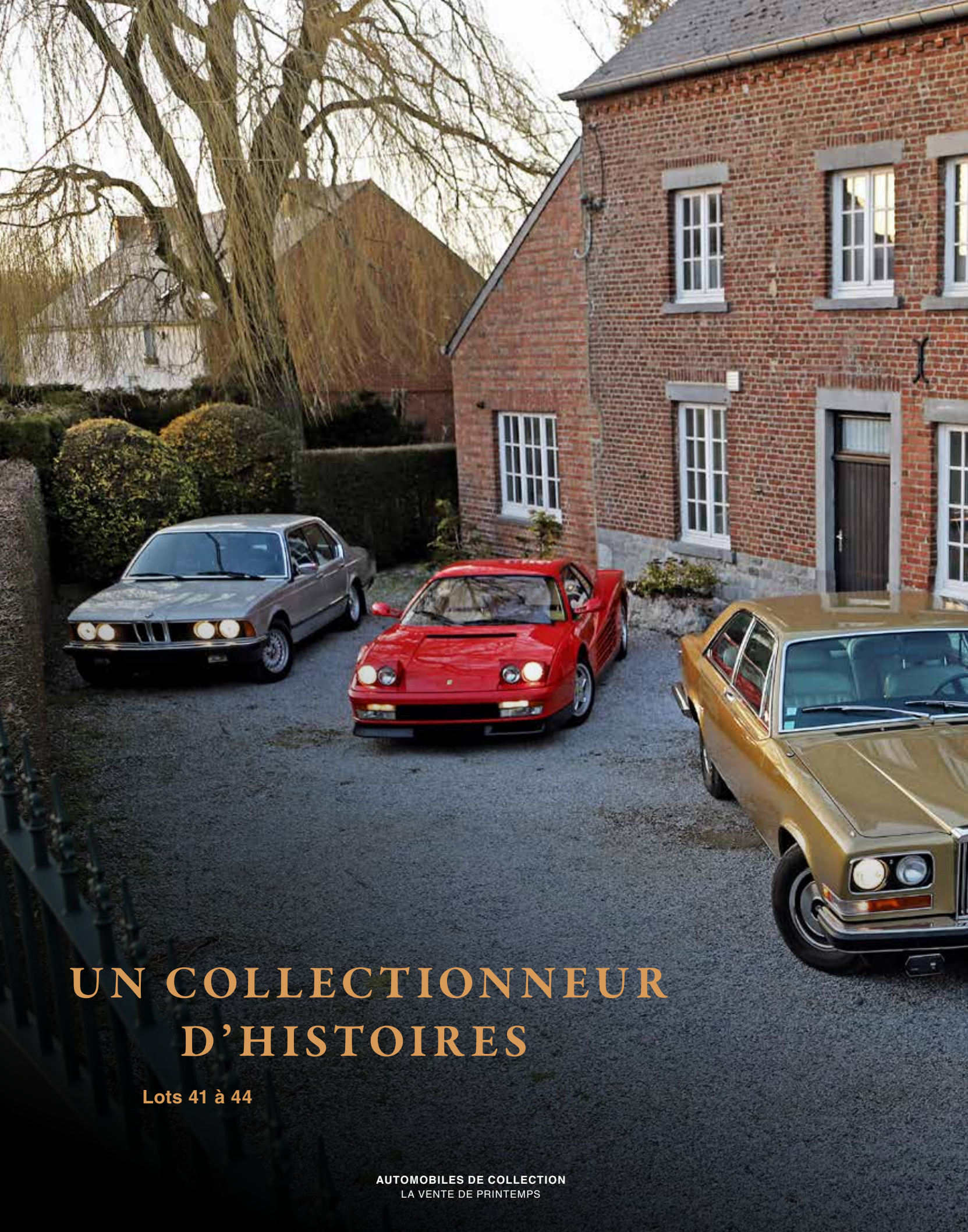
excellent, à noter seulement le velours un peu déteint à certains endroits. Toutes les options sont présentes et fonctionnelles. Une révision fut effectuée récemment avec la vidange de tous les fluides, le changement du régulateur de pression d'essence et la pose de 4 pneus neufs... les carnets et les factures sont présents avec la voiture. Notre essai confirmera l'excellent état de la grande Mercedes : le moteur est coupleux et puissant et la boîte passe les vitesses avec douceur. Fleuron de la marque à l'étoile pendant toute une décennie, il est encore temps de collectionner les W126 avant que la côte ne s'envole.



Presented at the 1979 Frankfurt Motor Show, the Mercedes-Benz W126 is the second generation of the S-Class. The flagship of the Stuttgart-based manufacturer marks a new design style and introduces numerous safety innovations. These include the first airbag, the safety belt with pretensioners and traction control. Produced from 1979 to 1991, it embodies the longest generation of the S-Class and will benefit from ten engines available on short or long wheelbase bodies. The Mercedes' superb design is the work of Bruno Sacco. Inspired by the W116, the design of the W126 is however finer. The line is a total success, helped by the wind tunnel that will allow the

big car to be relatively economical thanks to its careful aerodynamics. In total, more than 800,000 units will be built and sold worldwide. The model shown here is the top-of-the-range 560 long wheelbase SEL. The engine is the 5.6 litre V8 coupled to a 4-speed automatic transmission. The colour is Astral Silver metallic grey code 735U with a blue velvet interior, this configuration is of rare elegance. Sold new in Japan, the car arrives in France in 2020 with only about 70,000 km on the odometer, in an excellent state of preservation, only the velour has faded a little in some places. All options are present and functional. A service was recently carried out with the draining of all the fluids, the

change of the fuel pressure regulator and the fitting of 4 new tyres... the notebooks and invoices are present with the car. Our test will confirm the excellent condition of the big Mercedes: the engine is torquey and powerful and the gearbox shifts smoothly. Flagship of the brand for a whole decade, there is still time to collect the W126 before the prices takes off.



UN COLLECTIONNEUR D'HISTOIRES

Lots 41 à 44

AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE

1^{ère} main entièrement d'origine
 Roule régulièrement, bon fonctionnement
 Carnets, manuels, trousse à outils complète

First hand car
Runs regularly
Notebooks and complete original toolkit

10 000 - 15 000 €

Titre de circulation belge
 Chassis : WBA69410007530026

Belgian registration title
Chassis : WBA69410007530026



1981
 BMW **745i** E23

En arrivant sur le marché en 1977, le type E23 de la Série 7 s'affirme en marquant une évolution sensible de l'offre du constructeur bavarois dans le segment des berlines de luxe pour concurrencer la future Mercedes Classe S. Son développement durera cinq ans et profitera d'une conception assistée par ordinateur avec des équipements très novateurs pour l'époque comme le régulateur de vitesse, l'ABS, l'ordinateur de bord et la climatisation automatique. Il faudra attendre 1979 pour voir la gamme évoluer avec la très performante 745i dotée d'un moteur 3.2l turbo de 252 ch ! Avec un couple de 38.7 m/kg et 222 km/h en pointe, le vaisseau amiral de la firme munichoise pouvait se targuer de conduire sur la route des vacances ses quatre occupants et leurs bagages

à des vitesses jusque-là exclusivement réservées aux meilleures sportives de l'époque.

Le modèle que nous présentons est une première main achetée le 30 janvier 1981 à la Concession BMW Jean Blaise de Charleroi en Belgique. Toujours parfaitement entretenue, il suffit de consulter son carnet d'entretien régulièrement tamponné au cours de sa vie ou de s'installer derrière son volant pour redécouvrir ses qualités routières. Amateur de berlines luxueuses, son propriétaire l'utilisa en alternance avec une Mercedes-Classe S pour rejoindre son lieu de travail à plus de 100 km de son domicile. Aujourd'hui dotée de 177 213 km au compteur, l'état de son habitacle ne fait pas défaut à la qualité de fabrication germanique ! Les épais plastiques du tableau de bord sont en parfait état

tout comme le confort des sièges et leurs revêtements en velours bleu marine. Son propriétaire nous confiera, amusé, avoir ciré annuellement les boiseries afin de les préserver du soleil. Extérieurement, la carrosserie est belle et les ouvrants parfaitement alignés. Parfaitement tendue, la peinture est bien celle d'origine à l'exception de la malle de coffre, repeinte dans les années 1990. Démarrant à la première sollicitation, le turbo souffle dès 3 000 tr/min et vous propulse sans jamais s'essouffler. Vendue avec l'ensemble de ses carnets et manuel d'utilisation, son autoradio d'origine, sa trousse à outils complète et même sa trousse à pharmacie bien logée dans l'accoudoir centrale arrière, voilà un youngtimer que l'on voit rarement sur nos routes.



When it arrived on the market in 1977, the E23 type of the 7 Series asserted itself by marking a significant evolution of the Bavarian manufacturer's offer in the luxury saloon segment to compete with the future Mercedes S-Class. Its development lasted five years and benefited from computer-assisted design with equipment that was very innovative for the time, such as cruise control, ABS, on-board computer and automatic air conditioning. We will have to wait until 1979 to see the range evolve with the very powerful 745i equipped with a 3.2 turbo engine of 252 hp! With a torque of 38.7 m/kg and a top speed of 222 km/h, the flagship of the Munich-based firm could boast of driving its four occupants and their luggage on the holiday road at speeds

previously reserved exclusively for the best sports cars of the time. The model we present is a first hand bought on January 30th 1981 at the BMW Jean Blaise Concession in Charleroi, Belgium. Always perfectly maintained, all you need to do is consult its maintenance book, regularly stamped throughout its life, or sit behind the wheel to rediscover its road qualities. Fond of luxury sedans, its owner used it alternately with a Mercedes S-Class to reach his workplace located more than 100 km from home. Today, with 177,213 km on the odometer, the condition of its interior does not fail to match the quality of Germanic manufacture! The thick plastics of the dashboard are in perfect condition, as are the comfortable seats and their navy blue

velvet upholstery. Its owner will confide to us, amused, having waxed the woodwork annually in order to protect it from the sun. Externally, the bodywork is beautiful and the sashes are perfectly aligned. Perfectly stretched, the paintwork is the original except for the trunk, repainted in the 1990s. Starting at the first request, the turbo blows from 3,000 rpm and propels you forward without ever running out of breath. Sold with all of its notebooks and user manual, its original radio, its complete tool kit and even its first-aid kit in the rear centre armrest, this is a youngtimer that you rarely see on the roads.

Deuxième main depuis 1982
Rare modèle Belge, 100% d'origine
Possède sa notice d'entretien
et ses anciens tickets de contrôle !
Bon état de fonctionnement

*Second hand since 1982
Rare Belgium model, 100% original
Original booklets and history files
Good working condition*

10 000 - 15 000 €

Titre de circulation belge
Chassis : 3005095 - Moteur : AT 04475

*Belgian title
Chassis N° : 3005095 - Moteur : AT 04475*



Citroën **TRACTION** 11

1950 NORMALE

Présentée en 1934, la Traction Avant est considérée comme l'une des voitures mythiques du 20ème siècle. Dessinée par un sculpteur Italien de génie Flaminio Bertoni, elle doit sa genèse à un industriel audacieux, André Citroën qui misera tout sur elle et se ruina à sa création. En plus de proposer les roues avant motrices, elle proposera une carrosserie tout acier sans châssis et beaucoup d'innovations techniques. Elle deviendra un véritable symbole national pendant ses 27 années de carrière. 80 ans après la marque aux chevrons est centenaire et les amateurs et collectionneurs de Citroën n'ont jamais été aussi nombreux.

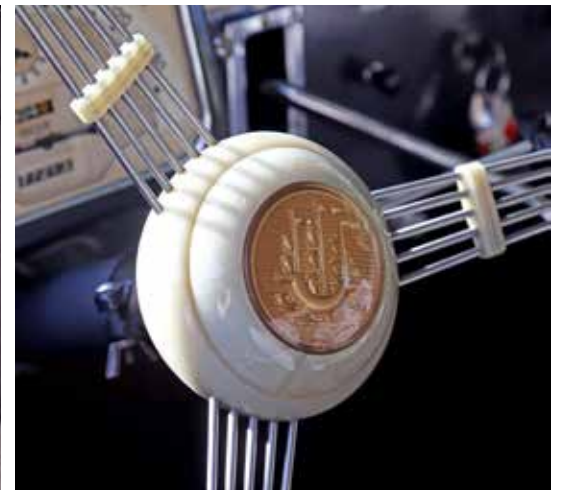
Rare sont encore les Traction en état d'origine et ayant connu que deux propriétaires. C'est le

cas de cette sympathique 11 Normale de 1950 produite en Belgique dans les ateliers de Forest. Jamais restaurée, elle est amoureusement entretenue par son propriétaire depuis bientôt 39 ans ! Trouvée sur une petite annonce du journal local, la voiture était la propriété d'une dame vivant avec son frère, non loin de Bruxelles. Elle l'avait achetée auprès des établissements Botman et mise en circulation le 30 janvier 1950, et se faisait conduire quotidiennement à son travail, avant de la remisee pendant quelques années au décès de ce dernier. Cependant, il est touchant de voir que la voiture fut toujours assurée et entretenue par sa propriétaire avant de se décider à s'en séparer.

Les connaisseurs l'auront remarqué, cette voiture n'a jamais subi la moindre modification. Ses

pare-chocs avec ses butoirs en acier chromé sont ceux de la bonne période, ses jantes spécifiques avec des enjoliveurs couleur caisse produites par les Ets Lambert, les feux avant, l'équipement électrique Willocq-Bottin et bien sur son habitacle en parfait état avec une sellerie soignée avec des poignées spécifiques et des arceaux de dossiers avant conservés jusqu'en septembre 1951.

Lors de notre essai, la voiture fut agréable à conduire. La mécanique est vaillante, l'embrayage et la boîte de vitesse en parfait état tout comme les freins qui assurent efficacement leur fonction. Voici une occasion unique d'acquiescer une Traction Spécifique au marché belge, à l'historique connu et n'ayant jamais connu la moindre modification en 71 ans !



