



MILLON⁸⁷⁶¹

& AUTOMOBILES
& COLLECTIONS

—
Jeudi 29 juin 2023
19h30

—
Le Royal Monceau



MILLON¹⁹⁷⁶

& AUTOMOBILES & COLLECTIONS

Jeudi 29 juin 2023 - 19h30

Vente aux enchères

—
Le Royal Monceau,
37, avenue Hoche
75008, Paris

—
Exposition publique
Jeudi 29 juin de 10h à 19h

—
Intégralité des lots sur
www.millon.com




LE ROYAL MONCEAU
RAFFLES PARIS

Département Automobile de collection



Directeur / Manager
Guillaume de LUSIGNY
T +33 (0)6 50 51 45 81
gdelusigny@millon.com



Responsable des ventes /
Sales manager
Amélie HAJJAOU
T +33 (0)6 62 76 46 88
automobiles@millon.com

Avec l'aide précieuse de
Raphaël CHASTANG et **Khalifa FELIT**



Alexandre Millon,
Président Groupe MILLON,
Commissaire-Preneur

Les commissaires-priseurs
Enora Alix
Isabelle Boudot de La Motte
Cécile Dupuis
Delphine Cheuvreux Missoffe
Mayeul de La Hamayde
Sophie Legrand
Nathalie Mangeot
Paul-Marie Musnier
Cécile Simon
Lucas Tavel
Paul-Antoine Vergeau
Quentin Madon

Expert



Consultant
Co-fondateur du Parking.fr
Fabrice FOURNIER

Le département est à votre disposition pour toute
demande de rapport de condition, ordre d'achat,
enchère téléphonique, prise de rendez-vous,
d'estimations et pour échanger avec vous par
téléphone :
automobiles@millon.com
06.62.76.46.88

Assitez à la vente aux enchères live
et enchérissez en direct sur
Interenchère, Drouot ou Carprecium,
comme si vous y étiez sur :
www.interencheres.com
www.drouot.com
www.carprecium.com
*Pensez à créer un compte et vous inscrire
à la vente à l'avance.*

MILLON
19, rue de la grange Batelière 75009 Paris
T +33 (0)6 62 76 46 88
F +33 (0)1 47 27 95 34
automobiles@millon.com

Sommaire

Rolls Royce Silver Shadow I	p. 4
Triumph TR3A	p. 10
JAGUAR TYPE E - V12 CABRIOLET	p. 14
Mercedes-Benz 220 SE A Cabriolet	p. 18
Panhard 6DS X66 Torpedo Sport	p. 22
Ferrari F430 boîte manuelle	p. 26
Porsche 912	p. 30
BMW M1 Procar Replica E26	p. 36
Mercedes-Benz 300 SL Replica	p. 40
Alfa Romeo Giulia Spider 1600	p. 44
Mercedes-Benz 500 SL 2+2	p. 48
Mercedes-Benz 230SL Pagode	p. 52
BMW M4 Tour Auto Edition	p. 56
Casque BELL - Fernando ALONSO	p. 60

Tous les véhicules ont été expertisés par un expert
indépendant diplômé.
Les rapports sont disponibles sur demande et l'état de
chaque véhicule est méticuleusement décrit dans le
catalogue en ligne, sur www.millon.com ou sur
www.carprecium.com





1/ ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW I - 1971

Carte grise française
French title

Châssis n° SRX10344

14 000 / 18 000 €

- Véhicule offert à Marie
Bell par Coluche

- Véhicule vendu dans
son état d'origine

- 31 882 km d'origine !

- Vehicle offered to Marie
Bell by Coluche

- Vehicle sold in its
original condition

- 31,882 km from
the factory!



L'histoire / The history



La célèbre actrice Marie Bell (1900-1985) avait plus d'une corde à son arc : tragédienne, comédienne, directrice du théâtre du Gymnase; c'est elle qui a offert sa scène fétiche à Coluche.

Mais comment est née l'amitié de la célébrissime Phèdre, Sociétaire de la Comédie Française et du plus aimé des saltimbanques ? Pourquoi lui a-t-il offert en 1973 une Rolls Royce Silver Shadow ?

Voici une belle histoire dont ce véhicule de luxe est l'écrin.

Marie Bell, visionnaire, fait le pari au tout début des années 70 d'accueillir au théâtre qu'elle dirige jusqu'alors dédié aux auteurs classiques ou au boulevard, un humoriste, seul en scène. La suite, on la connaît : Coluche au Gymnase donne une impulsion nouvelle au Spectacle vivant et à la fréquentation des théâtres privés. Michel Colucci sait ce qu'il lui doit et sa gratitude est, à son image, généreuse : « tous les jours il lui offrait des roses et un jour il lui a offert une Rolls », témoigne une proche de Marie Bell et passagère régulière de la Silver Shadow qui la menait au théâtre, comme en vacances à Monaco.

Ce modèle est célèbre, non seulement par cette histoire d'amitié, mais aussi parce qu'il a permis à la marque de luxe d'atteindre de nouveaux sommets avant l'arrêt de sa fabrication en 1980. Il est remarquable que 65 % des Silver Shadow soient encore en circulation aujourd'hui, ce qui témoigne, s'il en était encore besoin, de la qualité des voitures ornées du Spirit of Ecstasy (célèbre bouchon de radiateur de la marque). Lors de précédentes dispersions, les bijoux et effets personnels de Marie Bell ont remporté des adjudications record et suscité des préemptions muséales. L'acquéreur de la voiture offerte par Coluche à sa bienfaitrice emmènera avec lui cette histoire et beaucoup d'autres encore que la Rolls lui contera au creux de son oreille.

Mais ça, c'est une autre histoire !

The famous actress Marie Bell (1900-1985) had more than one string to her bow: tragedienne, comedian, director of the Gymnase Theater; it was she who offered her favorite stage to Coluche.

But how did the friendship between the renowned Phaedra, a member of the Comédie Française, and the beloved street performer come about? Why did he offer her a Rolls Royce Silver Shadow in 1973?

Here is a beautiful story, of which this luxury vehicle is the setting.

Marie Bell, a visionary, made a bet in the early 1970s to welcome a stand-up comedian to the theater she directed, which until then had been dedicated to classical authors or boulevard plays. The rest, as they say, is history: Coluche at the Gymnase breathed new life into live performances and the attendance of private theaters.

Michel Colucci knew what he owed her, and his gratitude was, in his own image, generous: "every day he would give her roses, and one day he gave her a Rolls," says a close friend of Marie Bell and a regular passenger in the Silver Shadow that took her to the theater, as well as on vacations to Monaco.

This model is famous not only for this story of friendship but also because it allowed the luxury brand to reach new heights before its production was halted in 1980. It is remarkable that 65% of the Silver Shadows are still in circulation today, which is a testament, if any were needed, to the quality of the cars adorned with the Spirit of Ecstasy (the famous radiator cap of the brand). During previous auctions, Marie Bell's jewelry and personal effects achieved record bids and attracted museum preemptions. The purchaser of the car offered by Coluche to his benefactor will carry with him this story and many others that the Rolls will whisper in his ear.

But that is another story!



C'est vrai que lorsque l'on évoque cette marque, on pense immédiatement au plaisir de s'installer aux places arrière, confortablement et moelleusement assis sur une banquette en cuir pleine fleur, les pieds posés sur une moquette épaisse, plutôt que derrière le volant.

Eh bien, la Silver Shadow est plutôt une Rolls à conduire, ce qui explique peut-être son succès commercial, le premier du genre pour Rolls Royce.

Avec sa silhouette abaissée et anguleuse, la Silver Shadow est le passage de Rolls Royce à la ligne ponton, soit vingt ans après les pionniers du genre. Le design modernisé et européenisé est symbolisé par sa ceinture de caisse rectiligne, qui abandonne les ailes semi-intégrées de la Silver Wraith. Cette cession à la mode ambiante et à l'abandon de son style très british sera décriée par les puristes, la Silver Shadow se révèle moins représentative d'une certaine culture.

Présentée en octobre 1965 après dix années de conception et de mise au point, la Silver Shadow est la première Rolls Royce monocoque. Il s'agit d'une véritable révolution pour la marque. Le moteur et la boîte Hydramatic sont conservés de la Silver Cloud mais les suspensions arrière sont équipées de ressorts hélicoïdaux et le freinage est assisté aux 4 roues. Cette Shadow était donc moderne sur le plan technique et esthétique.

Du côté de la motorisation, on trouve un V8 de 6.2 l qui passera à 6,75 l à partir de 1980. Comme d'habitude, la puissance est estimée à 200 ch puisqu'aucune valeur n'est communiquée officiellement. Ce moteur est accouplé à une boîte automatique à quatre vitesses.

Elle a rencontré durant sa carrière, qui s'est étalée de 1965 à 1980, un succès commercial imprévisible jusqu'en 1976 avec plus de 30 000 exemplaires écoulés. La Silver Shadow II sera présentée en 1977 pour les trois dernières années de production avec quelques modifications mineures.

It is true that when we mention this brand, we immediately think of the pleasure of sitting in the rear seats, comfortably and luxuriously, on a full-grain leather bench, with our feet resting on thick carpeting, rather than behind the wheel.

Well, the Silver Shadow is actually a Rolls to drive, which may explain its commercial success, the first of its kind for Rolls Royce.

With its lowered and angular silhouette, the Silver Shadow represents Rolls Royce's transition to the pontoon line, twenty years after the pioneers of this style. The modernized and Europeanized design is symbolized by its straight waistline, abandoning the semi-integrated wings of the Silver Wraith. This departure from the traditional British style, in favor of the prevailing fashion, was criticized by purists, as the Silver Shadow proved to be less representative of a certain culture.

Introduced in October 1965 after ten years of design and development, the Silver Shadow was the first monocoque Rolls Royce. It marked a true revolution for the brand. The engine and the Hydramatic gearbox were carried over from the Silver Cloud, but the rear suspension was equipped with coil springs, and the braking was assisted on all four wheels. This made the Shadow modern in both technical and aesthetic terms.

As for the engine, it had a 6.2-liter V8, which was increased to 6.75 liters starting from 1980. As usual, the power output was estimated at 200 hp since no official values were disclosed. This engine was paired with a four-speed automatic transmission.

During its production run from 1965 to 1980, the Silver Shadow achieved an unexpectedly high commercial success, with over 30,000 units sold by 1976. The Silver Shadow II was introduced in 1977 for the final three years of production, featuring some minor modifications.





2/ TRIUMPH TR3A - 1959

Carte grise française
French title

Châssis n° TS61623L
Moteur n° *CT27154E*

20 000 / 25 000 €

- 1770 Miles (compteur
à 5 chiffres)

- 8,000 euros de
factures récentes

- 1770 Miles (5-digit
odometer)

- 8,000 euros of recent
invoices



L'histoire / The history



Triumph porte bien son nom car cette marque a quasiment inventé le segment des cabriolets sportifs économiques. Toute la gamme TR qui s'étend de 1950 à 1981 défendra ce positionnement.