Introduced in 1934, the Traction Avant is considered one of the mythical cars of the 20th century. Designed by a brilliant Italian sculptor, Flaminio Bertoni, it owes its genesis to an audacious industrialist, André Citroën, who gambled everything on it and ruined himself with its creation. In addition to offering front-wheel drive, it would also feature an all-steel body without a chassis and many technical innovations. It will become a real national symbol during its 27-year career. 80 years after the chevron brand is a hundred years old and Citroën enthusiasts and collectors have never been so numerous. Rare are still the Traction in original condition and having known only two owners. This is the case of this nice 11 Normale from 1950 produced in

Belgium in the Forest workshops. Never restored, it has been lovingly maintained by its owner for nearly 39 years! Found on a classified ad in the local newspaper, the car was the property of a lady living with her brother, not far from Brussels. Purchased from the Botman establishments and put into circulation on 30 January 1950, it was driven daily to work, before being stored for a few years after his death. However, it is touching to see that the car was always insured and maintained by its owner before she decided to sell it. Connoisseurs will have noticed that this car has never undergone the slightest modification. Its bumpers with chromed steel bars are those of the right period, its specific wheels with body-coloured covers produced by

Ets Lambert, the front lights, the Willocq-Bottin electrical equipment and of course its interior in perfect condition with a meticulous upholstery with specific handles and front backrest arches kept until September 1951. During our test drive, the car was pleasant to drive. The mechanics are good, the clutch and gearbox in perfect condition as well as the brakes that efficiently perform their function. Here is a unique opportunity to acquire a Traction Specific to the Belgian market, with a known history and never having undergone the slightest modification in 71 years!

Etat de présentation
et de fonctionnement irréprochable
Dossier historique complet
et parfaitement documenté
Seulement 41 000 km d'origine et certifiés

*Perfect presentation and runs smoothly
Complete and well-documented historical file
Only 41,000 km certified*

55 000 - 75 000 €

Carte grise française
Chassis : JRX 23 260 - Moteur : JRX 23260

*French registration title
Chassis : JRX 23 260 - Engine : JRX 23260*



1976 Rolls-Royce

COMMANDÉE NEUVE PAR SON ALTESSE IMPÉRIALE LE DERNIER SHAH D'IRAN

Camargue

La collection du dernier Shah d'Iran, amateur de voitures de luxe et de sport, comptait dans ses rangs plus de 3 000 véhicules, dont certains des plus exclusifs au monde. A la chute du «rois des rois et Lumière des Aryens», l'Etat islamiste avait vendu la collection, dont une sélection fut quelques années plus tard vendue à Genève par la maison Brooks Europe. C'est à cette occasion que la Rolls-Royce Camargue

que nous avons l'honneur de présenter aux enchères fut achetée par son troisième propriétaire le 12 mars 1997.

Commandée directement auprès de l'usine le 28 mai 1975 avec une date de livraison estimée au 1er avril 1976, cette voiture était vouée à rester en Suisse pour conduire le Shah lors de ses déplacements personnels. Un second

exemplaire commandé le 12 mars de la même année en bleu Cobalt avec un intérieur Nuella Stone et tapis bleus fut quant à lui exporté en Iran. Il est d'ailleurs amusant de lire dans l'important dossier historique accompagnant la voiture, que le Shah bénéficia d'un traitement de parculier avec 15% de remise en plus de certaines faveurs pour faire accélérer la livraison des véhicules... ce qui finalement n'arrivera



AGUTTES



pas compte tenu des difficultés rencontrées par l'usine de Crewe à cette période. Très bien documentée, nous possédons toutes les correspondances entre l'usine et les services du Shah, les bons de commandes, la fiche usine de l'époque, le carnet de montage de la voiture et même la facture d'achat.

Achetée lors de la vente par un collectionneur de Neuilly-sur-Seine, la voiture ne comptabilisait que 3 482 km au compteur. A son volant, il parcourra un peu moins de 35 000 km à son volant jusqu'en 2008. Entre temps, elle sera régulièrement entretenue puis repeinte dans les établissements Lecocq en avril 2003 avec un démontage intégral de la carrosserie. C'est alors que son 4ème et actuel propriétaire s'en

porte acquéreur après avoir repéré la voiture dans le journal LVA du 28 février 2008. Lui qui rêvait d'avoir un jour dans son garage le summum du luxe avec une Rolls-Royce et ce qui se faisait de mieux en voiture de sport avec une Ferrari Testarossa... il était comblé ! Propriétaire soigneux, la voiture fut bichonnée au fil des ans. Sa teinte d'origine Crown Gold avec un intérieur Nuella Stone avec des moquettes beige clair assorties est splendide tout comme l'état de la carrosserie. Traitée lors du premier confinement 2020, les quelques parties corrodées de la carrosserie furent remplacées afin d'assurer le plus haut standing possible à cette voiture singulière.

A son volant, il nous a été possible de profiter du confort et de l'agrément de conduite de ce vaisseau venu d'ailleurs. Parfaitement suspendue, la voiture se déplace tel un tapis volant, les changements de rapports de la boîte de vitesse sont souples, rapides et bien sûr, le V8 de 6 750 cm³ lui assure de belles reprises. Produit à seulement 531 exemplaires, ce modèle dessiné par Pininfarina est la Rolls-Royce la plus singulière de toutes. Nul doute qu'elle traversera les âges sans jamais laisser quiconque indifférent sur son passage. Si nous ajoutons à cela l'histoire de ce modèle, il est évident que son avenir en collection est assuré !



Fond of luxury cars and sports cars, the collection of the last Shah of Iran had more than 3,000 cars in its ranks, including some of the most exclusive in the world. At the fall of the «Kings of the Kings and Light of the Aryans», the Islamic state sold the collection, a selection of which was sold a few years later in Geneva by Brooks Europe. It was on this occasion that the Rolls-Royce Camargue that we have the honour of presenting at auction was bought by its third owner on 12 March 1997. Ordered directly from the factory on 28 May 1975 with an estimated delivery date of 1 April 1976, this car was destined to remain in Switzerland to drive the Shah on his personal journeys. A second car ordered on March 12 of the same year in Cobalt blue with a Nuella Stone interior and blue carpets was exported to Iran. It is



AGUTTES



amusing to read in the important historical file accompanying the car that the Shah received a "special" treatment with a 15% discount in addition to certain favours to speed up the delivery of the vehicles... which in the end did not happen given the difficulties encountered by the Crewe factory at that time. Very well documented, we have all the correspondence between the factory and the Shah's services, the order forms, the

factory sheet of the time, the car's assembly book and even the purchase invoice. Bought at the Geneva sale by a collector from Neuilly-sur-Seine, the car had only 3,482 km on the odometer. At its wheel, it will cover just under 35,000 km until 2008. In the meantime, it will be regularly maintained and repainted in the Lecocq establishments in April 2003 with the bodywork being completely dismantled. It

is then that its 4th and current owner bought it after having spotted the car in the LVA newspaper on February 28th, 2008. He dreamed of having one day in his garage the ultimate in luxury with a Rolls-Royce and the best in sports cars with a Ferrari Testarossa... he was fulfilled! As a careful owner, the car was pampered over the years. Its original Crown Gold colour with a Nuella Stone interior with matching light beige



carpets is splendid as is the condition of the bodywork. Treated during the first 2020 containment, the few corroded parts of the bodywork were replaced in order to ensure the highest possible standard for this singular car.

At the wheel, we were able to enjoy the comfort and driving pleasure of this vessel from elsewhere. Perfectly suspended, the car moves like a magic carpet, the gearbox shifts

smoothly and quickly and, of course, the 6,750-litre V8 engine provides good acceleration. Only 531 units of this model designed by Pininfarina have been produced, making it the most unique Rolls-Royce of all. There is no doubt that it will go through the ages without ever leaving anyone indifferent on its passage. If we add to this the history of this model, it is obvious that its future as a collection is assured!

Seulement 30 013 km certifiés
Voiture en très bel état général
Dans les mêmes mains depuis 17 ans

*Only 30 013 kms certified
Car in very nice condition
Same owner since 17 years*

80 000 - 120 000 €

Carte grise française
Châssis : ZFFAA17B000076124

*French registration title
Chassis : ZFFAA17B000076124*



1988 Ferrari

TESTAROSSA

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. Accé-

lérant 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 mythiques berlinettes sorties de Maranello.

La Ferrari Testarossa que nous vous présentons fut mise en circulation le 06 décembre 1988 et fut achetée par le propriétaire actuel en avril 2004. Découverte sur une petite annonce du journal Le Soir, notre Testarossa se trouvait à Bruxelles chez un professionnel et affichait 8 961 km au compteur.

Dans un très bel état, cette voiture a visiblement toujours été utilisée consciencieusement. La sellerie en cuir Connolly beige clair est impeccable



AGUTTES

tout comme les moquettes rouge, le tableau de bord et le ciel de toit. Extérieurement, les différents éléments de carrosserie sont très bien alignés et la qualité de la peinture est du plus bel effet. A son volant, notre collectionneur du jour prendra toujours soin de la mécanique, respectant les temps de chauffe et surtout, en suivant scrupuleusement les recommandations usine

avec des entretiens réguliers chez le spécialiste Ferrari officiel Monza en Belgique. Le dernier en date, de plus de 12 000 €, remonte au 11 janvier 2017 avec le changement des courroies, le réglage de l'injection, le remplacement du joint de collecteur d'admission, le nettoyage du système de freins, du réservoir d'essence et le remplacement de tous les filtres, les fluides

et des bougies. Ayant parcouru un petit peu plus de 3 000 km depuis, elle comptabilise désormais 30 013 km au compteur. Modèle emblématique et moteur V12 de légende, cette Testarossa se distingue par son état et son estimation. Nul doute qu'elle représente à ce jour un achat raisonné.



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 berlinettas ever produced by Maranello, a Testarossa in such outstanding condition and with such a reasonable estimated price represents an opportunity not to be missed.

The Ferrari Testarossa that we present was first registered on December 6th 1988 and was bought by the current owner in April 2004. Our Testarossa was discovered in a classified ad in the newspaper Le Soir and was owned by a car dealer in Brussels, with 8,961 km on the odometer.

In very good condition, this car has obviously always been used conscientiously. The light beige Connolly leather upholstery is impeccable, as are the red carpets, the dashboard and the roof canopy. Externally, the various bodywork elements are very well aligned and the quality

of the paintwork is of the highest quality. At the wheel, the car collector will always take care of the mechanics, respecting the warm-up times and, above all, scrupulously following the factory recommendations with regular maintenance at the official Monza Ferrari specialist in Belgium. The most recent one, costing more than €12,000, dates back to 11 January 2017 with the replacement of the belts, the adjustment of the injection, the replacement of the intake manifold seal, the cleaning of the brake system, the fuel tank and the replacement of all filters, fluids and spark plugs. Having covered just over 3,000 km since then, it now has a total of 30,013 km on the odometer.

This flagship model with the legendary V12 engine is distinguished by its condition and estimate. There is no doubt that it represents a very interesting and judicious purchase.



AGUTTES

Vendue neuve par Pozzi
Historique connu
Moteur restauré en 2016

*Sold new by Pozzi
Known history
Engine overhauled in 2016*

120 000 - 150 000 €

Carte grise française
Châssis n° : F106AB18773

*French registration title
Chassis n° : F106AB18773*



Ferrari 308 ¹⁹⁷⁶ GTB

Vetroresina

Propulsée sous les feux de la rampe au Salon de Paris 1975, la nouvelle 308 GTB dessinée par le bureau de style Pininfarina est sans aucun doute l'un des dessins les plus emblématiques de la firme de Maranello. Baptisée 308 (« 30 » pour 3,0 litres de cylindrée et « 8 » pour 8 cylindres) elle reprend le châssis de la Dino 308 GT4 avec un empattement réduit de 21 cm. Sous le capot moteur se trouve le V8 à quatre arbres à cames en tête de la GT4 toujours disposé en

position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40. Les huit cylindres développent 255 ch, et le bloc moteur se trouve accouplé à une boîte mécanique à cinq rapports. Equipée d'un carter sec et présentant une silhouette particulièrement compacte, basse et effilée, la 308 GTB sera d'abord fabriquée avec une coque en polyester permettant à l'ensemble de ne pas dépasser 1 100 kg. Autant d'atouts qui permettent à l'auto de passer sous les 26 secondes au kilomètre

départ arrêté, et d'aller tutoyer les 260 km/h en pointe. La version allégée « Vetroresina » avec coque en polyester ne sera produite qu'à 712 unités entre 1975 et 1977.

La Ferrari 308 que nous vous présentons dans ces pages est l'une des 712 Vetroresina produites à l'époque. Selon le n° de châssis et les registres de l'usine, il semblerait que ce soit le 16ème exemplaire fabriqué, par ailleurs importé par Charles Pozzi et livré neuf le 9 septembre 1976 à Paris comme l'atteste la copie de son



AGUTTES

carnet de garantie. Au vu des factures d'entretien émanant des ateliers Pozzi, le premier propriétaire de cette Ferrari 308 Vetroresina aura parcouru un peu plus de 41 000 kilomètres à son volant en seulement deux ans ! En effet, il s'en sépare au début de l'année 1978 au profit de son second propriétaire résidant à Blaye dans la région bordelaise. En 1980, la voiture change à nouveau de mains et rejoint cette fois-ci le Finistère avant de connaître son quatrième propriétaire en fin d'année 1984, dans les Yvelines.

Pendant toute cette période, cet exemplaire fut constamment entretenu chez Pozzi et aura particulièrement roulé pour une Ferrari de cette époque, près de 110 000 kilomètres en à peine 10 ans ! En 1993, notre 308 rejoint le Jura où elle restera cette fois-ci pendant près de vingt ans avant d'être acquise par un pilote de rallye belge qui entreprendra une restauration complète du moteur en 2016, confiée au préparateur Wilmi Motorsport. Montant total de la facture, un peu plus de 15 300 €. Elle reviendra à nouveau en

France en 2019 où son actuel propriétaire aura pris soin de repeindre la carrosserie. Cette 308 GTB Vetroresina a conservé son habitacle d'origine, joliment patiné et intégralement nettoyé. Avec à ce jour un peu plus de 140 000 km à son compteur, une peinture refaite et un intérieur offrant une belle patine d'origine, cette 308 présente des particularités uniques.