La TR2 ouvre le bal donc en 1950 et sera suivie par la TR3 dès octobre 1955. D'ailleurs, les deux modèles sont très liés puisque d'une part, le dessin est très proche et d'autre part, elles partagent le même moteur. On peut dire que la TR3 est une TR2 peaufinée, améliorée. Son châssis est retravaillé pour pallier le plus gros manque de la TR2.

Cette TR3 offre donc cette combinaison typiquement anglaise d'un habitacle plutôt cossu avec du cuir, du chrome mais dont l'esprit sportif est bien palpable au travers des nombreux compteurs, la platine centrale à fond contrasté.

Côté sport, la TR3 s'appuie sur son 4 cylindres de 2l qui développe 95 ch ; Avec un poids autour des 900 kgs, la Triumph n'est pas avare en sensations sportives, notamment sur route sinueuse grâce à son couple.

Produite de 1955 à 1962, elle a assuré le succès du constructeur anglais. Plus de 90% de la production a été exportée aux USA. Elle resta d'ailleurs longtemps la sportive préférée des pilotes qui pouvaient se rendre sur les circuits à son volant, briller lors des compétitions et revenir cheveux aux vents.

L'année 1956 voit l'apparition de la version TR3 A qui bénéficie d'un second silencieux d'échappement et surtout d'un nouveau freinage à disque à l'avant. C'est une première pour un modèle de série anglais.

En 1957, c'est la face avant qui évolue avec la grille de calandre qui prend toute la largeur. De son côté, le moteur atteint 100 ch.

Cette Triumph TR3 est l'archétype des voitures plaisirs, simples mais terriblement attachantes.

Triumph lives up to its name because this brand practically invented the segment of affordable sports convertibles. The entire TR range, spanning from 1950 to 1981, defended this positioning.

The TR2 kicks off the lineup in 1950, followed by the TR3 in October 1955. In fact, the two models are closely related. On the one hand, they share a similar design, and on the other hand, they have the same engine. One could say that the TR3 is a refined and improved version of the TR2. Its chassis is reworked to address the main drawback of the TR2.

This TR3 embodies that typical English combination of a rather luxurious interior with leather and chrome, while still exuding a palpable sporty spirit through its numerous gauges and contrasting central panel.

On the sporting side, the TR3 relies on its 2-liter 4-cylinder engine, which produces 95 horsepower. With a weight around 900 kg, the Triumph is not stingy with sports sensations, especially on winding roads thanks to its torque.

Produced from 1955 to 1962, it ensured the success of the British manufacturer. Over 90% of the production was exported to the USA. It remained the favorite sports car of many drivers for a long time, allowing them to go to the circuits, shine in competitions, and return with the wind in their hair.

In 1956, the TR3 A version was introduced, featuring a second exhaust silencer and, most notably, a new front disc braking system. This was a first for a British production model.

In 1957, the front end evolved with a grille that spanned the entire width, and the engine output increased to 100 horsepower.

This Triumph TR3 is the epitome of a pleasurable, simple yet incredibly endearing car.



3/ JAGUAR TYPE E - V12 CABRIOLET - 1973

Carte grise française
French title

Châssis n° 1S21810
Moteur n° *7S10192LB*

40 000 / 60 000 €

- 33 300 km (compteur
à 5 chiffres)

- Restaurée il y a 20 ans,
dans son état d'usage

- Collection de Monsieur G.

-33,300 km (5-digit
odometer)

-Restored 20 years ago,
in its used condition

-M. G's collection





On connaît tous cette phrase attribuée à Enzo Ferrari lorsqu'il voyait pour la première fois la Type E. On est en 1961 et elle vient remplacer la série des XK.

Au-delà de la claque visuelle, elle est très aboutie techniquement puisqu'elle a été conçue au départ comme une automobile de compétition en reprenant des éléments de la Type D.

On trouve quatre roues indépendantes, quatre freins à disques, une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés et freins montés inboard. Son 6 cylindres de 3781 cm³ puis de 4235 cm³ développe 265 bhp, et permet à la voiture d'atteindre une VMax de 240 km/h. Tout au long de sa carrière, elle connaîtra des évolutions pour se rapprocher des contraintes commerciales et réglementaires de son premier marché, les USA. La série 1 va installer cette iconique voiture de sport, moins chère que ses concurrentes directes mais tout aussi performante.

Elle est proposée en coupé ou en cabriolet, puis en 2+2 à partir de 1966. On peut reconnaître la série 1 par les phares carénés de verre, des demis pare-chocs arrière et avant et des commutateurs de tableaux de bord type « aviation »

La série 2 apparaît en 1968 et présente quelques modifications techniques et esthétiques à même de répondre aux exigences antipollution et aux normes de sécurité des USA.

La série 3 apparaît en 1971 et introduit une nouvelle motorisation, le V12, qui impose une modification de la ligne. Ce moteur de 5.3l délivre 272 ch et, surtout, un couple de 412 Nm à 3 600 tr/mn. Il peut être au choix accouplé à une boîte manuelle à 4 rapports de série ou une Borg Warner automatique à 3 rapports en option. Cette série introduit également une tenue de route en progrès, notamment dans les changements de cap en courbe rapide

Elle n'est plus disponible qu'en version coupé 2+2 et roadster.

We all know this sentence attributed to Enzo Ferrari when he saw the E-Type for the first time. It was 1961 and it replaced the XKA series.

Beyond the visual impact, it was technically very accomplished, as it was initially designed as a competition car using elements from the D-Type.

There are four independent wheels, four disc brakes, an all-new rear suspension with four telescopic dampers with integrated springs and inboard brakes. Its 6-cylinder engine of 3781 cc and then 4235 cc develops 265 bhp, and allows the car to reach a VMax of 240 km/h. Throughout its career, it will undergo evolutions to get closer to the commercial and regulatory constraints of its first market, the USA. The 1 Series will install this iconic sports car, less expensive than its direct competitors but just as powerful.

It was offered as a coupé or cabriolet, then as a 2+2 from 1966. The Series 1 can be recognised by the glass-covered headlights, the rear and front half-bumpers and the "aviation" type dashboard switches.

The Series 2 appeared in 1968 and introduced a number of technical and aesthetic modifications to meet the anti-pollution and safety requirements of the USA.

The Series 3 appeared in 1971 and introduced a new engine, the V12, which required a modification to the line. This 5.3 litre engine delivers 272 bhp and above all a torque of 412 Nm at 3,600 rpm. It can be mated to a 4-speed manual gearbox as standard or a 3-speed Borg Warner automatic as an option. This series also introduces improved handling, especially when changing direction in fast curves.

It is now only available as a 2+2 coupe and roadster.





4/ MERCEDES-BENZ 220 SE A Cabriolet - 1952

Carte grise californienne
certificate of title California

Châssis n°187012 09232/52
Moteur n°180.920.02708.52

40 000 / 60 000 €

- 34 661 miles (compteur
à 5 chiffres)

- Ne démarre pas, projet
de restauration

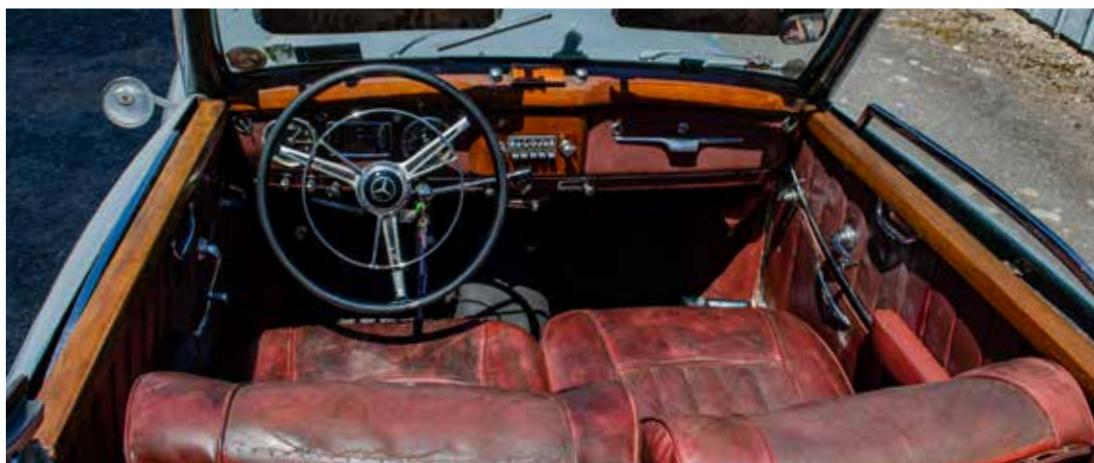
- Collection de Monsieur G.

-34,661 miles (5-digit
odometer)

- Doesn't start, restoration
project

- M. G's collection





C'est en 1951 que Mercedes présente la W187. Disponible en quatre carrosseries (berline, cabriolet A, cabriolet B et Coupé A), la W187 s'est vendue à 18 514 exemplaires. C'est la dernière série, avant les fameuses W180 du type Ponton de 1955, qui apporteront un nouveau dessin très moderne.

Cette 220 reprenait l'esthétique de la 170S en y intégrant une touche de modernité avec ses phares avant carénés. Elle se présentait comme la première voiture de luxe du constructeur depuis la Seconde Guerre Mondiale. Cela se caractérise par son moteur six cylindres en ligne. Vendue de 1951 à 1955, elle comptait parmi les voitures les plus chères de son temps. En effet, la 220 était en avance sur la concurrence en termes de confort, de tenue de route et de qualité de construction.

Il faut se rendre compte que l'on est encore dans l'artisanat automobile. Cela permet d'avoir un intérieur très riche avec le sérieux et le modernisme des Mercedes de l'époque. Par ailleurs, les modèles A et B étaient exceptionnellement équipés.

Du côté technique, on retrouve bien évidemment les attributs du luxe avec le 6 cylindres en ligne qui développe 79ch, autorisant une vitesse de pointe de 145 km/h. Le nom de cette série fait référence à sa cylindrée de 2,2 litres.

C'est le cabriolet A qui est la version la plus recherchée de la Mercedes-Benz W187. Elle le doit à sa ligne bien plus fine et élégante que le cabriolet B. Il a été produit à 1 278 unités.

C'est donc un objet rare, témoin d'une époque où l'automobile était un produit de grand luxe.

It was in 1951 that Mercedes introduced the W187. Available in four body styles (sedan, cabriolet A, cabriolet B, and coupe A), the W187 sold 18,514 units. It was the last series before the famous W180 Ponton type in 1955, which brought a new and very modern design.

This 220 model borrowed the aesthetics of the 170S and incorporated a touch of modernity with its streamlined headlights. It presented itself as the first luxury car from the manufacturer since World War II, characterized by its inline six-cylinder engine. Sold from 1951 to 1955, it was among the most expensive cars of its time. The 220 was ahead of the competition in terms of comfort, handling, and build quality.

It's important to realize that we were still in the era of artisanal automotive production. This allowed for a very rich interior with the seriousness and modernity of Mercedes cars of that time. Furthermore, the A and B models were exceptionally well-equipped.

From a technical standpoint, it naturally featured the attributes of luxury, such as the inline six-cylinder engine producing 79 horsepower, enabling a top speed of 145 km/h. The name of this series refers to its displacement of 2.2 liters.

The cabriolet A is the most sought-after version of the Mercedes-Benz W187. This is due to its much sleeker and elegant design compared to the cabriolet B. Only 1,278 units were produced.

Therefore, it is a rare object, a testament to a time when automobiles were products of great luxury.





5/ PANHARD 6DS X66 Torpedo Sport - 1932

Carte grise française
French title

Châssis n° X6680542
Moteur n°

40 000 / 60 000 €

- 7872 km (compteur à 5 chiffres)

- Restaurée en 2012 pour environ 190 000 €

- 509 exemplaires produits

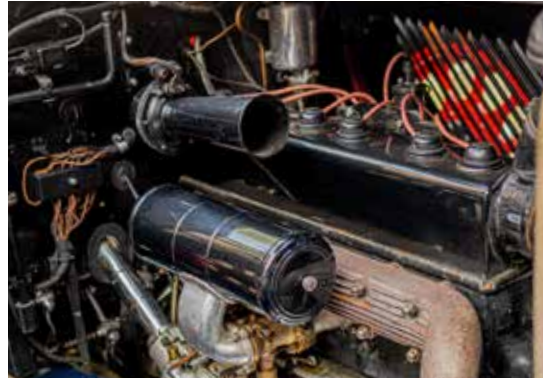
- 7,872 km (5-digit odometer)

- Restored in 2012 for approximately €190,000

- 509 units produced



L'histoire / The history



On entre avec ce modèle dans un monde à part, celui des voitures d'avant-guerre de grand luxe.

On le doit tout autant à la carrosserie qu'aux solutions techniques. En effet, Panhard & Levassor, fabricant de voitures hippomobiles, puis de moteurs Daimler sous licence, se lance dans le grand bain en 1910.

Panhard & Levassor fut la marque officielle des véhicules de la Présidence de la République sous le Mandat de Raymond Poincaré entre 1913 et 1920.

En parallèle, la marque s'investit dans la course automobile pour démontrer son savoir-faire et ses succès lui permettant de garnir son carnet de commandes. Le premier modèle fabriqué de cette gamme 6 disposait d'un moteur 6 cylindres en ligne sans soupapes de 3.507 cm³ de cylindrée. Ce type de motorisation procurait un grand silence de fonctionnement et l'absence de vibrations.

Les Panhard & Levassor équipées de tels moteurs furent fabriquées de 1910 à 1940. Le modèle qui nous intéresse ici fut décliné sous diverses carrosseries. Il y avait une berline classique de 6 places avec un intérieur long, sans coffre à bagages et une berline 4 places à l'intérieur plus traditionnel avec à l'arrière une malle à bagages rapportée ainsi que divers coupés et cabriolets dont notamment la version cabriolet avec les passagers installés dans un compartiment spécifique qui peut se fermer à l'occasion.

With this model, we enter a unique world, that of pre-war luxury cars.

This can be attributed as much to the bodywork as to the technical solutions. Indeed, Panhard & Levassor, a manufacturer of horse-drawn carriages and later Daimler engines under license, made their entry into the automotive industry in 1910.

Panhard & Levassor became the official brand of vehicles for the Presidency of the Republic during Raymond Poincaré's term from 1913 to 1920.

At the same time, the brand invested in automobile racing to demonstrate its expertise, and its successes allowed it to fill its order book. The first model manufactured in this 6 series had a 6-cylinder inline engine without valves, with a displacement of 3,507 cc. This type of engine provided a quiet operation and the absence of vibrations.

Panhard & Levassor cars equipped with such engines were produced from 1910 to 1940. The model of interest to us here was available in various body styles. There was a classic 6-seater sedan with an elongated interior, without a trunk, and a 4-seater sedan with a more traditional interior and a separate attached luggage trunk at the rear. There were also various coupés and convertibles, including a cabriolet version with passengers seated in a specific compartment that can be closed when necessary.

6/ FERRARI 430 BOÎTE MANUELLE - 2007

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFEZ58B000152544
Moteur n° 114358

130 000 / 150 000 €

- 85 500 km

- Boîte manuelle

- Voiture livrée à l'école
de pilotage Ferrari

- 38 000 € d'options

- 85,500 km

- Manual transmission

- Car delivered to the Ferrari
driving school

- €38,000 worth of options





L'histoire / The history

Cette voiture est un paradoxe. Elle est en effet la dernière et la première. Dernière berlinette à moteur V8 à proposer la boîte manuelle, et première Ferrari à intégrer de nouvelles innovations techniques. Ce sont deux premières mondiales. Le E-diff, un différentiel électronique et une molette sur le volant, surnommée « manettino » qui permet de régler les systèmes gérant la dynamique de l'auto.

Les berlinettes sont le « produit d'entrée de gamme » chez Ferrari. Ce sont des coupés ou spider bi-place disposant d'un V8 en position centrale arrière. La 308 avait inauguré en 1975 cette gamme et lorsque vient le temps de remplacer la 360 Modena avec ses 400 ch, le 5e opus, Ferrari se doit de placer la barre plus haute, car Lamborghini a dégainé dans l'intervalle son entrée de gamme, forte d'un V10 de 500 ch, la Gallardo.

Considérablement revue, la F430 est donc présentée en 2005. Son huit cylindres atmosphérique délivre 490 ch à 8500 tr/min et 465 nm de couple maximal à 5250 tr/min, ce qui correspond à un gain de 90 ch par rapport à la Modena.

Elle tire son nom de sa cylindrée, soit 4,3 litres, qui donne donc, avec une puissance de 490 chevaux, plus de 100 ch par litre, une frontière magique et quasi-inégalée pour un moteur atmosphérique. Ce V8 est sans doute le plus beau moteur visuellement, et tellement envoûtant phonétiquement ! Cette motorisation lui permet de faire son entrée dans le club des, avec une Vmax de 315 km/h.

Ferrari n'a jamais officiellement communiqué les chiffres de production des boîtes manuelles, mais cela tourne autour des 5% soit environ 750/1000 voitures.

Pouvoir disposer d'une F430 avec cette boîte est donc devenu très rare, ce qui a un impact important sur les prix par rapport à des modèles identiques équipés de boîte F1. Il faut également souligner que la F430 est de loin la Ferrari de cette génération dont le prix en occasion n'est pas le plus important.

La boîte Ferrari, et sa grille métallique en « H », procurent une sensation unique et permettent d'apprécier encore plus ce moteur. Ce que l'on perd en rapidité de passage est très largement compensé par le sentiment de satisfaction généré à chaque passage de rapport et l'impression d'une plus grande maîtrise.

Lorsque cette boîte est présente sur une voiture spécifiquement préparée par la marque pour montrer à des apprentis pilotes et futurs acquéreurs tout son potentiel, on ne peut qu'être intéressé !

This car is a paradox. It is both the last and the first. The last V8-powered berlinetta to offer a manual gearbox, and the first Ferrari to incorporate new technical innovations. These are two world firsts. The E-diff, an electronic differential, and a wheel on the steering wheel called the "manettino" that allows for adjustment of the systems managing the car's dynamics.

Berlinettas are the "entry-level product" at Ferrari. They are two-seater coupés or spiders with a mid-rear V8 engine.

The 308 introduced this range in 1975, and when it was time to replace the 360 Modena with its 400 hp, the 5th generation, Ferrari had to raise the bar because Lamborghini had unveiled its entry-level model, the Gallardo, equipped with a 500 hp V10 engine.

Significantly revised, the F430 was presented in 2005. Its naturally aspirated eight-cylinder engine delivers 490 hp at 8500 rpm and a maximum torque of 465 Nm at 5250 rpm, which is a gain of 90 hp compared to the Modena.

It takes its name from its displacement, which is 4.3 liters, resulting in over 100 hp per liter, a magical and almost unmatched boundary for a naturally aspirated engine. This V8 is arguably the most visually stunning engine and incredibly captivating in terms of sound! This engine allows the F430 to join the 300 km/h club, with a top speed of 315 km/h.

Ferrari has never officially released production figures for manual transmissions, but it is estimated to be around 5%, which is approximately 750 to 1000 cars.

Having an F430 with this manual gearbox has become very rare, which has a significant impact on prices compared to identical models equipped with the F1 gearbox. It should also be noted that the F430 is by far the Ferrari from this generation that has a relatively lower price in the used car market.

The Ferrari gearbox, with its metal "H" gate, provides a unique sensation and allows for a greater appreciation of this engine. What is lost in shifting speed is more than compensated by the feeling of satisfaction with each gear change and the impression of greater control.

When this gearbox is present in a car specifically prepared by the manufacturer to showcase its full potential to aspiring drivers and future owners, it is something that undoubtedly sparks interest!