Propelled into the limelight at the 1975 Paris Motor Show, the new 308 GTB designed by the Pininfarina design office is undoubtedly one of the most emblematic designs of the Maranello firm. Called 308

(«30» for 3.0 litres and «8» for 8 cylinders), it is based on the chassis of the Dino 308 GT4 with a reduced wheelbase of 21 cm. Under the bonnet is the GT4's V8 four overhead camshaft engine, which is always positioned transversely at the

rear and is powered by four Weber 40 twin-body carburetors. The eight cylinders produce 255 horsepower, and the engine block is mated to a five-speed mechanical gearbox. Equipped with a dry sump and featuring a particularly

compact, low and tapered silhouette, the 308 GTB will initially be manufactured with a polyester shell that will keep the overall weight down to 1,100 kilos. All these features enable the car to go under 26 seconds from a standing start and to reach a top speed of 260 km/h. The lighter «Vetroresina» version with a polyester shell was only produced in 712 units between 1975 and 1977.

The Ferrari 308 GTB we present in these pages is one of the 712 Vetroresina produced at the time. According to the chassis number and the factory records, it would appear to be the 16th example produced, also imported by Charles Pozzi and delivered new on 9 September 1976 in Paris, as attested by the copy of his warranty booklet. According to the maintenance invoices issued by the Pozzi workshops, the first owner of this Ferrari 308 Vetroresina will have covered a little over 41,000 kilometres at the wheel in just two years! In fact, he sold it at the beginning of 1978 to its second owner who lived in Blaye in the

Bordeaux region. Two years later, the car will be bought by another gentleman living in the Finistère department, and then at the end of 1984, in the Yvelines. During all this period, this car was constantly maintained at Pozzi workshops and will have been particularly used for a Ferrari of that time, with almost 110,000 kilometres in just 10 years! In 1993, our 308 moved to the Jura department where it remained this time for almost twenty years before being acquired by a Belgian rally driver who will undertake a complete engine restoration in 2016, entrusted to the Wilmi Motorsport engine specialist. The total cost of the invoice is just over 15,300 euros. It will return to France again in 2019 where its current owner will have taken care of repainting the bodywork. This 308 GTB Vetroresina has kept its original interior, beautifully patinated and fully cleaned. With just over 140,000 kilometres to date, a new paintwork and an interior with a beautiful original patina, this 308 has some unique features not to be missed.



AGUTTES

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

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

170 000 - 200 000 €

Carte grise française
Châssis n° 34469

*French registration title
Chassis no. 34469*



Ferrari 512¹⁹⁸⁰ BB

Assurant la relève de la Ferrari 365 GTB/4 BB, présentée en grande pompe au Salon de Turin 1971, la Ferrari BB 512 évolue en profondeur tout en conservant l'ADN de son ancêtre avec un moteur 12-cylindres à plat «boxer» placé derrière le conducteur, d'où son nom de «Berlinetta Boxer». Issu de la compétition, son puissant moteur de 4 943 cm³ développant 360 ch apportait un meilleur couple et une puissance délivrée de manière plus souple. D'un point de vue purement esthé-

tique, la BB 512 fait l'effet d'une bombe dès sa sortie. Dessinées par le célèbre Pininfarina, ses lignes diffèrent légèrement de celles de la 365 GTB/4 BB. Plus élégantes, grâce à un système de guidage des flux d'air vers le moteur, ses lignes sont comparables à celles d'un prototype et n'ont pas pris une ride ! Au final, seulement 929 exemplaire de la 512 BB sortiront de l'usine de Maranello jusqu'à ce qu'elle soit finalement remplacée par la version à injection. L'exemplaire que nous vous présentons fut

livré neuf le 5 janvier 1981 par l'agent Ferrari Monaco Motors Cavallari comme l'atteste le carnet de garantie original de la voiture. Son premier propriétaire, capitaine d'industrie monégasque, cède sa Ferrari tout juste deux ans après en avoir fait l'acquisition. C'est donc en janvier 1983 que le marchand d'art parisien Thierry Salvador achète cette Ferrari 512 BB qu'il gardera lui aussi deux ans avant que son propriétaire actuel ne se la procure à son tour en février 1985 auprès de la concession Charles



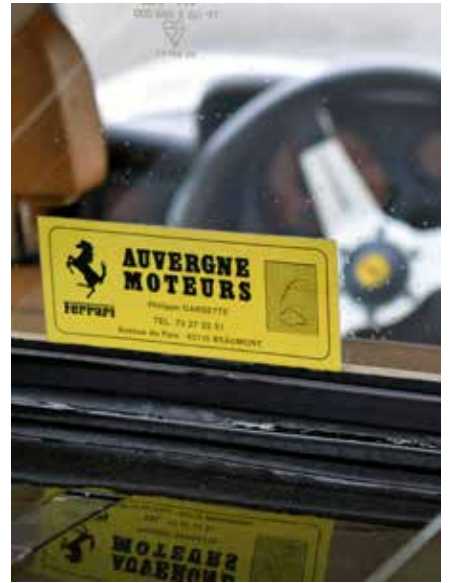
AGUTTES



Pozzi à Levallois-Perret. Cette BB est donc une troisième main depuis 35 ans, propriété d'un collectionneur breton passionné mais contraint de s'en séparer pour financer l'achat du voilier de ses rêves. Le châssis n°34469 que vous découvrez dans ces pages fut toujours bien entretenu, d'abord chez Pozzi, en atteste les nombreuses factures émises au nom du second propriétaire, puis chez le spécialiste Ferrari qu'on ne présente plus, Philippe Gardette (Auvergne Moteurs). Le dossier de la voiture est d'ailleurs accompagné de plusieurs factures d'entretiens émanant de chez lui, dont la dernière remonte à 2015. Le montant de celle-ci s'élève à plus de 23 000 €, comprenant notamment la réfection totale du faisceau électrique, le changement des collecteurs et de la ligne d'échappement Ansa, le changement de la courroie de distribution, la révision du

compresseur de climatisation, le nettoyage complet du moteur, etc... Le compteur affichait alors tout juste 89 000 km et ne comptabilise qu'un peu plus de 4 000 km supplémentaires depuis cette dernière importante réfection. C'est aussi Philippe Gardette qui remplaça en 2002 les soupapes d'échappement au sodium réputées très fragiles, par des soupapes sans plomb. Les 4 pneus Michelin XWX en 225/70 VR 15 ont été changés récemment et montés sur les jantes Cromodora d'origine et en parfait état. Les durites de freins aviation ont aussi été installées il y a peu, pour un freinage plus sûr et plus durand. Particularité unique à notre connaissance et confirmée par Philippe Gardette, notre exemplaire est équipé d'une boîte de vitesse de 512 BB LM montée lorsqu'elle appartenait à Thierry Salvador. Le maniement de la boîte est identique à celui d'une version route, mais

le graissage et le système de refroidissement d'huile de boîte sont spécifiques. Côté esthétique, cette Ferrari a toujours gardé sa teinte Nero d'origine, rafraîchie il y a déjà quelques années, et conservé son intérieur d'origine joliment patiné, avec notamment les sièges en cuir beiges Daytona, le volant Nardi ou encore l'autoradio Pioneer ainsi que la trousse à outils logée dans son compartiment. Ce désirable exemplaire de 512 BB à l'historique complet et singulier mérite l'attention des amateurs du genre. Gageons qu'à cette estimation raisonnable, ce véritable « prototype de route » ajoute un nouveau chapitre à son histoire.



AGUTTES



Taking over from the Ferrari 365 GTB/4 BB, which had been launched to much fanfare at the 1971 Turin Motor Show, the Ferrari BB 512 represented a major evolution, whilst retaining the DNA of its predecessor with a flat-12 'boxer' engine mounted behind the driver, hence its name of the 'Berlinetta Boxer'. Developed from competition, its powerful 4943 cc engine produced 360bhp and offered improved torque and a more flexible power delivery. From a purely aesthetic point of view, the BB 512 was a bombshell when it was introduced. Designed by the famous coachbuilder Pininfarina, its styling differed slightly from that of the 365 GTB/4 BB. More elegantly styled, thanks to a system directing the airflow towards the engine, its design was worthy of a prototype and has not aged a day! Ultimately, only 929 examples of the 512 BB left the Maranello factory before it was replaced by the version with fuel injection. The model we are presenting was delivered

new on 5 January 1981 by the dealership Ferrari Monaco Motors Cavallari, as the car's original warranty booklet confirms. Its first owner, a captain of industry from Monaco, sold the Ferrari just two years after buying it. And so, in January 1983 the Ferrari BB was bought by the Parisian art dealer Thierry Salvador. He too kept it for two years, before its current owner in turn acquired it in February 1985 from the Charles Pozzi dealership in Levallois-Perret. The BB has therefore been with its third owner for 35 years, an enthusiastic collector from Brittany, who is now forced to part with it in order to finance the purchase of the sailing boat of his dreams. Chassis no. 34469 shown here was originally maintained by Pozzi and has since been looked after by the Ferrari specialist Philippe Gardette of Auvergne Moteurs, who needs no introduction. The file for the car includes several bills for maintenance work, the most recent of them dating from 2015. This amounts

to a total of more than 23,000 €, including the complete refurbishment of the wiring loom, the replacement of the manifolds, Ansa exhaust system and cambelt, as well as the overhaul of the air-conditioning compressor and a thorough clean of the engine. The car had a recorded mileage of 89,000km (55,300 miles) at the time and has only covered just over 4000km (2500 miles) since this major overhaul. Gardette also replaced the sodium exhaust valves, which have a reputation for being very fragile, with lead-free valves. The four 225/70 VR 15 Michelin XWX tyres have recently been changed and mounted on the original Cromodora wheels, which are in perfect condition. Aviation-type brake hoses were also fitted a short time ago, to ensure safer and more resistant braking. One feature which is unique to the best of our knowledge and has been confirmed by Philippe Gardette is that this car has the gearbox from a 512 BB LM, installed during the time it belonged to

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



AGUTTES

Belle présentation générale
Carnets, cric et trousse à outils
Estimation attractive

*Nice general presentation
Notebooks and original tool kit
Attractive estimate*

35 000 - 45 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° : ZFFWC26S000063827

*Belgian registration title
Châssis n° : ZFFWC26S000063827*



Ferrari **MONDIAL**

1987 **3.2 Cabriolet**

Nous sommes à la fin des années 70 la Dino 308 GT4 voit sa carrière s'achever. Persuadé de la viabilité d'une GT quatre places à moteur central arrière, Enzo Ferrari confiera le dessin de la nouvelle berlinette V8 à Pininfarina. Ainsi naît en 1980 la Ferrari Mondial qui connaîtra une carrière exceptionnellement longue de 14 ans, impensable aujourd'hui. La

ligne va être affinée et mise aux standards de l'époque. Pare chocs enveloppants, grilles d'aération latérales, phares escamotables. La carrosserie repose sur un châssis tubulaire, dont l'empattement allongé de dix centimètres, rend la Ferrari Mondial plus habitable que sa devancière. Posé sur un nouveau berceau démontable supportant le moteur, la trans-

mission et la suspension arrière, le V8 à quatre arbres à cames en tête est implanté en position centrale arrière. Il développe à l'origine 214 ch, puissance qui évoluera progressivement avec la série Quattrovalvole à 240, puis à 270 ch avec la 3.2 Mondial pour finalement culminer à 300 ch avec la Mondial T. Favorisant l'habitabilité, la Ferrari Mondial s'offre quatre sièges indépen-



AGUTTES

dants en cuir Connolly, permettant même aux passagers arrière de voyager confortablement tout en profitant des vocalises du V8.

La version que nous vous proposons ici est une Mondial 3.2 Cabriolet livrée neuve le 25 mars 1987 par le concessionnaire Ferrari de Triesen au Liechtenstein. La voiture est ainsi immatriculée pour la première fois en Suisse dans le canton de Vaud et se trouve donc équipée d'un catalyseur. Comme l'atteste son manuel d'entretien ainsi que les fiches d'entretien, la voiture a

bénéficié d'un suivi régulier quasiment ininterrompu jusqu'en 2014. Elle est alors importée en Belgique à l'initiative d'un collectionneur domicilié dans la région de Courtrai. Notre exemplaire se trouve dans sa configuration d'origine avec sa teinte Rosso Corsa et son superbe cuir beige Connolly en parfait état de préservation. La carrosserie est en très bon état, exempte de toutes traces de chocs, les alignements sont bons et la capote noire est impeccable. Lorsque nous ouvrons le coffre avant, nous trouvons le cric mais surtout les

outils Ferrari dans leur housse originale. Avec seulement 47 350 km à son compteur, et ayant bénéficié d'un entretien récent avec le changement de la distribution et de la pompe à eau, cette Ferrari Mondial représente l'opportunité d'acquérir une véritable berlinette à moteur V8, décapotable, avec quatre vraies places, pour un tarif très compétitif.



W e are at the end of the 1970s and the Dino 308 GT4 is coming to the end of its career. Convinced of the viability of a four-seater GT with a central rear engine, Enzo Ferrari entrusted the design of the new V8

saloon to Pininfarina. Thus was born in 1980 the Ferrari Mondial, which would have an exceptionally long career of 14 years, unthinkable today. The line was refined and brought up to the standards of the time. Wrap-around bumpers,

side ventilation grilles, retractable headlights. The bodywork remains on a tubular chassis, whose wheelbase is ten centimetres longer, making the Ferrari Mondial more habitable than its predecessor. The four overhead camshaft

V8 engine, transmission and rear suspension are mounted on a new, removable cradle that supports the engine, transmission and rear suspension, and is located in the rear centre. It originally develops 214 horsepower, a power that will gradually increase with the Quattrovalvole series to 240, then 270 with the 3.2 Mondial and finally peak at 300 with the Mondial T. To promote habitability, the Ferrari Mondial is equipped with four independent seats in Connolly leather, allowing even rear passengers to travel comfortably while benefiting from the vocalisations of the V8.