7/ PORSCHE 912 - 1968

Carte grise française
French title

Châssis n° 12804286
Moteur n° 10860025

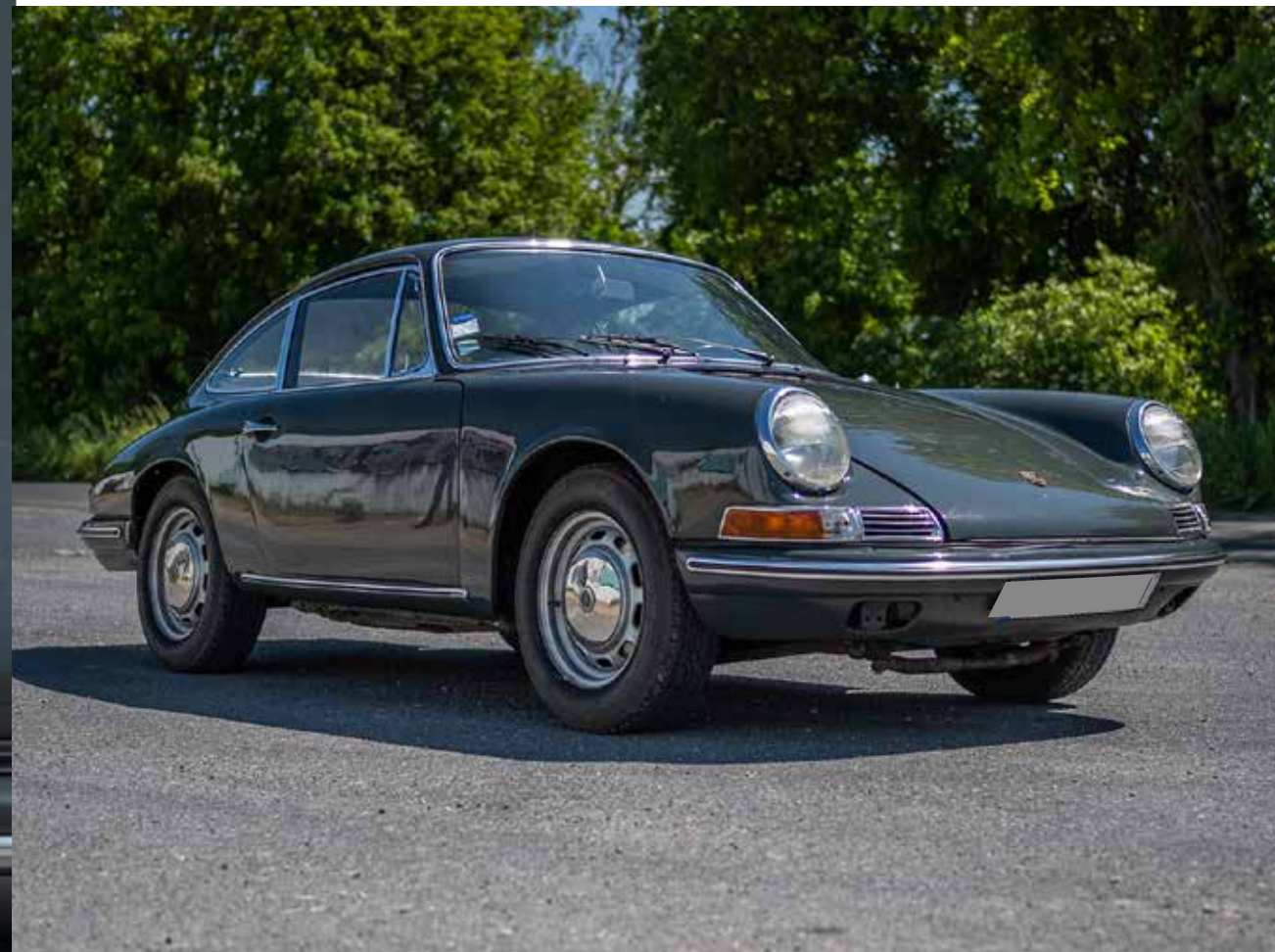
30 000 / 35 000 €

- 66 000 km

- Carrosserie à restaurer

- 66,000 km

- Body to be restored





Impossible de parler de Porsche sans s'arrêter longuement sur son modèle emblématique, iconique et essentiel. La 911 représente l'une des plus belles réussites automobiles.

De sa première présentation en 1964 à aujourd'hui, la 911 n'a cessé d'évoluer avec son temps. C'est un cas évidemment unique dans l'histoire de l'automobile. La 911 est un succès dès son lancement. Porsche décide donc de se concentrer sur sa fabrication et abandonne la 356. Néanmoins, afin de la rendre plus accessible, la marque proposa dès 1965 une version moins puissante, utilisant le 4 cylindres à plat de la 356 en lieu et place du 6 cylindres. Il s'agit d'une opération séduction à destination des amateurs de la 356 qui ne voulaient ou pouvaient pas acheter la 911.

La Porsche 912 reprend intégralement la caisse de la 911 mais également ses trains roulants. Pour ce qui est de l'habitacle, il sera un peu dépouillé avec notamment 3 compteurs ronds à la place des cinq compteurs ronds VDO. Il existe néanmoins une option pour passer aux 5 compteurs ronds et l'adoption est de série à partir de 1967. Il faut également préciser que les voies sont plus étroites et qu'il n'y a pas de barre stabilisatrice.

Cette version d'entrée de gamme 911 a été déclinée en 3 propositions. Les SWB produites de 1965 à 1968, puis la LWB en 1969 qui est sur la base de la nouvelle 911 et, enfin, la E en 1967. Cette dernière était d'ailleurs réservée au marché Nord-Américain. Elle sera proposée dans les mêmes déclinaisons de carrosserie que la 911, à savoir Coupé et Targa.

La 912 poursuit sa carrière durant 4 années avec succès. Ce sont près de 30 000 912 qui furent construites, soient quasiment autant que de 911. Ce succès est très majoritairement dû aux Etats-Unis.

Pourtant, elle quitte le catalogue mais c'est pour des raisons plus réglementaires car les nouvelles lois américaines sur les émissions polluantes rendent son vieux 4 cylindres impropre à la consommation.

Porsche n'est pas pris au dépourvu car elle présente sa nouvelle entrée de gamme : la 911 T. Son 6 cylindres est simplifié, ce qui rend caduque la 912.

La puissance était donc plus faible mais il en va de même pour le poids. En conséquence, le porte-à-faux étant réduit, la 912 répartit mieux les masses et fait preuve d'une agilité et d'une stabilité supérieure à la 911. C'est donc une expérience de conduite inédite.

Impossible to talk about Porsche without extensively discussing its iconic, iconic, and essential model. The 911 represents one of the greatest achievements in the automotive industry.

From its first introduction in 1964 until today, the 911 has constantly evolved with the times. This is obviously a unique case in the history of automobiles.

The 911 was a success from its launch. Porsche decided to focus on its production and discontinued the 356. However, in order to make it more accessible, the brand introduced a less powerful version in 1965, using the 4-cylinder flat engine from the 356 instead of the 6-cylinder. This was a seduction operation aimed at 356 enthusiasts who either did not want or could not afford the 911.

The Porsche 912 fully adopted the body of the 911 as well as its suspension. As for the interior, it was slightly simplified, with three round gauges instead of the five VDO round gauges. However, there was an option to upgrade to five round gauges, and this became standard from 1967. It is also important to note that the track width was narrower, and there was no stabilizer bar.

This entry-level version of the 911 was offered in three variations. The SWB (Short Wheelbase) models were produced from 1965 to 1968, followed by the LWB (Long Wheelbase) model in 1969, which was based on the new 911. Finally, the E model was introduced in 1967, exclusively for the North American market. It was offered in the same body styles as the 911, namely Coupe and Targa.

The 912 had a successful career spanning four years. Nearly 30,000 912s were built, almost as many as the 911. This success was primarily driven by the United States.

However, the 912 was eventually removed from the lineup due to regulatory reasons, as new US laws on emissions made its old 4-cylinder engine unsuitable for consumption. Porsche was not caught off guard, as they introduced their new entry-level model: the 911 T. Its 6-cylinder engine was simplified, rendering the 912 obsolete.

The power output was lower, but the weight was also reduced. As a result, with a reduced overhang, the 912 had better weight distribution and demonstrated superior agility and stability compared to the 911. Therefore, it offered a unique driving experience.





8/ BMW M1 Procar Replica E26- 1979

Carte grise française
French title

Châssis n° WBS5991
0004301231

500 000 / 800 000 €

- 35 000 miles

- Préparée pour
participer à des rallyes

- 455 exemplaires
produits

- Voiture re-configurée
en 1984

- 35,000 miles

- Prepared for rally
participation

- 455 units produced

- Car re-configured in 1984





L'histoire / The history



Il y a deux façons de regarder cette M1. La première de manière critique au regard de sa carrière commerciale. La seconde de manière émerveillée en constatant à quel point elle est le socle de tout ce qui a suivi, en consacrant BMW sur le segment du sport.

Revenons à l'origine du projet : tout commence par une proposition de participer à un programme sportif pour les voitures de série, la « Formule Silhouette ». BMW a dans ses cartons le concept de Paul Bracq, la BMW Turbo Studie. L'ancien pilote Jochen Neerpasch se charge d'initier ce projet ambitieux.

Il est vrai que, lorsque l'on évoque les supercars en 1970, BMW ne fait pas partie des marques citées. Pourtant, cette M1 est bien une supercar, la première de BMW et également le premier modèle développé exclusivement par la division M. Du coup, elle prend naturellement le nom de M1.

Penchons-nous sur son berceau pour s'apercevoir que BMW n'a pas lésiné. Le dessin est confié à Giorgetto Giugiaro et Lamborghini a en charge l'ingénierie et la coopération technique. Malgré une collaboration avortée avec cette dernière, l'architecture définie est internalisée et BMW peut s'appuyer sur un châssis multitubulaire en acier à cadre spatial créé par le maître d'œuvre de la Miura, Gian Paolo Dallara. Il est habillé d'une carrosserie en fibre de verre, assemblée par une autre entreprise de Modène, Marchesi.

Enfin, le processus se termine en Allemagne, avec l'implantation du fameux moteur BMW conçu à la main par Paul Rosche. Ce moteur, issu de la compétition, est un six cylindres de 3,5 litres de BMW, entraîné par une boîte-pont ZF à cinq vitesses développant une puissance de 277 ch et une vitesse de pointe de 160 mph, ce qui en faisait la voiture de sport de série la plus rapide d'Allemagne. On est donc en présence d'une véritable voiture de course homologuée.

Un minimum de 400 exemplaires étant requis pour l'homologation, ce sont 455 M1 qui ont été produites entre 1978 et 1981, dont 399 pour la route et 56 pour la course.

Elle est la première M, qui plus est unique car seule à disposer d'une carrosserie spécifique et sa production ultra limitée en fait un objet rarissime. Ce qui est rare est.... Vous connaissez la suite.

There are two ways to look at this M1. The first is to critically assess its commercial career. The second is to marvel at how it laid the foundation for everything that followed, establishing BMW's presence in the sports segment.

Let's go back to the origins of the project: it all starts with a proposal to participate in a sports program for production cars, the "Formule Silhouette." BMW has in its plans the concept of Paul Bracq, the BMW Turbo Studie. Former driver Jochen Neerpasch takes on the task of initiating this ambitious project.

It is true that when supercars were discussed in 1970, BMW was not among the mentioned brands. However, this M1 is indeed a supercar, BMW's first and also the first model developed exclusively by the M division. Therefore, it naturally takes on the name M1.

Let's delve into its cradle to realize that BMW did not spare any effort. The design was entrusted to Giorgetto Giugiaro, and Lamborghini was responsible for the engineering and technical cooperation. Despite a failed collaboration with the latter, the defined architecture was internalized, and BMW could rely on a multitubular steel space frame chassis created by the mastermind behind the Miura, Gian Paolo Dallara. It was dressed in a fiberglass body, assembled by another company in Modena, Marchesi.

Finally, the process concludes in Germany with the installation of the famous BMW engine handcrafted by Paul Rosche. This engine, derived from competition, is a 3.5-liter six-cylinder BMW, paired with a five-speed ZF gearbox, delivering 277 hp and a top speed of 160 mph, making it the fastest production sports car in Germany. We are therefore dealing with a true homologated race car.

A minimum of 400 units were required for homologation, and a total of 455 M1s were produced between 1978 and 1981, including 399 for the road and 56 for racing. It is the first M car, and moreover, it is unique because it has a specific body design, and its extremely limited production makes it an extremely rare object. And you know what they say about rare things...



9/ MERCEDES-BENZ 300SL Replica - 1988

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1240501A777419

120 000 / 180 000 €

- 14 277 km (compteur à
5 chiffres)

- Replica par Gullwing
Motorcars

- 34 exemplaires
produits

- 14,277 km (5-digit
odometer)

- Replica by Gullwing Motor
cars

- 34 units produced





L'histoire / The history

Certaines voitures accèdent au rang d'œuvre d'art et d'icône. Son système d'ouverture de porte n'y est évidemment pas pour rien. C'est incontestablement le cas de la 300 SL, apparue en 1954 et qui fut considérée par certains comme la première supercar. Son moteur de 3 litres développait 240 ch, valeur inconnue en 1950 sur des voitures de production.

Plus récemment, l'une de ses versions est devenue la voiture la plus chère du monde, renforçant encore plus son aura. Bref, vous l'aurez compris, la 300 SL et ses 1 400 exemplaires constitue un Graal pour tout collectionneur, amoureux de mécaniques hors du commun.

Son prix écartant une possible acquisition, des répliques ont été proposées, à l'instar de l'AC Cobra. Néanmoins, leur nombre fut très réduit. La société Gullwing Motorcars propose justement des répliques de 300 SL, sur base Mercedes. La réplique est un exercice difficile, la comparaison étant quasi évidente. Gullwing Motorcars fait partie de ceux qui ont apporté un grand soin à « copier » au plus juste l'originale. On retrouve donc la ligne avec les portes Gullwing mais également le tableau de bord, les sièges et le système de support et d'attache de valise.

L'illusion est forte. Il faudra en effet vraiment mettre la « vraie » 300 SL à côté pour faire la différence ! En outre, la 300 SL de Gullwing AG adopte un châssis tubulaire, comme son ancêtre, mais plus rigide, plus léger et dégagant une meilleure habitabilité pour les grands adultes. La carrosserie en aluminium est façonnée à la main.

D'un point de vue technique, la 300 SL Replica est fabriquée sur une plateforme de SL R129, apparue en 1989. Elle dispose du 6 cylindres 3.0l développant 190 ch. Vous ne voulez pas attendre, vous ne souhaitez pas ou pouvez pas dépenser des sommes astronomiques, vous voulez ressentir le plaisir d'être au volant d'une 300 SL sans crainte ? Cette voiture est faite pour vous.

Certain cars achieve the status of artwork and icon. Its door opening system undoubtedly plays a significant role in this. This is undeniably the case with the 300 SL, which appeared in 1954 and was considered by some as the first supercar. Its 3-liter engine developed 240 horsepower, an unheard-of figure for production cars in the '50s.

More recently, one of its versions became the most expensive car in the world, further enhancing its prestige, if necessary. In short, as you may have understood, the 300 SL and its 1,400 units represent a grail for any collector who loves extraordinary mechanics.

Considering its price makes it unattainable for many, replicas have been offered, following the example of the AC Cobra. Nevertheless, their number has been very limited. Gullwing Motor Cars company precisely offers replicas of the 300 SL, based on Mercedes. Replicating such a car is a challenging exercise, as the comparison is almost inevitable. Gullwing Motor Cars is among those who have taken great care to faithfully "copy" the original. Thus, you can find the distinctive Gullwing doors, as well as the dashboard, seats, and the luggage support and attachment system behind the seats.

The illusion is strong. Indeed, you would have to put the "real" 300 SL next to it to notice the difference! Moreover, Gullwing AG's 300 SL replica adopts a tubular chassis, just like its predecessor, but it is stiffer, lighter, and provides better roominess for tall adults. The aluminum bodywork is handcrafted.

From a technical perspective, the 300 SL Replica is manufactured on an SL R129 platform, introduced in 1989. It features a 3.0-liter 6-cylinder engine producing 190 horsepower. If you don't want to wait, don't wish or can't spend astronomical amounts, and still want to experience the pleasure of driving a 300 SL without worries, this car is made for you.



10/ ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600 - 1964

Carte grise française
French title

Châssis n° 379071
Moteur n° AR00526 *38378*

30 000 / 40 000 €

- 2 803 km (compteur à
5 chiffres)

- Moteur changer par un
2L

- Bon état d'origine

- 2,803 km (5-digit
odometer)

- Engine replaced with a
2L engine

- Good original condition





L'histoire / The history

Les Alfa Romeo Giulietta, berline et coupé ont été produites de 1954 à 1962. Elles représentent parfaitement ce qui fera la renommée des Italiennes, à savoir la quintessence d'une belle mécanique et d'un style classique, purement italiens, au design très réussi.

Le lancement de la Giulietta en 1954 annonce une nouvelle période pour Alfa Romeo, avec des modèles plus accessibles et des volumes de production en forte hausse.

Le spider est dévoilé en septembre 1955, au Salon de Paris dont le lancement est dû à l'importateur new-yorkais Max Hoffman, qui sait bien que ce type de produit plait à la clientèle américaine. Il bénéficie d'une carrosserie particulièrement élégante. Il est équipé d'un moteur très convaincant et terriblement mélodieux : le 1300cc « double arbre » en alu délivrant 65cv.

Pour Alfa, la Giulietta 1300 va représenter la formule « petite voiture, grandes performances » qui caractérise les plus belles créations de la marque milanaise. La demande dépassant l'offre, Alfa-Roméo dut redéfinir sa stratégie et embrasser la production de masse à cette occasion. La Giulietta/Giulia spider sera fabriquée pendant 11 ans, jusqu'à l'apparition du spider Duetto en 1966.

La Giulia fait son apparition sur le marché en 1962 et vient remplacer la Giulietta spider. Il s'agit donc d'une Giulietta rebaptisée, équipée de la mécanique de la nouvelle berline Giulia TI (moteur de 1,6 litres et boîte de vitesses à cinq rapports). Décliné lui aussi en version Veloce à partir de 1964, l'Alfa Romeo Giulia spider sera produit jusqu'en 1965. L'année suivante, le spider Duetto prend la relève.

Décrites par certains comme étant « peut-être les plus délicieuses petites sportives jamais produites », les Alfa Romeo Giulietta et Giulia spider sont assurément parmi les plus séduisantes Alfa Romeo et n'ont rien perdu de leur charme « fifties ».

The Alfa Romeo Giulietta sedan and coupe were produced from 1954 to 1962. They perfectly represent what would make Italian cars famous, namely the quintessence of beautiful mechanics and a purely Italian classic style with highly successful design.

The launch of the Giulietta in 1954 marked a new era for Alfa Romeo, with more accessible models and a significant increase in production volumes. The Spider was unveiled in September 1955 at the Paris Salon, thanks to the efforts of New York importer Max Hoffman, who knew that this type of product would appeal to the American clientele. It boasted a particularly elegant body design and was equipped with a highly convincing and melodious engine: the 1300cc "twin cam" aluminum engine delivering 65 horsepower.

For Alfa Romeo, the Giulietta 1300 represented the formula of "small car, great performance," which characterized the finest creations of the Milanese brand. With demand exceeding supply, Alfa Romeo had to redefine its strategy and embrace mass production on this occasion. The Giulietta/Giulia Spider was manufactured for 11 years until the introduction of the Spider Duetto in 1966.

The Giulia made its appearance in the market in 1962, replacing the Giulietta Spider. It was essentially a renamed Giulietta equipped with the mechanics of the new Giulia TI sedan (1.6-liter engine and five-speed gearbox). Also available in Veloce version from 1964, the Alfa Romeo Giulia Spider was produced until 1965. The following year, the Spider Duetto took over.

Described by some as "perhaps the most delightful small sports cars ever produced," the Alfa Romeo Giulietta and Giulia Spider are undoubtedly among the most captivating Alfa Romeos and have not lost any of their 1950s charm.



11/ MERCEDES-BENZ 500 SL 2+2 - 1988

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1070461A086502

35 000 / 40 000 €

- 172 000 km (compteur
à 5 chiffres)

- Très bon état

- Covering gris
anthracite

- 172,000 km (5-digit
odometer)

- Very good condition

- Anthracite gray covering





L'histoire / The history

Cette nouvelle SL est devenue le symbole de la réussite, du show-biz. On la retrouve dans les pages des magazines people et surtout dans les séries à succès internationales, comme Dallas ou Pour l'amour du risque. Devenir propriétaire de la SL à cette époque flattait votre ego et vous permettait d'afficher votre aisance.

Dans la gamme Mercedes, les SL représentent un peu l'aboutissement et le savoir-faire de la marque. Avec pour ancêtre les 300 SL, 190 SL et Pagoda, l'héritage est lourd à porter.

La génération type R 107 fait son apparition en 1971 et propose un nouveau dessin. Le toit « Pagoda » n'est pas conservé et la face avant ne dispose pas des phares habituels. Pour autant, la ligne est belle et pure, ce qui lui assurera une grande longévité. On retrouve le hard-top qui est totalement amovible et qui confère à la ligne un bel équilibre avec un côté pratique, que la concurrence n'offre pas.

Du côté technique, la voiture devant plaire principalement aux Américains, on retrouve des V8 dans plusieurs cylindrées au cours de sa carrière. Au V8 du départ (350 SL) s'ajoutera ensuite un 4.2 litres sur la 450 SL en 1973 (225 ch, mais 195 seulement pour les USA) puis un 6 cylindres en ligne d'entrée de gamme en 1974 sur la 280 SL. En 1980, de nouveaux moteurs apparaissent : V8 3.8 218 ch ou 157 ch pour les USA (380 SL qui remplace la 350 CL), et 5 litres et 225 chevaux (500 SL). Ils font la part belle au couple et au confort de conduite plutôt qu'aux performances. On retrouve donc des boîtes automatiques à 3 et 4 rapports, et des boîtes mécaniques à 4 et 5 rapports selon les générations.

Durant ses 18 années de carrière, cette génération se sera vendue à près de 240 000 exemplaires, dont près de 60% pour les USA. Elle aura connu un re-stylage en 1985.

This new SL has become a symbol of success and show business. It can be found in the pages of celebrity magazines and especially in internationally successful TV series such as Dallas or Hart to Hart. Owning the SL at that time boosted your ego and allowed you to display your prosperity.

Within the Mercedes range, the SL models represent the culmination and craftsmanship of the brand. With ancestors like the 300 SL, 190 SL, and Pagoda, the heritage is weighty to bear.

The R107 generation made its appearance in 1971 with a new design. The "Pagoda" roof was no longer retained, and the front end did not feature the usual headlights. Nevertheless, the line is beautiful and pure, ensuring its long-lasting appeal. The removable hardtop adds a practical aspect to the design, which the competition doesn't offer, creating a balanced look.