The version we offer here is a Mondial 3.2 Cabriolet delivered new on March 25, 1987 by the Ferrari dealer in Triesen, Liechtenstein. The car is thus registered for the first time in Switzerland in the canton of Vaud and is therefore equipped with a catalytic converter. As can be seen from the maintenance manual and the

maintenance sheets, the car has been regularly serviced almost without interruption until 2014. It was then imported into Belgium on the initiative of a collector living in the Kortrijk region. Our car is in its original configuration with its Rosso Corsa colour and its superb Connolly beige leather in perfect condition. The bodywork is in very good condition, free of all traces of shocks, the alignments are good and the black soft top is impeccable. When we open the front trunk, we find the jack but above all the Ferrari tools in their original cover. With only 47,350 kilometres on its odometer, and having benefited from recent maintenance with the change of the distribution system and the water pump, this Ferrari Mondial represents the opportunity to acquire a real berlinetta with a V8 engine, convertible, with four real seats, for a very competitive price.



AGUTTES

Dossier historique très fourni
Très belle présentation
Un superbe V12 abordable

*Many recent invoices
Very nice presentation
A superb and affordable V12*

50 000 - 60 000 €

Carte grise française
Châssis N° : ZFFYD24B000063025

*French registration title
Chassis No.: ZFFYD24B0000063025*



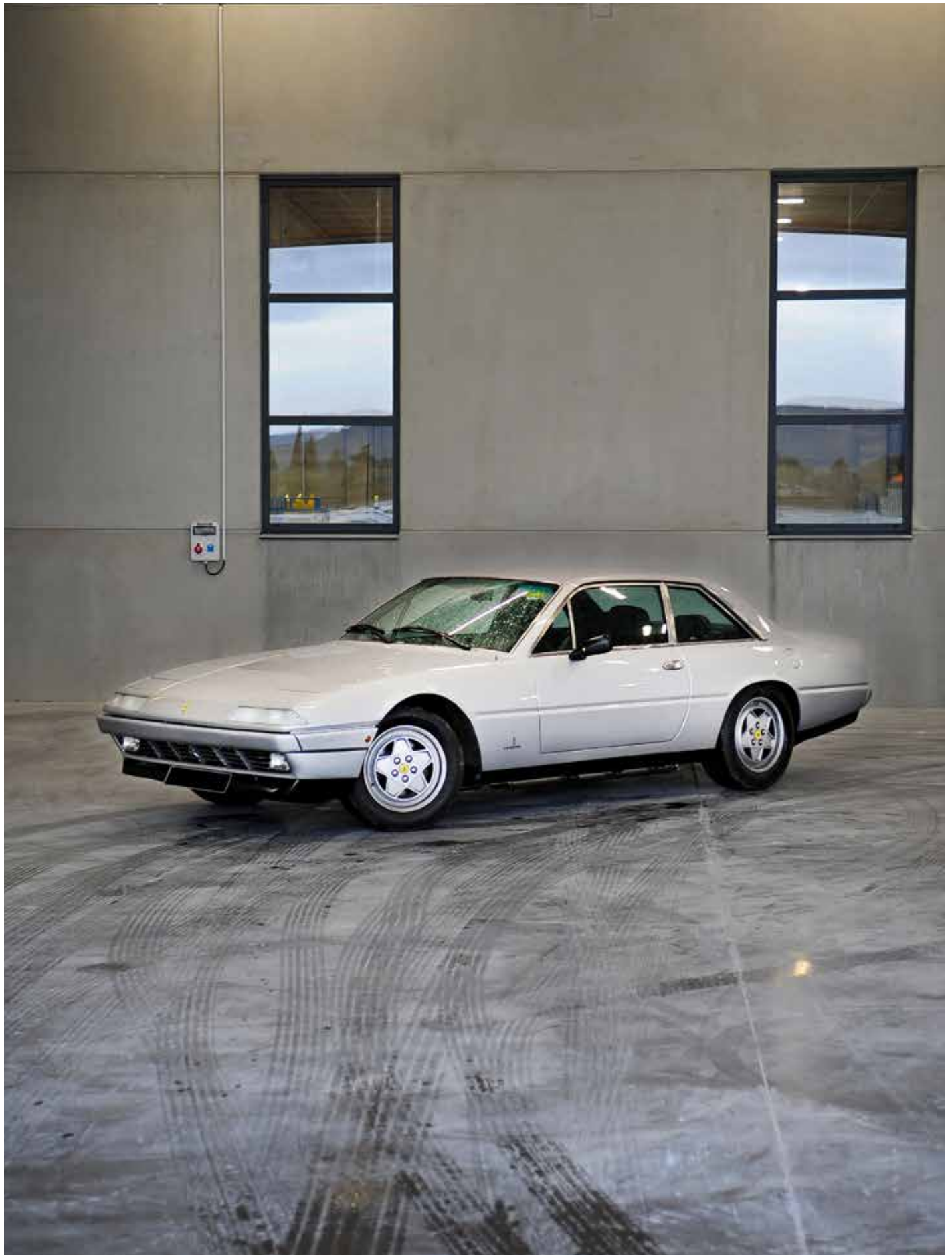
Ferrari 412 GT

1986

Depuis l'apparition de la 250 GTE, Ferrari a toujours proposé dans son catalogue un modèle luxueux et Grand Tourisme destiné davantage à la route qu'aux circuits. Basé sur un concept de coupé 2+2 aux dimensions de berline, c'est en 1972 qu'apparaît la 365 GT4 2+2, aux formes si caractéristiques. En 1985, après la 365 GT4, la 400 puis la 400i, c'est la 412 qui reprend le dessin intemporel signé Pininfarina. Les quelques modifications d'ordre esthétiques visent à rajeunir un modèle qui a

déjà bien vécu. Les boucliers sont mieux intégrés et la malle arrière est légèrement relevée. Côté mécanique la cylindrée du moteur est légèrement optimisée et culmine à 4 942 cm3 avec toujours 340 ch au programme. Le V12 peut être accouplé au choix à une boîte automatique ou manuelle. Le pont autobloquant est de série, tout comme les suspensions arrière hydropneumatiques. L'intérieur est modernisé avec un nouveau volant Momo et une console centrale redessinée. Dernière représentante des

grands coupés Ferrari dits « cubistes », la 412 ne fut produite qu'à seulement 576 exemplaires, clôturant une carrière de plus de quinze années. La 412 ici présentée est un modèle mis en circulation le 6 mai 1986 en France. Vendue neuve par les établissements Charles Pozzi à Paris où elle fut régulièrement entretenue, elle est alors immatriculée 198 FWY 75. Le moteur a été refait en 2008 ainsi que la boîte de vitesses en 2011. Une grande révision en décembre 2015 a été effectuée chez Fiorano



AGUTTES

Racing puis la voiture est vendue aux enchères par l'un de nos confrères en 2016. Le nouveau propriétaire également collectionneur averti s'en porte acquéreur et se lance alors dans une réfection totale de la peinture en 2019 (facture de près de 7 000 € disponible) ainsi que le changement de la ligne d'échappement en Inox et des collecteurs pour un total approchant les

6 000 €. Soigneusement entretenue par son propriétaire, celui-ci n'hésite pas à l'emprunter pour de longs voyages, le V12 accouplé à sa boîte automatique est un modèle de douceur. A l'intérieur tout fonctionne, y compris la climatisation récemment révisée. Le cuir des sièges est superbement patiné par ses 30 ans d'âge et reste bien tendu. Aboutissement de la lignée

des grandes GT 2+2 Ferrari des années 70-80, la 412 n'a été fabriquée qu'à 576 exemplaires et conserve encore à ce jour une côte plus que raisonnable pour une Ferrari à moteur V12. Cet exemplaire d'origine française et à l'historique très fourni en est la parfaite illustration.



Since the introduction of the 250 GTE, Ferrari has always offered in its catalogue a luxurious and grand touring model designed more for the road than for circuits. Based on a 2+2 coupé concept with sedan

dimensions, it was in 1972 that the 365 GT4 2+2 appeared, with its characteristic shapes. In 1985, after the 365 GT4, the 400 and then the 400i, it was the 412 that took up the timeless design by Pininfarina. The few aesthetic modifi-

cations are intended to rejuvenate a model that has already lived well. The shields are better integrated and the trunk is slightly raised. On the mechanical side, the engine displacement is slightly optimized and reaches a peak of 4,942

cm3 with 340 horsepower still on the program. The V12 can be optionally coupled to an automatic or manual transmission. The self-locking axle is standard, as are the hydropneumatic rear suspensions. The interior is modernized with a new Momo steering wheel and a redesigned centre console. The last representative of the so-called «cubist» Ferrari coupé, the 412 was produced in only 576 units, completing a career of more than fifteen years.

The 412 presented here is a model put into circulation on May 6, 1986 in France. Sold new by the Charles Pozzi establishments in Paris where it was regularly maintained, it was then registered 198 FWY 75. The engine was rebuilt in 2008 and the gearbox in 2011. A major overhaul in December 2015 was carried out at Fiorano Racing and the car was auctioned by one of our colleagues in 2016. The current owner bought it and then started a total paint

refurbishment in 2019 (invoice of nearly 7000 € available) as well as the change of the stainless steel exhaust line and collectors for a total of nearly 6000 €. Lovely maintained by its owner collector, he does not hesitate to borrow it for long trips. Our test will confirm us in this idea: the car works perfectly and the V12 coupled to its automatic gearbox is a model of softness. Inside everything works, including the recently overhauled air conditioning. The leather of the seats is superbly patinated by its 30 years of age and remains tight. Today the meter has just over 42,000 km, which seems to be its original mileage. The roadworthiness test less than six months old is valid and the Ferrari is ready to go.



AGUTTES

Intégralement restaurée
 Élégante combinaison de couleur
 Historique connu

*Fully restored
 Elegant color combination
 Known history*

60 000 - 80 000 €

Titre de circulation belge
 Châssis n° : F101CL23455

*Belgian registration title
 Chassis n° : F101CL23455*



Ferrari 400

1978

AUTOMATIQUE

Dévoilée au Salon de Paris en 1976 et animée par un V12 à quatre arbres à cames de 4.8 litres, la 400 GT réaffirmait la volonté de Ferrari de rivaliser avec les meilleures sportives de luxe du monde. Son habitacle spacieux, confortable, luxueusement fini et tendu de cuir jusqu'au ciel de toit, fait d'elle une formidable GT prête à affronter les longues distances, alors que son moteur 12 cylindres associé à une boîte mécanique lui confèrent une sportivité et un agrément de

conduite encore jamais vus sur une GT de sa catégorie. Lorsque prit fin la production de la version finale, la 412, en 1989, la plus raffinée des Ferrari 2+2 avait été en production pendant 17 ans, son exclusivité faisant qu'il y en eut rarement plus de 200 exemplaires vendus chaque année.

L'exemplaire que nous vous présentons dans ces pages fut livrée neuve en Allemagne au mois d'avril 1978. Elle se présente alors dans

sa configuration actuelle, avec cette teinte marrone metallizzato peu répandue qui lui va à merveille. Son premier propriétaire ne la conserva qu'un peu plus d'un an au contraire de son second propriétaire qui la gardera 10 ans. C'est donc en 1989 que son troisième propriétaire résident belge en fait l'acquisition alors que la voiture affiche 83 400 kilomètres au compteur. Il la conservera pendant 25 ans lorsque l'actuel collectionneur en fait l'acquisition. Nous sommes donc en 2015 et selon



AGUTTES

les informations contenues dans le dossier, la voiture a conservé son moteur d'origine et sa boîte automatique. Depuis l'acquisition de cette Ferrari 400 Automatic, l'actuel propriétaire aura effectué une restauration intégrale de la voiture. Une première facture de 15 000 euros portant sur la réfection moteur en 2015, puis près de 30 000 euros pour l'habitacle, le faisceau électrique et tous les autres éléments qui nécessitaient d'être changés ou remis à neuf. Tout est

justifié sur factures. Elle obtient son certificat FFVE qui lui permettra d'être immatriculée en France, ainsi que son certificat d'authenticité en 2017. Une dernière facture s'élevant à plus de 15 000 euros portera sur la révision complète de la boîte de vitesse, la rénovation à neuf des 4 modules de suspension, la reconstruction à neuf des silencieux d'échappement, la recharge de climatisation et l'entretien général du moteur. Tout cela effectué chez Red Cars International.



Unveiled at the Paris Motor Show in 1976 and powered by a 4.8-liter four-cam V12, the 400 GT reaffirmed Ferrari's desire to compete with the best luxury sports cars in the world. Its spacious, comfortable interior, luxuriously

finished and stretched in leather up to the headliner, makes it a formidable GT ready to face long distances, while its 12-cylinder engine associated with a manual gearbox gives it sportiness and driving pleasure never before seen on a GT in its

class. By the time production of the final version, the 412, ended in 1989, the more refined Ferrari 2 + 2 had been in production for 17 years, its exclusivity resulting in rarely more than 200 units sold each year.

The Ferrari 400 Automatic presented in these pages was delivered new to Germany in April 1978. It was then presented in its present configuration, with that unusual maroon metallizzato colour which suits it perfectly. Its first owner only kept it for a little over a year, unlike its second owner who kept it for 10 years. Its third owner, a Belgian resident, bought the car in 1989 when it had 83,400 kilometres on the odometer. He will keep it for 25 years when the current collector acquires it. It is now 2015 and according to the information on file, the car has retained its original engine and automatic transmission. Since the acquisition of this Ferrari 400 Automatic, the current owner will have carried out a complete restoration of the car.

An initial invoice of 15,000 euros for the engine refurbishment in 2015, followed by almost 30,000 euros for the interior, the wiring harness and all other elements that needed to be changed or refurbished. Everything is justified on the invoices. It obtains its FFVE certificate, which will allow it to be registered in France, as well as its certificate of authenticity in 2017. A final invoice amounting to more than 15,000 euros will cover the complete overhaul of the gearbox, the refurbishment of the 4 suspension modules, the rebuilding of the exhaust silencers, the air conditioning refill and general engine maintenance. All this will be carried out at Red Cars International.