From a technical standpoint, since the car was primarily aimed at the American market, it featured various V8 engines of different displacements throughout its career. The initial V8 (350 SL) was later joined by a 4.2-liter engine in the 450 SL in 1973 (225 hp, but only 195 hp for the USA), and an entry-level inline-6 engine in the 280 SL in 1974. In 1980, new engines were introduced: a 3.8-liter V8 with 218 hp or 157 hp for the USA (replacing the 350 SL, known as the 380 SL), and a 5.0-liter engine with 225 horsepower (500 SL). These engines emphasized torque and driving comfort rather than pure performance. As a result, there were 3- and 4-speed automatic transmissions, as well as 4- and 5-speed manual transmissions depending on the generation.

During its 18-year production run, this generation sold nearly 240,000 units, with nearly 60% going to the USA. It received a restyling in 1985.



12/MERCEDES-BENZ 230SL PAGODE - 1965

Carte grise française
French title

Châssis n° 11304210011374
Moteur n° 153624

80 000 / 90 000 €

- 86 080 km

- peinture complète
récente

- un seul propriétaire
depuis 2006

- 86 080 km

- Recent full paint job

- Only one owner since 2006



L'histoire / The history



L'observation du toit d'une voiture n'est généralement pas notre priorité, mais dans ce cas précis, c'est essentiel pour comprendre son appellation. Bien qu'elle fasse partie de la famille SL, pour Sport Leicht, elle est plus connue sous le nom de Mercedes Pagode. Cela démontre à quel point le talent de Paul Bracq a été déterminant pour ce modèle.

Succéder aux 300SL et 190SL semblait être une tâche périlleuse et complexe. Le designer français a brillamment réussi avec ce design unique de toit, rendu possible grâce à un brevet déposé en 1965 aux États-Unis pour un véhicule à toit concave, connu sous le nom de brevet de Berenyi, du nom du directeur du Bureau des projets de Mercedes. Pour des raisons de rigidité, la mesure optimale de la concavité a été fixée à 10 cm, d'où sa forme. En plus de son audace stylistique, cela garantit également une luminosité exceptionnelle, offrant aux passagers une visibilité remarquable grâce aux 6 centimètres supplémentaires de hauteur du pavillon. La SL a été présentée au salon de Genève en 1963 et a suscité une sensation, notamment en raison de son niveau de sécurité élevé, une première pour une voiture de sport à l'époque. Sur le plan technique, cette nouvelle SL est basée sur la berline W108, reprenant les moteurs, les trains roulants et de nombreux autres éléments.

La Pagode était disponible en deux versions : coupé et cabriolet. Il convient de préciser que le coupé était équipé d'un toit rigide et pouvait donc se transformer en cabriolet sans capote, tandis que la version cabriolet avait une capote qui se logeait dans un espace prévu à cet effet. Fin 1966, la 250 SL a remplacé la 230 SL et offrait en option un toit de coupé et une banquette arrière. Cette version "California" n'avait ni capote de roadster ni compartiment pour la capote afin de laisser place à la banquette arrière. Au cours de ses huit années de production, la voiture a connu trois motorisations différentes. Dans tous les cas, il s'agissait de moteurs 6 cylindres déclinés en versions 2.3 L, 2.5 L et 2.8 L, avec des puissances allant de 150 à 170 ch. En termes de transmission, il était possible de choisir entre une boîte manuelle à 4 ou 5 rapports ou une boîte automatique à 4 rapports.

Observing the roof of a car is not usually our priority, but in this specific case, it is essential to understand its name. Although it belongs to the SL family, which stands for Sport Leicht, it is better known as the Mercedes Pagoda. This demonstrates how crucial Paul Bracq's talent was for this model.

Succeeding the 300SL and 190SL seemed like a perilous and complex task. The French designer successfully achieved it with this unique roof design, made possible by a patent filed in 1965 in the United States for a vehicle with a concave roof, known as the Berenyi patent, named after the Director of Mercedes' Project Bureau. For rigidity reasons, the optimal concavity measurement was set at 10 cm, giving it its distinctive shape. In addition to its bold styling, this design also ensures exceptional brightness, providing passengers with outstanding visibility due to the additional 6 centimeters of headroom. The SL was presented at the Geneva Motor Show in 1963 and created a sensation, particularly for its high level of safety, a first for a sports car at that time. Technically, this new SL is based on the W108 sedan, sharing engines, drivetrains, and various other components.

The Pagoda was available in two versions: coupe and convertible. It's worth noting that the coupe came with a hardtop and could be transformed into a convertible without a soft top, while the convertible version had a soft top that could be stored in a designated space. In late 1966, the 250 SL replaced the 230 SL and offered an optional coupe roof and a rear bench seat. This "California" version had neither a roadster soft top nor a soft top compartment to make room for the rear bench. During its eight years of production, the car had three different engine options. All of them were 6-cylinder engines, available in 2.3L, 2.5L, and 2.8L versions, with power ranging from 150 to 170 hp. As for transmission, there was a choice between a 4- or 5-speed manual gearbox or a 4-speed automatic transmission.

13/BMW M4 TOUR AUTO EDITION - 2016

Carte grise française
French title

Châssis n°WBS3R91060K455051
Moteur n°

90 000 / 110 000 €

- 56 000 km

- Exeplaire 1/5 du Tour
Auto

- Dedicacée par Ari
Vatanen

- 56 000 km

- Example 1/5 of the Tour
Auto

- Signed by Ari Vatanen





L'histoire / The history

Il est certain que la France rayonne à travers l'appellation TDF (Tour de France), chère à Ferrari pour ses versions les plus exclusives de 3 modèles. BMW n'est pas en reste et utilise également le nom de cette célèbre course.

Mais de quoi s'agit-il exactement ? En tant que fidèle partenaire du Tour Auto, BMW a décidé de célébrer la 25e édition du Tour Auto Optic 2000 en proposant un traitement spécifique pour sa M4.

La M4 est la version la plus sportive de la série 4, un modèle qui est apparu en 2013 pour donner une appellation spécifique aux carrosseries coupé et cabriolet de la série 3. Elle remplace donc la BMW M3 coupé. La M4 F82 est équipée d'un moteur 6 cylindres en ligne turbo compressé de 3,0 litres, en remplacement du V8 qui équipait la génération précédente de M3. Sa puissance est de 450 chevaux, soit 30 chevaux de plus que le V8 de 4,0 litres.

Pour cette version Tour Auto, seulement cinq exemplaires seront disponibles sur le marché français. Ils bénéficieront d'un équipement spécifique reprenant les packs Performance et Expérience M. Par conséquent, la puissance se démarque de la M4 de base avec 450 chevaux, ce qui permet une accélération de 0 à 100 km/h en 4 secondes et une vitesse maximale de 280 km/h.

En ce qui concerne la présentation, on retrouve un logo spécifique "Tour Auto" sur le montant B et brodé sur les appuie-tête, un toit spécifique, un échappement spécifique, de nouveaux sièges avant avec un dossier ajouré et une sellerie en cuir Merino étendu Schwarz avec des surpiqures rouges.

Il n'y a pas de choix à faire pour la configuration extérieure, BMW impose une couleur blanche et des jantes spécifiques en alliage léger forgé de 20 pouces.

Pour anecdote, cette BMW M4 Coupé Tour Auto Edition a été utilisée en tant que voiture ouvreuse lors de l'édition 2016 du Tour Auto Optic 2000, pilotée par Ari Vatanen.

It is certain that France shines through the TDF (Tour de France) designation, cherished by Ferrari for its most exclusive versions of 3 models. BMW is not far behind, as it also uses the name of this famous race.

But what is it exactly? As a loyal partner of the Tour Auto, BMW decided to celebrate the 25th Tour Auto Optic 2000 by applying a specific treatment to its M4.

The M4 is the sportiest version of the 4 Series, a model that appeared in 2013 to give a specific designation to the coupé and convertible bodies of the 3 Series. It replaces the BMW M3 coupé. The M4 F82 introduces a turbocharged inline 6-cylinder engine with a displacement of 3.0 liters, replacing the V8 engine that powered the previous generation M3. It has a power output of 450 hp, which is 30 hp more than the 4.0-liter V8.

For this Tour Auto version, only five units will be available exclusively for the French market. They will feature specific equipment that includes the Performance and M Experience packages. As a result, the power output distinguishes itself from the base M4 with 450 hp, allowing for a 0 to 100 km/h (0 to 62 mph) acceleration in 4 seconds and a top speed of 280 km/h (174 mph).

In terms of presentation, a specific "Tour Auto" logo can be found on the B-pillar and embroidered on the headrests. It also has a specific roof, exhaust system, new front seats with perforated backrests, and extended Schwarz Merino leather upholstery with red stitching.

There is no need to puzzle over the exterior configuration, as BMW offers no choice with a specific white color and forged lightweight alloy 20-inch wheels.

As an anecdote, this BMW M4 Coupé Tour Auto Edition was used as the leading car in the 2016 edition of the Tour Auto Optic 2000, driven by Ari Vatanen.



14/ Fernando ALONSO - McLAREN HONDA - SAISON 2017

Casque BELL Racing Helmets

Série n° AH14301
Homologation n° AH.028.17-C
Modèle HPF7 EVO II-D
Taille/Size 56+

20 000 / 25 000 €

- Grand Prix de Belgique
Spa Francorchamps

- 2017 / 08

- Ancienne collection
privée d'un grand amateur
de casques de F1

- Belgian Grand Prix
Spa-Francorchamps

- 2017 / 08

- Former private collection of
a great lover of F1 helmets





L'histoire / The history

Ce casque est le 8e de la saison 2017, le 27 août, porté par Fernando ALONSO lors du Grand Prix de Belgique, sur le mythique circuit de SPA Francorchamps.

La particularité de ce casque réside dans le fait qu'un sticker avait été posé par Fernando Alonso avant la course pour soutenir les victimes de l'attentat de Barcelone qui avait eu lieu le 17 août 2017, soit quelques jours avant le Grand Prix de Belgique.

Les fins connaisseurs reconnaîtront la petite trace typique au côté droit du casque, prouvant qu'Alonso était habitué à soutenir le côté droit de sa capsule lors des courses.

Lors de cette course, Fernando ALONSO a fini out à cause d'une perte de puissance.

This helmet is the 8th of the 2017 season, worn by Fernando ALONSO on August 27th during the Belgian Grand Prix at the iconic Spa-Francorchamps circuit.

The uniqueness of this helmet lies in the fact that a sticker was placed by Fernando Alonso before the race to show support for the victims of the Barcelona attack that occurred on August 17th, 2017, just a few days prior to the Belgian Grand Prix.