AGUTTES

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

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

100 000 - 150 000 €

Voiture de compétition, vendue sans titre de circulation
ZFFPR41B000104487

*Competition car, sold without registration title
Chassis no. ZFFPR41B000104487*



Ferrari F355

1995 CHALLENGE

Dérivée de la Ferrari 348 GTB, la 348 Challenge peut se targuer d'être celle par qui tout commença. Le Challenge Ferrari dont on connaît le succès naquit avec elle en 1993 mais la F355 Challenge le sublima à partir de 1995. Il faut dire, tout en elle était plus abouti, plus réussi aussi bien d'un point de vue stylistique que technique. Immense succès commercial, la F355 est de celles que certains considèrent comme la dernière de la lignée des 308, 328 et 348 qui s'achèvera avec

l'arrivée de la 360 Modena. Plus belle, plus performante, plus facile à prendre en main, elle revêt un intérêt tout particulier sur le marché de la collection à l'instar de sa grande sœur la 550 Maranello. Voulant perpétuer l'esprit des années 50 et 60 où les gentlemen drivers rejoignaient les circuits par la route, la F355 Challenge reprend les codes de ses aînées. Impossible alors de ne pas la comparer à la Ferrari 250 GT Berlinetta Passo Corto ! Tout comme le modèle qu'elle venait remplacer,

la F355 Challenge était directement dérivée de son homonyme la Berlinetta. Là encore, les principaux éléments d'origine sont conservés afin d'en faciliter l'usage. Mais l'échappement est allégé, un embrayage type compétition remplace celui d'origine, des freins Brembo de 14 pouces (type F40) sont montés avec des écopes de refroidissement avant et arrière. Le système de refroidissement est également amélioré avec un ventilateur de radiateur additionnel, tout comme les liaisons au sol avec de nouvelles



AGUTTES

jantes Speedline en 18 pouces (chaussées soit de pneus slicks Pirelli 245/265-18 à l'avant et 305/645-18 à l'arrière ou de pneus pluie Pirelli P Zero 225/40 ZR 18 (AV) et 265/40 ZR 18 (AR)) et des rotules et ressorts de suspension compétition. Quant à l'aérodynamique, elle est simplement améliorée par l'ajout d'un aileron proéminent à l'arrière à partir de 1999 favorisant la déportance et donc les vitesses de passage en courbe. Enfin comme toute voiture de course qui se respecte, l'habitacle sera dépouillé des moquettes et des insonorisants pour gagner 75 kg sur la balance. Pour le reste, volant, sièges baquets, arceau cage, harnais et anneaux de remorquages complètent la panoplie d'une GT résolument tournée vers la compétition.

Selon les archives de l'usine communiquées au propriétaire, notre Ferrari F355 Challenge participa activement au Challenge Ferrari de 1995 à 1998 en Angleterre aux mains du pilote Fabio Piscopo avant que Charlie White ne s'en porte acquéreur en 2005. Nous avons même retrouvé une miniature sous ses couleurs de l'époque réalisée par Bang pour la saison 96. A son volant, il prendra part pendant plusieurs saisons au Pirelli Ferrari Open totalisant de nombreux podiums, et terminera régulièrement dans les 5 premiers. C'est en 2015 qu'elle arrive en France dans la collection de son propriétaire actuel. Gentleman driver à ses heures, elle a depuis été utilisée lors de track days et plus récemment sur le circuit Paul Ricard lors du

Global Endurance Legends organisé par Peter Auto en 2018. Régulièrement entretenue, son solide dossier retrace tous les frais et entretiens effectués depuis 2005. Plus récemment encore, un peu plus de 10 000 € ont été investis pour assurer son parfait fonctionnement. En octobre dernier, son propriétaire a fait réviser la voiture avec le remplacement de la courroie de distribution, courroie accessoire, des galets, des bougies, la vidange de tous les fluides et des filtres ainsi que le remplacement du joint spi de timonerie arrière du levier de vitesse. En bon état de fonctionnement, notre F355 Challenge affiche aujourd'hui un peu moins de 20 000 km au compteur.



Developed from the Ferrari 348 GTB, the 348 Challenge could lay claim to being the model it all began with. The successful Ferrari Challenge came into being with the 348 in 1993, but the F355 Challenge took it to another level in 1995. It must be said, everything about it was more accomplished and more successful, from both a stylistic and

a technical point of view. A huge commercial success, the F355 is the model some consider the last in the line of the 308, 328 and 348, which would come to an end with the introduction of the 360 Modena. Better looking, faster and easier to drive, it is of particular interest in the market for collectors' cars, like its big sister, the 550 Maranello. Intended to carry on the spirit of the

1950s and '60s, when gentlemen racers drove to the tracks, the F355 Challenge returned to the traditions of its forebears. It is impossible therefore not to compare it with the Ferrari 250 GT Berlinetta SWB! Just like the model it replaced, the F355 Challenge was directly developed from the equivalent Berlinetta. Once again, the main

mechanical components were retained for ease of use. But the exhaust system was lighter, a competition-type clutch replaced the original item and 14-inch F40-type Brembo brakes were fitted, with cooling ducts at the front and rear. There were improvements too to the cooling system, with an additional radiator fan, and to the car's roadholding, with new 18-inch Speedline wheels shod with Pirelli slicks (245/265-18 at the front and 305/645-18 at the back) or Pirelli P Zero rain tyres (225/40 ZR 18 at the front and 265/40 ZR 18 at the back), as well as competition-spec springs and suspension bushings. The aerodynamics were improved by the simple addition of a prominent rear wing from 1999 onwards, which generated additional downforce and so increased cornering speeds. Finally, as for any self-respecting racing car, the carpets and sound-deadening were stripped from the interior, to save 165lb (75kg) on the scales. Otherwise, the steering wheel, bucket seats, roll cage, safety harnesses and towing eyes completed the array of equipment fitted to this resolutely track-focused GT. According to the factory records given to the owner, our Ferrari F355 Challenge took an active

part in the Ferrari Challenge from 1995 to 1998 in England in the hands of driver Fabio Piscopo before Charlie White bought it in 2005. We even found a miniature at his colours made by Bang for the 96 season. He competed with it in several seasons of the Pirelli Ferrari Open, mounting the podium on numerous occasions and regularly finishing in the top five. It arrived in France in 2015 to join the collection of its current owner. An amateur racer in his free time, he has since used the car for track days and, more recently, at the Circuit Paul Ricard for the Global Endurance Legends organised by Peter Auto in 2018. Regularly maintained, its substantial history file shows all the expenditure incurred and service work carried out since 2005. More recently still, just over 10,000 € has been spent to ensure that it runs perfectly. Last October, its owner had the car serviced, at which time all the fluids and filters were changed and the cambelt and tensioners, accessory drive belt and spark plugs replaced, along with the oil seal at the rear of the gear-lever linkage. In good mechanical condition, this F355 Challenge today has a little under 20,000km (12,500 miles) recorded.



PTH FIA valide jusqu'en 2026
Très belle présentation
300 ch prêts à prendre la piste

*Valid FIA papers until 2026
Nice looking presentation
300 hp ready to hit the track*

170 000 - 200 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : 9110133168

*French registration title as historic vehicle
Chassis n° : 9110133168*



Porsche 911 Carrera RS 3.0

1975

Difficile d'évoquer la compétition automobile dans les années 70 sans parler de Porsche. Véritable machine à gagner, la firme de Stuttgart établira de nouveaux standards en matière de performances à la fin des années 60 et au début de la décennie suivante. La mythique rivalité avec Ferrari tourne rapidement en faveur du constructeur allemand notamment aux 24 Heures du Mans avec 5 victoires Porsche entre 1970 et 1979. Les prototypes sont évidemment au premier plan, mais il est

impossible de ne pas évoquer celle qui a rendu Porsche célèbre à travers le monde, la 911. Elle fait ces débuts en compétition en 1965 et ne disparaîtra plus jamais du paysage automobile ni des compétitions automobile jusqu'à aujourd'hui. Elle fait d'ailleurs toujours partie des GT les plus performantes partout où elle est engagée. Conçue pour la compétition, la première 911 Carrera RS apparaît en 1972, avec la version 2.7L et sa célèbre queue de canard. Déclinaison plus légère et plus puissante de la

911 « de base », elle évolue rapidement avec l'arrivée de la 3.0 RS en 1974 qui se distingue notamment par le renforcement des barres de torsion et des barres stabilisatrices à l'arrière, l'élargissement des voies à l'avant et à l'arrière, ou encore l'installation de freins à disques ventilés dérivés de la légendaire 917. La carrosserie est elle aussi revue significativement, avec un pare-chocs avant plus imposant pour contenir le plus gros refroidisseur d'huile, des ailes plus larges et un aileron bien plus imposant que



AGUTTES



celui de la 2.7 RS. Le cœur de la 3.0 RS, son moteur, est d'une robustesse absolue, pouvant aisément développer jusqu'à 330 ch, soit 100 de plus qu'à l'origine. Précurseur de la 911 3.0 RSR qui arrive la même année, la Carrera RS 3.0 n'a été fabriquée qu'à 55 exemplaires en période, alors qu'à ce jour de très nombreuses répliques sont visibles dans les meetings historiques à travers le monde.

La Porsche 911 Carrera RS 3.0 que nous vous présentons dans ces pages en fait partie. Intégralement fabriquée en 2017, c'est une 911 SC de 1980 (indiqué sur la carte grise) qui servira de base. Désireux de courir en compétitions historiques, son propriétaire confie en 2016 la construction de cette 911 Carrera RS 3.0 à un

atelier italien, alors que la mécanique est gérée par le motoriste Duquenne Moteurs à Saint-Hippolyte-du-Fort. Rien que pour la confection du moteur, l'ensemble des factures s'élève à un peu plus de 20 000 €. Double allumage, chemises et pistons Mahle 95, bielles Carillo, pompe à injection mécanique Bosch, boîte de vitesse 915 avec rapports courts, demi-arbres renforcés, freins de 930 turbo et plaquettes Carbone-Lorraine, direction Quaife, arceau 6 points, vitres et lunettes en polycarbonate, etc... Elle obtient donc son passeport technique historique FIA en 2017 (période H1 – classe GTS 27) en complément de son passeport FFSA acquis la même année. Le moteur développe un peu plus de 300 ch et 302 Nm de couple à 6 700 tours pour des performances de premier

plan dans sa catégorie. L'heureux propriétaire de cette superbe réplique de 911 Carrera RS 3.0 n'engagera finalement sa bête de course qu'à deux occasions, et s'avouera un peu dépassé par la puissance et la radicalité de sa voiture. Seront également livrés avec la voiture, une rampe de phares et 4 jantes Fuchs. En parfait état de marche, immatriculée et éligible aux plus importants événements historiques, cette sublime réplique de Carrera RS 3.0 comblera le gentleman driver en recherche de performances élevées pour un coût d'achat très cohérent.



It is difficult to evoke racing cars history in the 70s without mentioning Porsche. The Stuttgart firm set new standards in performance at the end of the 1960s and the beginning of the following decade. The mythical rivalry with Ferrari quickly turned in favour of the German manufacturer, notably at the Le Mans 24 hours with 5 Porsche victories between 1970 and 1979. Prototypes are obviously at the forefront, but it is impossible not to mention the one that made Porsche famous throughout the world, the 911. It made its racing debut in 1965 and will never again disappear from the automotive landscape nor from motor racing until today. In fact, it is still one of the most successful GTs wherever it is entered. Designed for competition, the first 911 Carrera RS appeared in 1972, with the 2.7L version and its famous duck tail. A lighter and more powerful version of the «basic» 911, which



AGUTTES



evolved rapidly with the arrival of the 3.0 RS in 1974, which was distinguished by the reinforcement of the torsion and stabilizer bars at the rear, the enlargement of the front and rear tracks and the installation of ventilated disc brakes derived from the legendary 917. The bodywork is also significantly revised, with a larger front bumper to accommodate the larger oil cooler, wider fenders and a much larger spoiler than that of the 2.7 RS. The heart of the 3.0 RS, its engine, is absolutely sturdy, easily developing up

to 330 horsepower, 100 more than the original. The forerunner of the 911 3.0 RSR, which arrived the same year, the Carrera RS 3.0 litre was only produced in 55 units at the time, although to date a large number of replicas can be seen at historic meetings around the world. This includes the Porsche 911 Carrera RS 3.0, which we present on these pages. Entirely manufactured in 2017, it is a 911 SC from 1980 (indicated on the car registration document) which will be used as a base. Eager to race in

historic competitions, its owner entrusted the construction of this 911 Carrera RS 3.0 to an Italian workshop in 2016, while the mechanics are managed by the French engine manufacturer Duquenne Moteurs in St Hippolyte du Fort. The total cost of the engine amounts to just over 20,000 euros. Double ignition, Mahle 95 cylinder sleeves and pistons, Carillo connecting rods, Bosch mechanical injection pump, 915 type gearbox with short gears, reinforced differential halfshafts, 930 turbo brakes and



Carbon-Lorraine brake pads, Quaife steering, 6-point roll bar, polycarbonate side and rear windows, etc... She therefore obtains her historic FIA technical passport in 2017 (H1 period - GTS 27 class) in addition to her FFSA passport acquired the same year. The engine develops 300 horsepower and 302 Nm of torque at 6700 revs for top performance in its category. The proud owner of this superb 911 Carrera RS 3.0 replica will finally never engage his racing beast in historical events, completely surpassed by

the power and radicalness of his car. The car will also be delivered with a headlight support and 4 Fuchs wheels. In perfect working order, road registered and eligible for the most important historical events, this sublime replica of the Carrera RS 3.0 will satisfy the gentleman driver looking for high performance at a very consistent purchase price.

AGUTTES

L'une des rares Turbo 16 blanches
9 900 km d'origine
Exceptionnelle à la vente

*One of the original white Turbo 16
9.900 km from new
Exceptional*

300 000 - 400 000 €

Carte grise française
Châssis n° VF3741R76E5100033

*French registration title
Chassis N° : VF3741R76E5100033*



1985 Peugeot 205 Turbo 16

En 1983, Peugeot lance la commercialisation de la 205, le constructeur se trouve alors en difficultés financières et son avenir repose sur le succès de ce nouveau modèle. Afin de dynamiser son image Peugeot décide de s'engager en compétition avec un modèle proche de la 205. Ainsi est développée la 205 Turbo 16 destinée à participer au Championnat du monde des rallyes dans la catégorie reine du Gr. B. Le règlement impose la fabrication de 200 exemplaires d'une version de

série pour obtenir son homologation. La 205 Turbo 16 « série 200 » sera alors présentée par le constructeur sochalien lors du Salon de Genève 1984. Cette 205 bodybuildée se distingue par sa carrosserie Gris Winchester à liseré rouge fabriquée par Heuliez. Elle est ensuite assemblée par Peugeot Talbot Sport à Boulogne et un moteur XU 4-cylindres de 1.8l associé à un turbo qui lui permet de développer 200 ch. Avec sa transmission intégrale, elle est redoutable d'efficacité. Certains clients opte-

ront même pour un kit PTS faisant grimper sa puissance à 300 ch, quasiment autant que la version de compétition. A l'intérieur, la T16 reçoit une planche de bord spécifique composée d'une multitude de manomètres, d'un volant deux branches portant l'inscription Turbo 16 et d'un pédalier en aluminium perforé. Les sièges baquets bicolores cuir et tissu arborent sur leur dossier un imposant lion tel un blason guerrier. Au final, 219 exemplaires seront fabriqués. L'objectif est atteint puisque la 205 Turbo 16



AGUTTES



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

La 205 Turbo 16 que nous vous présentons est une voiture exceptionnelle à bien des égards. D'abord celle-ci fait partie de la série dite « série 200 » et porte le numéro 33 : c'est une des premières construites. Alors que toutes les Turbo 16 de série arboraient la magnifique couleur Gris Winchester, seulement une poignée de celles-ci fut peintes en Blanc Nacré. L'histoire affirme que 4 exemplaires peints en blanc furent réservés pour Jean Boillot (alors président de Peugeot), Didier Pironi, André de Cortanze et Jean Todt. Une copie de la première carte grise présente dans le dossier est au nom d'Automobiles Peugeot, Avenue de la Grande Armée à

Paris. Mise en circulation le 16 septembre 1985, elle porte alors l'immatriculation 510 FNF 75. Nos recherches sur l'historique de la Turbo 16 nous ont permis de certifier l'appartenance à Peugeot et tout porte à croire que Jean Todt alors directeur de Peugeot Talbot Sport se servait de cette voiture personnellement. Elle fut ensuite la propriété d'un ingénieur Peugeot et portait l'immatriculation 7106 TA 25, dans le Doubs, fief de la marque. Ce numéro est encore visible sur tous les vitrages de la voiture. Un document d'époque présent sous plastique dans le compartiment avant nous montre la composition de la fameuse peinture blanc nacré. Il est noté en entête : « peinture à Poissy » sur cette fiche. Il semblerait également que le moteur soit légèrement préparé et développe 230 ch au lieu de 200 ch d'origine. En plus de son historique exceptionnel, cette 205 ne possède que 9 900 kilomètres d'origine. Le moteur et la boîte

sont d'origine et sur de nombreux éléments le numéro « 33 » apparaît. La peinture est celle d'origine et arbore une décoration PTS et l'intérieur est dans un état absolument neuf nous confirmant la très faible utilisation de la voiture. Elle est équipée de 4 pneus Michelin TRX neufs en monte d'époque, d'une pompe à essence neuve, d'une courroie de distribution neuve et une révision vient d'être effectuée. Notre essai au volant de ce monstre nous confirmera l'état absolument neuf et irréprochable de la Turbo 16. Quelle émotion de s'asseoir à son volant et de sentir le Turbo charger derrière soit à l'accélération ! On se prend à rêver à être nous aussi un pilote et de revenir 35 ans en arrière à cette époque en or des monstres du Gr. B.

Nous remercions chaleureusement les propriétaires du Château de Mercues pour leur accueil.



In 1983, Peugeot launched the 205, the manufacturer was then in financial difficulties and its future rely on the success of this new model. In order to boost its image, Peugeot decided to compete with a model close to the 205. This is how the 205 turbo 16 is developed, destined to take part in the World Rally Championship in the B Group's premier category. The regulations require the production of 200 units of a production version to obtain homologation. The 205 turbo 16 «200 series» will then be presented by the Sochalian manufacturer at the 1984 Geneva Motor Show. This Super 205 is distinguished by its Winchester grey bodywork with red edging manufactured by Heuliez. It was then assembled by Peugeot Talbot Sport in Boulogne with a 1.8 litre 4-cylinder XU engine combined with a turbo that enabled it to develop 200 bhp. With its all-wheel



AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

DIMANCHE 21 MARS 2021
NEUILLY-SUR-SEINE



drive, it is extremely efficient. Some customers will even opt for a PTS kit that increases its power to 300 bhp, almost as much as the competition version. Inside, the T16 is fitted with a special dashboard with a multitude of gauges, a two-spoke steering wheel bearing the inscription Turbo 16 and a perforated aluminium crankset. The two-tone leather and fabric bucket seats feature an imposing lion like a warrior's coat of arms on their backs. A total of 219 units will be produced. The objective was achieved, as the 205 Turbo 16 became one of the emblematic cars of Group B by winning the championship in

1985 and 1986. The suppression of this category sent it into premature retirement, but Peugeot was able to bounce back by successfully taking part in the Paris-Dakar.

The 205 Turbo 16 that we present to you is an exceptional car in many ways. First of all, it is part of the so-called «200 series» and bears the number 33: it is one of the first cars built. While all the Turbo 16 series cars were painted in the beautiful Winchester Grey colour, only a handful of them were painted in Pearl White. The story goes that 4 examples painted in white were reserved for Jean Boillot (then president of

Peugeot), Didier Pironi, André de Cortanze and Jean Todt. A copy of the first car registration in the file is in the name of Automobiles Peugeot, Avenue de la Grande Armée in Paris. It was put on the road on September 16, 1985 and was registered at that time as 510 FNF 75. There is every reason to believe that Jean Todt, then Director of Peugeot Talbot Sport, used this car personally and after it was then used by a Peugeot engineer and carried the registration number 7106 TA 25 in the Doubs region, home of Peugeot. This number can still be seen on all the windows of the car. An original document,



which is in plastic in the front compartment, shows the composition of the famous pearly white paint. It is noted in heading: «painted in Poissy». During our research on this exceptional car we contacted several historians who could confirmed the origin of the car in the hands of Peugeot. According to the current owner and after much research, the engine is slightly boosted and develops 230 hp instead of the original 200 hp. In addition to its exceptional history, this 205 has only 9900 original kilometers. The engine and gearbox are original and on many parts the number «33» appears.

The paintwork is the original and has a PTS decoration and the interior is in absolutely new condition confirming the very low use of the car. The car is fitted with 4 new Michelin TRX tyres, a new petrol pump, a new timing belt and has just been serviced. Our test drive at the wheel of this monster will confirm that the Turbo 16 is in perfect condition. What a thrill to sit behind the wheel and feel the Turbo charging behind your back during acceleration! We then start to dream of being a pilot too and to go back 35 years to that golden era of the Group B monsters.

Rare série limitée White Pearl
Seulement 56 000 km
Deuxième main

*Rare 'White Pearl' limited edition
Only 35,000 miles
Two previous owners*

85 000 - 105 000 €

Carte grise française
Châssis n° ZLA831AB000584890

*French registration title
Chassis no. ZLA831AB000584890*



1994 Lancia **Delta HF**

Integrale **EVO 2** White Pearl

Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. A la version de base succéderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Gr. B), la HF 4WD (première Lancia Integrale à gagner le championnat du monde en 1987), la HF Integrale (qui remportera à son tour le

titre mondial en 1988) et enfin, en 1989, la HF Integrale 16v. En 1991, le constructeur italien présente la première évolution de sa Delta HF Integrale qui remportera l'année d'après un onzième titre en championnat du monde des rallyes. Ultime évolution de la Delta Integrale, la Evoluzione 2 apparaît en 1993. Elle voit la puissance du 4-cylindres en ligne turbo Lampredi désormais poussée à 215 ch avec un couple de 320 Nm obtenu à seulement 2 500 tr/min. En

1994, l'édition spéciale White Pearl est produite à 365 exemplaires, seulement 10 unités seront réservées au marché français.

L'exemplaire que nous présentons est une Delta HF Integrale Evolution 2 White Pearl. Elle a été livrée au garage Lancia de Monaco en avril 1994 mais a finalement été vendue par la concession Lancia de Salon de Provence le 17 juin 1995. Elle n'a connu qu'un seul propriétaire jusqu'à



AGUTTES

l'année dernière, date à laquelle son actuel titulaire en prend possession. Cette série limitée White Pearl se caractérise par sa peinture blanc perle nacrée (code 271) rehaussée par un liseré latéral gris. A l'intérieur, on retrouve de beaux sièges baquets Recaro recouverts de cuir bleu, tout comme les contre-portes, le volant et le soufflet du levier de vitesse. Les moquettes ainsi que le ciel de toit sont également bleus. Cette auto se trouve aujourd'hui dans un superbe état de conservation, sa peinture d'origine est

magnifique et sa sellerie est comme neuve. A son volant, nous avons découvert une auto extrêmement douce et très agréable à conduire à bas régime, mais qui s'avère radicale lorsque l'aiguille du compte-tours se rapproche de la zone rouge. Les sensations de conduite sont vraiment surprenantes, comme si la voiture sortait tout juste de concession. Notre Lancia Delta est accompagnée d'un solide dossier comprenant son carnet d'entretien, ses livrets d'utilisation, ainsi que tous ses contrôles tech-

niques depuis 1999 et toutes ses factures témoignant d'un entretien rigoureux. Elle possède également son double de clés, sa trousse à outils ainsi que sa housse siglée Lancia. Avec seulement 56 000 km au compteur cette auto en état concours ne manque pas d'arguments, elle mérite avec certitude l'intérêt des collectionneurs les plus exigeants !



Introduced in 1979, the Lancia Delta was a compact saloon designed by Giorgetto Giugiaro. It met with immediate success and was elected European Car of the Year by the press in 1980. The standard version was followed

by the GT, then the HF Turbo, the S4 (intended for homologation as a Group B rally car), the HF 4WD (the first Lancia Integrale to win the World Rally Championship in 1987), the HF Integrale (which in turn claimed the world title in 1988)

and finally, in 1989, the HF Integrale 16v. In 1991, the Italian manufacturer presented the first evolution of its Delta HF Integrale, which would win an eleventh World Rally Championship title the following year. The ultimate development of

the Delta Integrale, the Evoluzione 2 appeared in 1993. The power produced by its turbocharged 4-cylinder in-line Lampredi engine went up to 215bhp, with maximum torque of 236lb-ft delivered at just 2500rpm. In 1994, 365 'White Pearl' special edition models were built, with just 10 cars reserved for the French market.

The example we are presenting is one of these Delta HF Integrale Evolution 2 'White Pearl' models. It was delivered to the Lancia garage in Monaco in April 1994, but was finally sold by the Lancia dealer in Salon-de-Provence on 17 June 1995. It had only one owner until last year, when it was acquired by its current owner. This 'White Pearl' limited edition is characterised by its pearlescent white paint (code 271), set off by a grey coachline along the sides of the car. Inside, the handsome Recaro bucket seats are upholstered in blue leather, as are the door cards, steering wheel and gear lever

gaiter. The carpets and headlining are also blue. The car is currently in superb condition, with magnificent original paintwork and as-new upholstery. Behind the wheel, we found the car to be smooth and very pleasant to drive at low revs, but radically transformed as the needle of the rev counter approached the redline. The driving experience was a real surprise, as if the car had just left the showroom. This Lancia Delta comes with a substantial history file including its service booklet, owner's manuals and all its safety inspection certificates since 1999, as well as all its service bills, which confirm the careful maintenance that has been carried out. It has also both sets of keys, tool roll and car cover with the Lancia logo. With only 56,000km (35,000 miles) recorded, the car is in concours condition and has everything going for it. It is certainly worthy of consideration by the most demanding collectors!



AGUTTES

La W124 ultime
Moins de 76 000 km
Rare version E60 AMG

*The ultimate W124
Less than 76,000km (47,200 miles)
Rare E60 AMG version*

90 000 - 120 000 €

Carte grise française en cours
Châssis n° WDB1240361C118912

*French registration title in progress
Chassis no. WDB1240361C118912*



Mercedes-Benz **E60**

1994

AMG

La Mercedes 500 E est un mythe, et malgré le désamour qu'elle a subi pendant plusieurs années, les amateurs éclairés ayant précieusement conservé leurs autos ne s'y sont pas trompés : la berline assemblée chez Porsche avait dès sa naissance le potentiel d'un véritable collector. Et pourtant... Ce fut sans compter sur le préparateur historique de Mercedes, AMG. Une fois passée entre les mains du préparateur, le cocktail sera tout simplement explosif. En 1993, après

le troisième et dernier restylage de la W124, 12 exemplaires de l'E60 seront tout d'abord assemblés directement chez AMG, ils sont rétrospectivement dénommés les E60 Limited. Ces rares exemplaires ont été vendus à prix d'or par la firme et ont eu un rayonnement si fort que plusieurs clients, triés sur le volet, ont réclamé des modèles similaires. Mercedes offrait alors à ceux-ci la possibilité de livrer des E 500 neuves chez AMG afin que ces derniers se chargent des modifications. La cylindrée

du V8 grimpe à 6 litres pour 381 ch, l'auto gagne une suspension AMG plus sportive ou encore des jantes AMG spécifiques. Toutes ses concurrentes sont tout simplement balayées. Environ 126 exemplaires seulement seront ainsi fabriqués. La W124 E60 d'AMG cumule ainsi tous les ingrédients de la perle rare : moteur spécifique, puissance sans égal à l'époque, production très limitée et surtout, un caractère en acier trempé.