True enthusiasts will recognize the small typical mark on the right side of the helmet, proving that Alonso was accustomed to supporting the right side of his cockpit during races.

During this race, Fernando ALONSO retired due to a loss of power.

Purple

AUCTIONS BY MILLON

Il n'y a pas de mauvaise occasion pour boire du bon vin : sur Purple, faites-vous plaisir au meilleur prix.

Nos ventes

Découvrez la sélection des bouteilles en vente en ce moment.



ENCHÈRE ACTUELLE

3 26 €

SE TERMINE DANS

⌚ 24:09:03

NB DE VUES

👁 756

Gevrey-Chambertin
Les Evocelles 1er cru, Domaine
de la Vougeraie

2014 - 1 BOUTEILLE



COLLECTION D'AMATEUR

ENCHÉRIR

www.purple-auctions.com



**Ventes aux enchères garanties et sécurisées
par un commissaire-priseur et un expert.**

www.purple-auctions.fr



oo

Vins rares, nouvelles étiquettes ou vieux millésimes, enchérissez sur des bouteilles que vous ne trouvez nulle part ailleurs.

www.purple-auctions.fr



Purple

AUCTIONS BY MILLON

ooo

Rendez-vous sur Purple, le nouveau site pour les amateurs de vins et les bons-vivants.

www.puple-auctions.fr

MILLON

COLLECTIONS & PERSONNALITÉS
Dès septembre 2023

S.A.R. Micaëla d'ORLÉANS
Souvenirs de la Comtesse de Paris
18 septembre 2023

Maurice DRUON,
inspirations d'un Immortel
21 et 22 septembre 2023

L'Univers «Haute Époque»
de Monsieur R.
4 octobre 2023

Régine DEFORGES,
une collection libre
31 octobre 2023

BIENNALE, LES SIÈCLES CLASSIQUES
Vente en préparation
Pour inclure vos oeuvres au catalogue
Claude CORRADO ccorrado@millon.com

Pour vous accompagner dans la valorisation de vos collections et de votre patrimoine mobilier la Maison Millon a créé le département Collections et Personnalités. Nous mettons en lumière l'histoire unique de vos oeuvres auprès de collectionneurs français et internationaux.

MAISON DRUON



le parking

Le plus grand moteur de recherche de voitures.

Veillez taper votre recherche ici



14,3
millions d'annonces

750
sites de référencés

Votre prochaine voiture se trouve sur leparking.fr

Conditions de vente

Dans le cadre de nos activités de ventes aux enchères, notre maison de ventes est amenée à collecter des données à caractère personnel concernant le vendeur et l'acheteur. Ces derniers disposent dès lors d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition sur leurs données personnelles en s'adressant directement à notre maison de ventes. Notre OVY pourra utiliser ces données à caractère personnel afin de satisfaire à ses obligations légales, et, sauf opposition des personnes concernées, aux fins d'exercice de son activité (notamment, des opérations commerciales et de marketing). Ces données pourront également être communiquées aux autorités compétentes dès lors que la réglementation l'impose.

Les conditions générales de ventes et tout ce qui s'y rapporte sont régies uniquement par le droit français. Les acheteurs ou les mandataires de ceux-ci acceptent que toute action judiciaire relève de la compétence exclusive des tribunaux français (Paris). Les diverses dispositions des conditions générales de ventes sont indépendantes les unes des autres. La nullité de l'une de ces dispositions n'affecte pas l'applicabilité des autres. Le fait de participer à la présente vente aux enchères publiquies implique que tous les acheteurs ou leurs man- dataires, acceptent et adhèrent à toutes les conditions ci-après énoncées. La vente est faite au comptant (Art. 1650 du Code Civil) et conduite en euros. Un système de conversion de devises pourra être mis en place lors la vente. Les contre-valeurs en devises étrangères portées dans la salle en euros sont fournies à titre indicatif

DÉFINITIONS ET GARANTIES

Les indications figurant au catalogue sont établies par MILLON et les experts indépendants figurant au catalogue, sous réserve de rectifications, notifications et déclarations annulées au moment de la présentation du lot et portées au procès-verbal de la vente. Les dimensions, couleurs et informations relatives au lot sont portées sur l'objet sont fournies à titre indicatif. Toutes les indications relatives à un incident, un accident, une restauration ou une mesure conservatoire affectant un lot sont communiquées afin de faciliter son inspection par l'acheteur potentiel et restent soumises à l'entière appréciation de l'expert. Cela signifie que tous les lots sont vendus dans l'état où ils se trouvent au moment précis de leur adjudication avec leurs possibles défauts et imperfections. Aucune réclamation ne sera admise une fois l'adjudication prononcée, une exposition préalable ayant permis aux acquéreurs l'examen des œuvres présentées. Pour les lots dont le montant de l'estimation totale dépasse 2 000 euros figurant dans le catalogue de vente, un rapport de condition sur l'état de conservation des lots pourra être communiqué gracieusement sur demande. Les informations y figurant sont fournies à titre indicatif uniquement. Celles-ci ne sauraient engager en aucune manière la responsabilité de MILLON et des experts. En cas de contestation au moment des adjudications, c'est-à-dire s'il est établi que deux ou plusieurs enchérisseurs ont simultanément porté une enchère égale ou supérieure à la précédente, la vente sera faite en même temps le lot après le prononcé du mot adjudiqué, ledit lot sera remis en adjudication au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera invité à l'enchère de nouveau. Selon l'article L321-17 du Code de commerce, les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des ventes volontaires se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication. Seule la loi française est applicable à la présente vente. Seuls les tribunaux français sont compétents pour connaître de tout litige relatif à la présente vente.

Les lots signalés par « e » comportent de l'ivoire d'éléphant dont la vente est libre car antérieur au 3/03/1947. L'acquéreur qui désire exporter l'objet hors de l'UE, devra obtenir de la DRIEE un permis d'exportation à son nom. Celui-ci est à la charge de l'acquéreur.

Les lots précédés d'un « J » feront l'objet d'un procès-verbal judiciaire aux frais acheteurs légaux de 12% HT, soit 14,40% TTC.

ORDRES D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

La prise en compte et l'exécution des ordres d'achat et enchères par téléphone est un service gracieux rendu par MILLON. MILLON s'efforcera d'exécuter les ordres d'achat et enchères par téléphone par téléphone 2 h avant la vente. Le défaut d'exécution d'un ordre d'achat ou toute erreur ou omission à l'occasion de l'exécution de tels ordres n'engagera pas la responsabilité de MILLON. Par ailleurs, notre société ne pourra assumer aucune responsabilité si dans le cadre d'enchères par téléphone, la liaison téléphonique est interrompue, n'est pas établie ou tardive. Bien que MILLON soit prêt à enregistrer les demandes d'ordres téléphoniques ou plus tard jusqu'à la fin des heures d'exposition, elle n'assume aucune responsabilité en cas d'inexécution au titre d'erreurs ou d'omissions en relation avec les ordres téléphoniques.

Nous informons notre aimable clientèle que les conversations téléphoniques par des enchères par téléphone à l'Hôtel Drouot sont susceptibles d'être enregistrées.

Offre d'achat irrévocable :

Tout enchérisseur peut adresser à la Maison de vente une offre d'achat irrévocable pour l'achat d'un lot figurant au catalogue de vente afin de lui donner une instruction ferme, définitive, irrévocable et inconditionnelle, d'enchérir pour son compte à hauteur d'une certaine somme (quelles que soient le montant d'éventuelles autres enchères). Dans ce cas, il peut être convenu que cet Auteur de l'Offre percevra une indemnité calculée, soit sur le prix d'adjudication au marteau, soit correspondant à une somme forfaitaire. Si une offre d'achat irrévocable pour un lot est reçue par la Maison de vente avant la vente, le sera mentionné au catalogue de vente que le lot fait l'objet d'une enchère irrévocable. Si une offre d'achat irrévocable est reçue après l'impression du catalogue de vente, la Maison de vente lui annoncera dans la salle de vente, au moment de la mise aux enchères du lot, que ce dernier fait l'objet d'une enchère irrévocable.

Tout tiers qui vous soumette un lot faisant l'objet d'une offre d'achat irrévocable est tenu de vous divulguer, l'existence de ses intérêts financiers sur ce lot. Si un tiers vous conseille sur l'achat d'un lot faisant l'objet d'une offre d'achat irrévocable, vous devez exiger qu'il vous divulgue s'il a ou non des intérêts financiers sur le lot. Toute personne qui s'approprie à enchérir sur le lot faisant l'objet d'une offre d'achat irrévocable, qui détient une communauté d'intérêt directe ou indirecte, permanente ou ponctuelle, avec l'Auteur de l'Offre, et qui aurait convenu avec ce dernier d'une entente financière de nature à entraver les enchères est susceptible de sanction pénale conformément aux dispositions de l'article 313-6 du Code pénal qui punit de 5 ans d'emprisonnement et de 72 500 euros d'amende. Est puni des mêmes peines le fait d'accepter de ventes volontaires aux enchères publiques déclaré. La tentative des infractions prévues au présent article est punie des mêmes peines».

CAUTION

MILLON se réserve le droit de demander le dépôt d'une caution aux enchérisseurs lors de leur inscription. Cette caution sera automatiquement prélevée faute de règlement par l'adjudicataire dans un délai de 15 jours suivant la vente (date facture).

ENCHÈRES VIA LES PLATEFORMES DIGITALES

MILLON ne saurait être tenue pour responsable de l'interruption d'un service live en cours de vente ou de tout autre dysfonctionnement de nature à empêcher un acheteur d'enchérir via une plateforme technique offerte le service live. L'interruption d'un service d'enchères live en cours de vente ne justifie pas nécessairement l'arrêt de la vente aux enchères par le commissaire-priseur. En cas d'enchères intervenant entre le coup de marteau et l'adjudication (prononcé du mot «adjué» pour les ventes aux enchères en direct), le commissaire-priseur reprendra les enchères. Dans le cadre des ventes aux enchères en direct, c'est-à-dire simultanément en salle et en ligne, priorité sera donnée à l'enchère portée dans la salle de vente en cas d'enchères simultanées.

PAIERS D'ENCHÈRES

Les pollers d'enchères - ou incréments - sont laissés à la discrétion du Commissaire-Preneur en charge de la vente. Si le montant des enchères proposées - soit physiquement, par téléphone, par ordre d'achat ferme, en live ou par « ordre secret » déposés sur des plateformes commerciales et de marketing), est jugé insuffisant, incohérent avec le montant de la précédente enchère ou de nature à perturber la bonne tenue, l'équité et le rythme de la vente, le commissaire-priseur peut décider de ne pas les prendre en compte.