AGUTTES

L'exemplaire que nous présentons à la vente est une authentique Mercedes-Benz E60 AMG. Elle a été modifiée dans les ateliers du préparateur allemand en 1994 suite à une commande de AMG Japan. Elle a ainsi reçu un V8 M119 de 6l associé à un échappement spécifique, des suspensions AMG, des jantes de 17 pouces, un compteur de vitesse gradué jusqu'à 300 km/h et un volant AMG.

Notre E60 se trouve aujourd'hui dans un superbe état de conservation, elle présente une belle

livrée bleue noire métallisée qui associée à ses ailes larges et ses jantes AMG lui confère un look totalement bestial. A l'intérieur, les boiseries ont conservé un éclat chatoyant et le cuir noir est à peine patiné. L'auto est équipée de nombreuses options telles que le toit ouvrant, les sièges avant électriques à mémoire, ou encore la climatisation automatique. Notre W124 est arrivée en Europe en 2016, elle est accompagnée de son carnet d'entretien et de ses notices d'utilisation. Les E60 AMG sont

assez rares sur le marché, d'autant plus avec un kilométrage inférieur à 76 000 km. Notre exemplaire mérite donc l'intérêt des collectionneurs les plus exigeants. Son exclusivité et ses qualités intrinsèques en font avec certitude l'une des youngtimers les plus désirables de la production allemande.



The Mercedes 500 E is a legend, and although the model fell out of favour for several years, those enlightened enthusiasts who hung on to their cars were not mistaken: from its birth, the saloon assembled by

Porsche had the potential to become a true collectors' car. And yet ... That was without reckoning with Mercedes' historic tuning partner, AMG. Once AMG got its hands on the car, the result was an explosive combination. In

1993, after the W124's third and final facelift, 12 examples of the E60 were first of all assembled directly in AMG's workshops; these were retrospectively named the E60 Limited. These rare examples were sold by the company at an

astronomical price, but made such an impact that a select group of customers asked for similar cars. Mercedes offered them the possibility of having a new 500 E delivered to AMG, where the tuner would take care of the modifications. The capacity of the V8 engine was increased to 6 litres and power went up to 381bhp, while the car was fitted with a sportier AMG suspension and special AMG alloy wheels. All its competitors were simply swept aside. Only 126 or so cars were ever built. The W124 E60 AMG thus has all the ingredients which make up a real gem: a unique engine, unrivalled power at the time, very limited production and, above all, an exceptionally strong character.

The model we are offering for sale is a genuine Mercedes-Benz E60 AMG. It was modified in the German tuning firm's workshops in 1994 following an order from AMG Japan. It was thus fitted with a 6-litre M119 V8 and a special

exhaust system, AMG suspension, 17in wheels, an AMG steering wheel and a speedometer reading up to 300km/h.

Today, this E60 is in superb condition, with its attractive blue-black metallic paintwork, wide wheelarches and AMG alloy wheels combining to give it an utterly brutal appearance. Inside, the wood trim still has a rich shine and the black leather is scarcely worn. The car is equipped with several options, including a sunroof, electric front seats with a memory function and automatic air-conditioning. This W124 arrived in Europe in 2016 and comes with its service booklet and owner's manuals. E60 AMGs rarely come onto the market, especially with under 76,000km (47,200 miles) on the clock. Our example is therefore worthy of consideration by the most demanding collectors. Its exclusivity and inherent qualities make it one of the most desirable modern classics to have been built in Germany.



AGUTTES

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

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

60 000 - 70 000 €

Carte grise française
Châssis n° : JN1GANR35U0150056

*French registration title
Chassis n° : JN1GANR35U0150056*



2013 Nissan GT-R BLACK EDITION

Véritable symbole sportif de la marque nipponne, la GT-R voit ses origines remonter à 1969 ! Six générations ont précédé l'actuelle « R35 », sauf qu'à ce jour la GT-R n'est plus la déclinaison ultra sportive de la Skyline mais bel et bien un modèle à part entière. Autre nouveauté, l'actuelle Nissan GT-R, lancée en 2007, est officiellement importée en Europe, ce qui n'était pas le cas avec sa grande sœur. Depuis son lancement, la sportive nipponne a connu quatre évolutions dont la

dernière en date est apparue cette année. Sa réputation de sportive aboutie la précède et les superlatifs sont trop nombreux pour définir en un mot cette GT bodybuildée. La concurrence tremble, et notamment la Porsche 997 Turbo qui est clairement visée par sa rivale japonaise, deux fois moins coûteuse et ayant établi un chrono inférieur de 11 secondes à celui de l'allemande sur la fameuse boucle nord du Nürburgring... Avec son V6 3.8l Biturbo et ses 4 roues motrices, la GT-R développe à l'origine

485 ch, et 583 Nm de couple, lui permettant un 0 à 100 km/h en 3.3 secondes et un kilomètre départ arrêté en 21.8 secondes, avec une vitesse de pointe de 315 km/h, faisant d'elle à l'époque la GT quatre places de production la plus rapide du monde. Au fil des années, les performances n'ont cessé de progresser, venant ainsi confirmer la place importante que cette GT ultra sportive occupe dans le paysage automobile international.



AGUTTES

La Nissan GT-R que nous vous proposons dans ces pages est d'origine française et fut mise en circulation le 23 mai 2013. Il s'agit donc d'une phase 3 dans sa version Black Edition, délivrant alors la bagatelle de 550 ch et un couple monstrueux de 627 Nm ! Sa carrosserie de couleur gris squala associée à sa sellerie en cuir bicolore noir et rouge lui confèrent malgré le gabarit imposant de la voiture, une allure relativement sobre et presque discrète. L'exemplaire

présenté dans ces pages se trouve en parfait état de marche et a bénéficié tout récemment d'un lustrage complet de sa carrosserie. Son propriétaire actuel est en fait l'heureux gagnant du jeu concours Auto-Moto sur TF1 qui avait offert cette Nissan GT-R Black Edition en mai 2020 ! La vidéo durant laquelle Jean-Pierre Gagick réalise l'essai de cette Nissan sur le circuit de Mortefontaine est d'ailleurs encore visible sur internet. Son propriétaire n'en ayant

pas réellement l'utilité, il préfère s'en séparer au bénéfice d'un véritable amateur qui saura pleinement profiter de la mécanique exceptionnelle de cette auto. Elle n'affiche à ce jour que 30 000 km au compteur et se tient prête à prendre la route. Elle est également accompagnée de ses carnets originaux tamponnés par le réseau Nissan.



A true sporting symbol of the Japanese brand, the GT-R sees its origins go back to 1969! Six generations preceded the current «R35», except that to nowadays the GT-R is no longer the ultra sporty version of

the Skyline but rather a full-fledged model. Also new, the current Nissan GT-R, launched in 2007, is officially imported in Europe, which was not the case with its big sister. Since its launch, the Japanese GT has undergone four developments,

the most recent of which appeared this year. Its reputation is very well established and there are too many superlatives to define this bodybuilder GT in one word. The competition is shaking, and in particular the Porsche 997 Turbo, which

is clearly targeted by its Japanese rival, which is half the cost and which has set a time 11 seconds lower than that of the German on the famous north loop of the Nürburgring ... With its V6 biturbo 3.8 engine and its 4-wheel drive, the GT-R originally develops 485 horsepower, and 583 Nm of torque, allowing it a 0 to 100 km / h in 3.3 seconds and a standing kilometer in 21.8 seconds, with a top speed of 315 km / h, making it the fastest production four-seater GT in the world at the time. Over the years, performance has continued to improve, thus confirming the important place that this ultra-sporty GT occupies in the international automotive landscape. The Nissan GT-R that we offer in these pages has been delivered new in France and was first registered on May 23, 2013. It is therefore a phase 3 in its Black Edition version, then delivering the trifle of 550 horsepower and a monstrous torque of 627 Nm! Its squal gray bodywork

combined with its two-tone black and red leather upholstery give, despite the car's imposing size, a relatively sober and almost discreet look. The Nissan GT-R shown in these pages is in perfect working order and has recently received a complete polishing of its bodywork. Its current owner is in fact the lucky winner of the Auto-Moto contest on TF1 (equivalent to the BBC) which offered this Nissan GT-R Black Edition in May 2020! The video during which the journalist Jean-Pierre Gagick tests this Nissan on the Mortefontaine circuit is still visible on the internet. Its owner does not have much use for it, so he prefers to part with it for the benefit of a true enthusiast who will be able to take full advantage of the exceptional mechanics of this car. It has only 30,000 kilometers on the odometer and is ready to hit the road. It is also accompanied by its original notebooks stamped by the Nissan French official dealer.



AGUTTES

Etat d'origine
Carnets et trousse à outils
Très abordable Ferrari V8

*Original condition
Original notebooks and tool kit
Very affordable Ferrari V8*

25 000 - 35 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n°: ZFFLD14B000044573

*Belgian registration title
Chassis n°: ZFFLD14B000044573*



Ferrari **MONDIAL** 3.0

1983

QUATTROVALVOLE

Nous sommes à la fin des années 70 la Dino 308 GT4 voit sa carrière s'achever. Persuadé de la viabilité d'une GT quatre places à moteur central arrière, Enzo Ferrari confiera le dessin de la nouvelle berlinette V8 à Pininfarina. Ainsi naît en 1980 la Ferrari Mondial qui connaîtra une carrière exceptionnellement longue de 14 ans, impensable aujourd'hui. La carrosserie repose sur un châssis tubulaire, dont l'empattement allongé de dix centimètres, rend la Ferrari Mondial plus habitable que sa devancière. Posé sur un nouveau berceau démontable supportant le moteur, la transmission et la suspension arrière, le V8 à quatre arbres à cames en tête est implanté en position centrale arrière. Il développe à l'origine 214 ch, puissance qui

évoluera progressivement avec la série Quattrovalvole à 240, puis à 270 ch avec la 3.2 Mondial et finalement culminer à 300 avec la Mondial T. Favorisant l'habitabilité, la Ferrari Mondial s'offre quatre sièges indépendants en cuir Connolly, permettant même aux passagers arrière de voyager confortablement tout en profitant des vocalises du V8.

La Ferrari Mondial que nous vous présentons dans ces pages fait partie des tous premiers coupés 3.0 Quattrovalvole produits en 1982, et fut mise en circulation pour la première fois le 5 janvier 1983. C'est le concessionnaire officiel Ferrari Sa.Mo.Car de Bologne qui vend la voiture au patron d'une importante entreprise de produits ménagers. Arrivée en Belgique en

2014, c'est aujourd'hui son second propriétaire flamand qui nous la confie à la vente. La voiture se trouve dans sa configuration d'origine rosso corsa et cuir noir, n'a jamais été restaurée et affiche le jour de notre visite un peu plus de 117 000 km au compteur. La carrosserie présente bien dans son ensemble malgré les années, alors que l'habitacle joliment patiné mériterait un petit rafraîchissement. La trousse à outils, la roue de secours ainsi les carnets originaux font toujours partie de la voiture, alors que la distribution et le changement de la pompe à eau viennent d'être effectués. Remise en route après plusieurs mois d'immobilisation, cette Mondial coupé 3.0 représente une opportunité intéressante d'acquérir une Ferrari à moteur central V8 pour un budget incomparable.



We are at the end of the 1970s and the Dino 308 GT4 is coming to the end of its career. Convinced of the viability of a four-seater GT with a central rear engine, Enzo Ferrari entrusted the design of the new V8 saloon to Pininfarina. Thus was born in 1980 the Ferrari Mondial, which would have an exceptionally long career of 14 years, unthinkable today. The line was refined and brought up to the standards of the time. Wrap-around bumpers, side ventilation grilles, retractable headlights. The bodywork remains on a tubular chassis, whose wheelbase is ten centimetres longer, making the Ferrari Mondial more habitable than its predecessor. The four overhead camshaft V8 engine, transmission and rear suspension are mounted on a new, removable cradle that

supports the engine, transmission and rear suspension, and is located in the rear centre. It originally develops 214 horsepower, a power that will gradually increase with the Quattrovalvole series to 240, then 270 with the 3.2 Mondial and finally peak at 300 with the Mondial T. To promote habitability, the Ferrari Mondial is equipped with four independent seats in Connolly leather, allowing even rear passengers to travel comfortably while benefiting from the vocalisations of the V8. The Ferrari Mondial we present in these pages is one of the very first 3.0 Quattrovalvole coupes produced in 1982, and was first put on the road on January 5th 1983. It is the official Ferrari Sa.Mo. Car dealer in Bologna, which sells the car to the owner of an important household

products company. The car arrived in Belgium in 2014 and is now in the hands of its second Flemish owner. The car is in its original rosso corsa and black leather configuration, has never been restored and on the day of our visit had just over 117,000 kilometres on the odometer. The bodywork looks good as a whole despite the years, while the patinated interior deserves a little refreshment. The tool kit, the spare wheel and the original notebooks are still part of the car, while the distribution and the change of the water pump have just been done. Back on the road after several months of immobilization, this Mondial coupé 3.0 represents an interesting opportunity to acquire a Ferrari with a V8 central engine for an incomparable budget.

Série spéciale Black Edition
 Seulement 60 500 km
 3^e main

Black Edition Series
Only 37.590 miles
3rd hand

10 000 - 15 000 €

Titre de circulation américain
 Châssis n° : GVVDJ2AG509072

American registration title
Chassis n° GVVDJ2AG509072



1980 MG *B Black Edition

Produite par la marque Morris Garage et fabriquée de 1962 à 1980, la MG B est l'illustration par excellence du cabriolet sportif dans la pure tradition anglaise. A sa sortie, elle a la lourde tâche de succéder à la MG A, et d'en conserver les valeurs et sensations tout en proposant plus de confort et de sécurité. Pour cela, elle sera construite sur la base d'une caisse monocoque plus rigide offrant une meilleure habitabilité. Cet ensemble sera mu par un 4-cylindres 1 800 cm3 développant 95 chevaux et lui permettant d'atteindre 170 km/h en vitesse de pointe. Présentée au Salon de Londres en 1962, la MG B rencontre immédiatement le succès attendu et les premiers essais routiers viennent eux valider les

qualités annoncées de l'auto. La MG B évoluera au cours des années pour répondre aux normes de plus en plus exigeantes imposées par le marché américain où elle est la plus vendue. Malgré cela, son succès ne se dément pas et jusqu'en 1980, c'est un total de 512 880 cabriolets et coupés qui seront vendus à travers le monde.

L'exemplaire que nous présentons est une MG B Black Edition mise en circulation en 1980 en Floride. Son second propriétaire en prit possession en 1986 et n'a parcouru que 5 000 miles à son volant en 34 ans. Importée en France par son actuel propriétaire en 2020, notre MG B se trouve aujourd'hui dans un bon état général.

Sa structure est saine et son intérieur est bien conservé. Son compteur affiche 37 590 miles soit environ 60 500 km. L'année dernière, elle a reçu une nouvelle capote et un nouvel échappement. Le carburateur ainsi que le système de freinage ont quant à eux été révisés. Avec sa teinte noire, ses jantes spécifiques et ses stickers latéraux, notre MG B possède un look original. Produite initialement à 500 exemplaires, cette édition remportera un franc succès et 6 682 unités seront finalement fabriquées. Notre charmant exemplaire sera vendu avec son titre de circulation américain et son attestation FFVE vous permettant ainsi l'obtention d'une carte grise française de collection.



Produced by the Morris Garage brand and manufactured from 1962 to 1980, the MG B is the epitome of the sports convertible in the pure English tradition. When it comes out, it has the heavy task of succeeding the MG A, and of preserving its values and sensations while offering more comfort and safety. To achieve this, it will be built on the basis of a more rigid monocoque body offering better habitability. This unit will be driven by a four-cylinder 1800 cc engine developing 95 horsepower and allowing it to reach 170 km/h top speed. Presented at the London Motor Show in 1962, the MG B immediately met with the expected success and the first road tests validated the car's announced qualities. The MG B would

evolve over the years to meet the increasingly demanding standards imposed by the American market, where it was the best-selling car. In spite of this, its success did not diminish and until 1980, a total of 512,880 convertibles and coupes were sold throughout the world.

The copy we present is a MG B Black Edition registered in 1980 in Florida. Its second owner took possession of it in 1986 and only drove it for 5000 miles in 34 years. Imported in France by its current owner in 2020, our MG B is today in good condition. Its structure is rust free and its interior is well preserved. Its odometer shows 37,590 miles or about 60,500 km. Last year it received a new soft top and a new exhaust

system. The carburetor and the braking system have been overhauled. With its black colour, special rims and side stickers, our MG B has an original look. Initially produced in 500 units, this edition will be a great success and 6682 units will finally be produced. Our charming copy will be sold with its American title and its FFVE certificate allowing you to obtain a French registration as an historic vehicle.

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2021

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros. Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :

AUTOMOBILES :

- 15% HT + TVA au taux en vigueur soit 18 TTC jusqu'à 500 000 €
- 12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4 TTC sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 500 001 €
- 10% HT + TVA aux taux en vigueur soit 12 TTC sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 1 000 001 €

AUTOMOBILIA :

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

Les acquéreurs via le Live (cf. Enchères via Drouot Digital) paieront, en sus des enchères et des frais de l'étude, une commission de 1,80% TTC (frais 1,5% HT et TVA 0,30%) reversée à la plateforme.

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC

° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.

* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % (20 % pour les bijoux, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples – casques de F1 par exemple) à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente de Printemps / Paris 2021 : Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans un local fermé et sécurisé à 25 km de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

- L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 300€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.
- A partir du lundi 22 mars inclus, le coût quotidien du stationnement sera de 35€ HT par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule.

Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire.

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

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

DIVERS

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

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

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admise aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs ...) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

4°/ Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux. Important : il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la

première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc.).

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès l'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, nous acceptons gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Notre responsabilité ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. Nous acceptons gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. Nous n'engageons pas notre responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit.

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

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 de commerce, un bien adjudgé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

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

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

- Carte bancaire : une commission de 1.1% TTC sera perçue pour tous les règlements > 50 000€.
- Carte American Express : une commission de 2.95% TTC sera perçue pour tous les règlements.

Photographes pour cette vente : Antoine Pascal, Mathieu Bonnevie

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



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

- Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés.
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)
 - Sur présentation de deux pièces d'identité
 - Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque
 - La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement
 - Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

DEFAUT DE PAIEMENT

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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

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

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortie 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.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2021

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

CARS

- 15% before tax + VAT at the current rate, i.e. 18% including tax up to €500,000
 - 12% before tax + VAT at the current rate, i.e. 14.4% including tax over €500,001
 - 10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax over €1,000,001
- AUTOMOBILIA :**
- 20% before tax + VAT at the current rate, i.e. 24% including tax

SPECIAL CONDITIONS

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

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

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

Lots which may be viewed only by appointment

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

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Collection during The Spring Sale 2021: An email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

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

- Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €300 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.
- From the Monday 22 of March included, the cost of parking will be €35 + VAT per day, each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected.

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

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

VALUE ADDED TAX ('TVA')

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

MISCELLANEOUS

French cars which are more than 75 years old at the time of the sale and with a value exceeding €50,000 require an 'export passport' ('passeport d'exportation')

to leave French territory and an export licence to be taken out of Europe. These procedures will take an additional period of approximately three months for the 'export passports' and a further month for the export licences. The buyer will be personally responsible for insuring his/her purchases with immediate effect from the time the hammer falls.

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

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

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

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

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

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

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

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

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back to

a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.).

Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.

Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.

In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer.

In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.

Means of payment accepted by our accounts department:

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

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

- Credit card (except American Express and remote payment). Multi-payments for one lot with the same card are not allowed

- Cheques (if no other means of payment is possible)
 - Upon presentation of two pieces of identification
 - Important: Delivery is possible after 20 days
 - Cheques will be deposited immediately. No delays will be accepted.
 - Payment with foreign cheques will not be accepted.

NON-PAYMENT

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

LAW AND JURISDICTION

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

FURTHER INFORMATION

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

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

Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.

So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.

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



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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
27 juin 2021



1934 - Delage D8/15 Berliné sans montant central
Collection Francis Staub. Adjugée 88 800 € TTC

AGUTTES

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

Comment acheter chez Aguttes ?

1



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

Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux

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



2



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

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

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

3



Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

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

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

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

4



Enchérir

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

S'enregistrer pour enchérir sur le *live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5000€)

Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com

Venir et enchérir en salle

5



Payer et récupérer son lot

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

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur



Claude Aguttes, président et commissaire-priseur

AGUTTES

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

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

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d'Asie

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

Art contemporain et Photographie

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

Art russe

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

Automobiles de collection Automobilia

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

Bijoux & Perles fines

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

Design & Arts décoratifs du 20^e siècle

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

Impressionniste & Moderne

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

Livres anciens & modernes Affiches, Manuscrits & Autographes Les collections Aristophil

Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'Art

Élodie Beriola
+33 (0)1 41 92 06 46 - beriola@aguttes.com

Mode & bagagerie

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

Montres

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

Peintres d'Asie

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

Tableaux & Dessins anciens

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

Vins & Spiritueux

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

Inventaires & partages

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

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

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

Lyon

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

Bruxelles

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



1991 – Jordan F1 191-6 ex-Andrea De Cesaris. **Vendue 625 000 € TTC**

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

MARS
AVRIL
2021

Calendrier des ventes

04.03

XV-XX^e
TABLEAUX, MOBILIER
& OBJETS D'ART
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

08.03

**PEINTRES D'ASIE,
ŒUVRES MAJEURES**
Aguttes Neuilly

08.03

**FOND DE MAISON
- ÎLE DE FRANCE**
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

11.03

BIJOUX
Aguttes Neuilly

17.03

ART CONTEMPORAIN
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

18.03

**AUTOGRAPHES
& MANUSCRITS**
Aguttes Neuilly

21.03

**AUTOMOBILES
DE COLLECTION**
Aguttes Neuilly

25.03

L'ESPRIT CRÉATEUR
DESSINS ANCIENS
Aguttes Neuilly

27.03

**ARTS DU JAPON
& DE LA CHINE**
Aguttes Neuilly

30.03

**DESIGN
& ARTS DÉCORATIFS
DU 20^e SIÈCLE**
Aguttes Neuilly

31.03

VINS & SPIRITUEUX
Aguttes Neuilly

06.04

ART CONTEMPORAIN
Aguttes Neuilly

07.04

SOUVENIRS DE VOYAGE
CHINE, INDOCHINE, SUD-EST
ASIATIQUE, JAPON
Aguttes Neuilly

13.04

MONTRES
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

20.04

ARTS CLASSIQUES
MOBILIER, SCULPTURES
& OBJETS D'ART
Aguttes Neuilly

Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com) |    

DESIGN & ARTS DÉCORATIFS DU 20^e SIÈCLE

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
30 mars 2021



VINCENT DUBOURG (né en 1977)
« Souffle d'un désert »
Meuble-sculpture en bronze poli
Edition de 8 exemplaires + 4 EA
Haut. 81,5 cm - Larg. 125,5 cm - Prof. 42 cm

ARLUS
Lampadaire base circulaire en marbre,
fût tubulaire métallique à patine canon de fusil,
abat-jour cylindrique en perspex et laiton découpée.
Circa 1960. Haut. 157 cm - Diam. 32 cm

GÖSTA JONSSON
Fauteuil bas
garni de laine de mouton,
souligné de boutons gainés de cuir naturel.
Haut. 71 cm - Larg. 77 cm - Prof. 86 cm

AGUTTÉS

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

VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
31 mars 2021



Caisse d'assortiment de 12 bouteilles
provenant du Domaine de la Romanée-Conti
adjudgée 45 880€^{TTC}

AGUTTES

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

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Avril 2021

GEORGES MATHIEU (1921 - 2012)
Et les siècles obscurs devant moi se découvrent, circa 1986 - 1988
Adjugé 603 320 € TTC

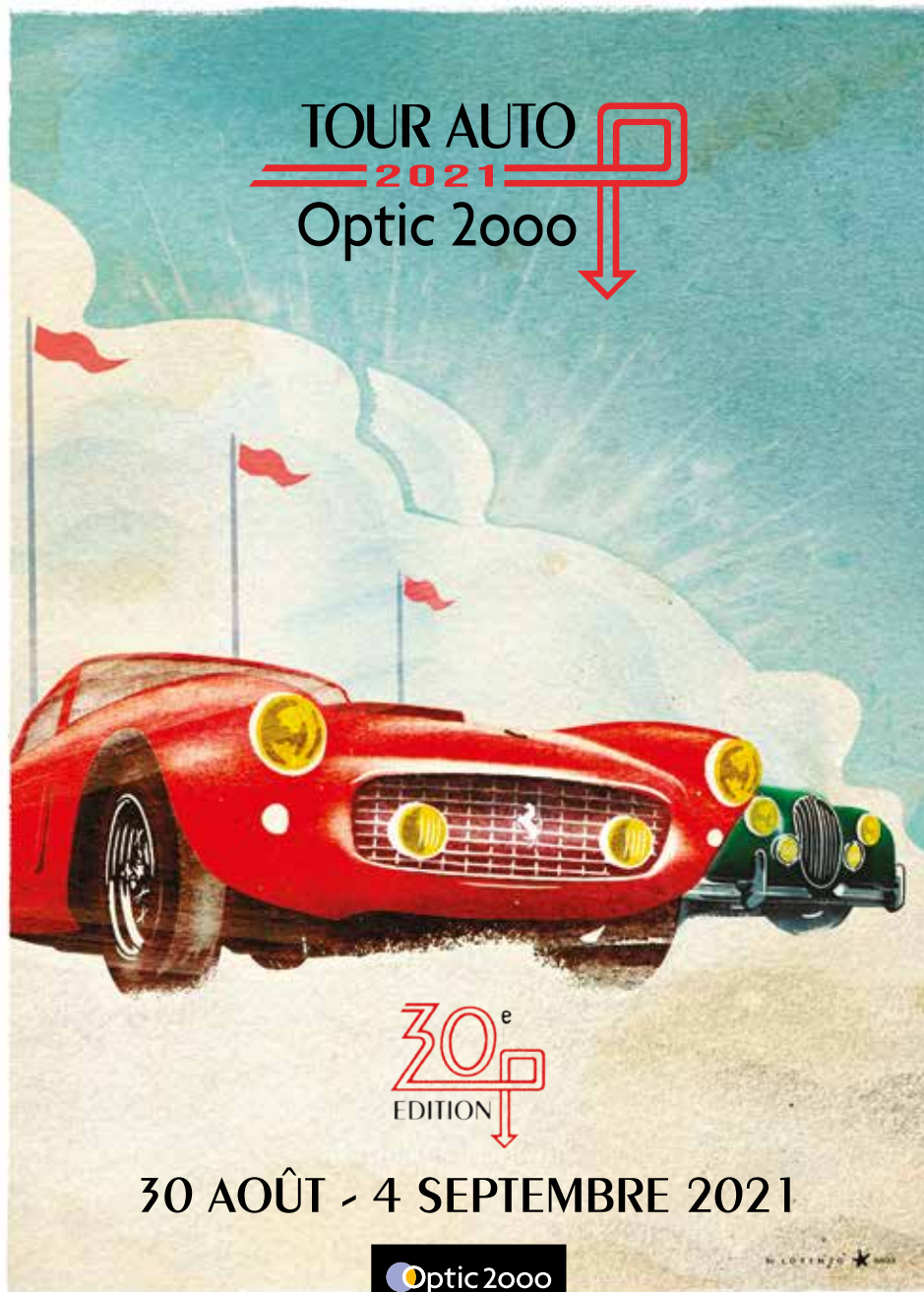
AGUTTES

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

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
30 août 2021



Optic 2000

Une nouvelle vision de la vie

MOTUL

REBELLION
TIMESPIECES



VICOMTE A.
PARIS

EDMOND DE ROTHSCHILD

Le Point

AGUTTES
MARCHÉ DE VENTES AUX ENCHÈRES

Ville de **Valence**



VILLE DE NICE

BOSCH
Dites bonjour à votre moteur Bosch

RMC
www.rmc.fr

AGUTTES

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







AGUTTES