FRAIS À LA CHARGE DE L'ACHETEUR

L'acheteur paiera à MILLON, en sus du prix d'adjudication ou prix marteau par lot, une commission d'adjudication de 16,67% HT, soit 20% TTC*

*Taux de TVA en vigueur : 20%
Prix global = prix d'adjudication (prix au marteau) + commission d'adjudication
En outre :
- pour les lots acquis via la plateforme Interenchères.com, les frais de vente à la charge de l'acheteur sont majorés de 3% HT du prix d'adjudication (cf CVJ de la plateforme Invaluable.com) ;
- pour les lots acquis via la plateforme Drouaotivue.com, les frais de vente à la charge de l'acheteur sont majorés de 1,5% HT du prix d'adjudication (cf CVJ de la plateforme Drouaotivue.com) ;
- pour les lots acquis via la plateforme Invaluable.com, les frais de vente à la charge de l'acheteur sont majorés de 3% HT du prix d'adjudication (cf CVJ de la plateforme Invaluable.com) .

ENLÈVEMENT DES ACHATS, ASSURANCE, MAGASINAGE ET TRANS-PORT

MILLON ne remettra les lots vendus à l'adjudicataire qu'après encaissement des sommes figurant au catalogue. Il appartient à l'adjudicataire de faire assurer les lots des leur adjudication puisque dès ce moment, les risques de perte, vol, dégradations ou autres sont sous son entière responsabilité. MILLON décline toute responsabilité en cas de dommages aux-mêmes ou à la défaillance de l'adjudicataire de couvrir ses risques contre ces dommages. Il est conseillé aux adjudicataires de procéder à un enlèvement rapide de leurs lots. Aucune indemnité ne sera due notamment pour les dommages causés aux encadrements et verres recouvrant les lots. Les socles sont des socles de présentation et ne font pas partie intégrante de l'œuvre.

RETRAIT DIFFÉRÉ DES ACHATS ET STOCKAGE :

MILLON assurera la gratuité du stockage pendant 1 jour après la vente. Passé ce délai, des frais de stockage et de transfert de nos locaux vers notre entrepôt au 2 rue du Stode, 10220 Piney, vous seront facturés à raison de :

- 600€ HT de transport vers l'entrepôt (720€ TTC)
- 20€ HT/jour de stockage (24€ TTC)

IMPORTATION TEMPORAIRE

Les acquéreurs des lots indiqués par * devront s'acquitter, en sus des frais de vente, de la TVA à l'import (5,5 % du prix d'adjudication, 20% pour les bijoux et montres, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples).

LA SORTIE DU TERRITOIRE FRANÇAIS

La sortie d'un lot de France peut être soujette à une autorisation administrative. L'obtention du document concerné ne relève que de la responsabilité du bénéficiaire de l'adjudication du lot visé par cette disposition. Le retard ou le refus de délivrance par l'administration des documents de sortie du territoire ne justifiera ni l'annulation de la vente, ni un retard de règlement, ni une résolution. Si notre Société est sollicitée par l'acheteur, sur des requêtes ou des demandes de sortie du territoire, l'ensemble des frais engagés sera à la charge totale du demandeur. Cette opération ne sera qu'un service rendu par MILLON. Les formalités d'exportation (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation) des lots concernés sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de 2 à 3 mois.

EXPORTATION APRÈS LA VENTE

La TVA collectée au titre des frais de vente ou celle collectée au titre de l'importation de la Maison de vente, peut être remboursée à l'adjudicataire dans les délais légaux sur présentation des documents qui justifient l'exportation du lot achéte.

PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANCAIS

L'état français dispose, dans certains cas définis par la loi, d'un droit de préemption des œuvres vendues aux enchères publiques. Dans ce cas, l'état français se substitue au dernier enchérisseur sous réserve que la déclaration de préemption formulée par le représentant de l'état doctière et l'information du contrat de vente et/ou de la vente soit à compter de la vente. MILLON ne pourra être tenu responsable des décisions de préemptions de l'état français.

RESPONSABILITÉ DES ENCHÉRISSSEURS

En portant une enchère sur un lot par une quelconque des modalités de transaction proposées par MILLON, les enchérisseurs acceptent la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication de ce lot, augmenté de la commission d'adjudication et de tous droits ou taxes exigibles. Les enchérisseurs sont réputés agir en leur nom et pour leur propre compte, sauf convention contraire préalable à la vente et passée par écrit avec MILLON. Sous réserve de la décision du commissaire-priseur habilité et sous réserve que l'enchère finale soit supérieure ou égale au prix de réserve, le dernier enchérisseur deviendra l'acheteur, le coup de marteau et le prononcé du mot « adjué » matérialisera l'acceptation de la dernière enchère et la formation du contrat de vente et/ou de la vente et l'acheteur. Les lots adjudgés sont l'entière responsabilité de l'adjudicataire En cas de contestation de la part d'un tiers, MILLON pourra tenir l'enchérisseur pour seul responsable de l'enchère en cause et de son règlement.

PAIEMENT DU PRIX GLOBAL

MILLON précise et rappelle que la vente aux enchères publiques est faite au comptant et que l'adjudicataire devra immédiatement s'acquitter du règlement de son achat et cela indépendamment de son souhait qui serait de leur lot du territoire français (voir « La sortie du territoire français »).

Le règlement pourra être effectué comme suit :
- en espèces dans la limite de 1 000 euros pour les résidents français /15 000€ pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation d'un justificatif) ;
- par chèque bancaire ou postal avec présentation obligatoire d'une

pièce d'identité en cours de validité (la délivrance ne sera possible qu'après 10 jours après le paiement. Les chèques étrangers ne sont pas acceptés) ;
- par carte bancaire Visa ou Master card ;
- par paiement en ligne : <https://www.millon.com/paiement-en-ligne> ;
- par virement bancaire en euros aux coordonnées comme suit :

DOMICILIATION:
NEUFUIZE OBC
3, avenue Hoché - 75008 Paris
IBAN FR76 3078 8009 0002 0609 7000 469
BIC NSMFBRPPXXX

Pour les adjudicataires ayant enchéri via la plateforme Interenchères.com, MILLON prélèvera directement sur ce site le prix global du baredeau d'adjudication dans les 48 heures suivant la fin de la vente.

RETARD DE PAIEMENT

Au-delà de 30 jours (date facture), tout retard de paiement entraînera des pénalités de retard égales à 3 fois le taux d'intérêt légal ainsi qu'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40 euros. MILLON est abonné au service TEMIS permettant la consultation et l'alimentation du Fichier des restrictions d'accès aux ventes aux enchères (« Fichier TEMIS ») mis en œuvre par la société Commissaires-Priseurs Multimédia (CPM), S.A ayant son siège social sis à (75009) Paris, 37 rue de Châteaudun (RCS Paris 437 868 425).

Tout barenreau d'adjudication demeuré impayé après de MILLON ou ayant fait l'objet d'un retard de paiement est susceptible d'inscription au fichier TEMIS

Pour toute information complémentaire, merci de consulter la politique de protection des données de TEMIS : <https://temis.auction/static/politique-protection-dp-temis.pdf>

DÉFAUT DE PAIEMENT

En cas de défaut de paiement, si la vente est annulée ou l'œuvre est revendue sur réiteration des enchères dans les conditions de l'article L321-17 du Code de commerce, l'adjudicataire défaillant devra payer à MILLON une indemnité forfaitaire correspondant (i) au montant des frais acheteur et (ii) à 40 € de frais de recouvrement, à titre de réparation du préjudice subi, sans préjudice de dommages-intérêts supplémentaires dus ou vendue. MILLON se réserve également le droit de procéder à toute compensation de la somme des sommes dues par l'adjudicataire défaillant ou à encaisser les chèques de caution.

EXPOSITION DES ACHATS

Nous informons notre clientèle que MILLON ne prend en charge aucune expédition des biens à l'issue des ventes. Pour toute demande d'envoi, veuillez vous adresser à l'acheteur potentiel et rester attentif à l'adresse (THE PACKENGERS - hello@thepackengers.com) ou à tout autre transporteur au choix de la clientèle.

MILLON ne prend pas en charge la loi, la maintenance et le magasinage de celui-ci lors du transport n'engagent pas la responsabilité de MILLON.

Si MILLON accepte de s'occuper d'expédition d'un bien à titre exceptionnel, sa responsabilité ne pourra être mise en jeu en cas de perte, de vol ou d'accidents qui reste à la charge de l'acheteur. De plus, cette opération ne sera effectuée qu'à réception d'une lettre déchargeant MILLON de sa responsabilité dans le devenir de l'objet expédié, et sera à la charge financière exclusive de l'acheteur.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

La vente d'un lot n'emporte pas cession des droits de reproduction ou de représentation dont il constitue le cas échéant le support matériel.

LE BIEN MIS EN VENTE

MILLON SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots. En outre, des rapports d'inspection effectués par les spécialistes de l'entreprise « MON SPECIALISTE AUTO » sont mis à disposition des acheteurs sur le site corpreg.com. Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par MILLON SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

Les indications données par MILLON SAS sur l'existence d'une restauration d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acheteur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou des annonces verbales, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts. Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations.

Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description. Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'un véhicule peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. La mise en ligne du catalogue permet aux acheteurs intéressés à prendre rd voir venir voir le véhicule, préalablement à la vente et ceux sur plusieurs jours, leur permettant de se rendre compte de l'état des véhicules. Il ne sera donc admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents offerts à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui ont été réalisés et la mise en vente de la société. Les véhicules vendus, 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 la vente.

Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et de la transaction proposée par MILLON. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif.

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans un délai de deux semaines ou plus après la date de la vente, après règlement intégral. Pour ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire. Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clés, relatifs à leur lot ou moment où ils l'emportent.

Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation en vigueur sont soumises à la réglementation en vigueur dans les pays d'origine.

Lots en provenance hors UE : (indiqués par un « »).

Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion)

Conditions of sale

As part of our auction activities, our auction house could collect personal data concerning the seller and the buyer. They have the right to access, rectify and object to their personal data by contacting our auction house directly. Our OVY may use this personal data in order to meet its legal obligations, and unless opposed by the persons concerned, for the purposes of its activity (commercial and marketing operations). These data may also be communicated to the competent authorities. These general conditions of sale and everything pertaining to them are governed exclusively by French law. Buyers and their representatives are accept that any legal action will be taken within the jurisdiction of French courts (Paris). The various provisions contained in these general conditions of sale are independent of each other. If any one of them is declared invalid, there is no effect on the validity of the others. Participating in this auction implies the agreement with all the conditions set out below by all buyers and their representatives. Payment is due immediately at the end of the sale, payable in euros. A currency conversion system may be provided during the sale. The corresponding foreign currency value provided is merely informative.

DEFINITIONS AND GUARANTEES

Descriptions appearing in the catalogue are provided by MILLON and the Sale Experts and are subject to corrections, notifications and declarations made at the moment the lots is presented and noted in the record of the sale. Dimensions, colours in reproductions and information on the condition of an object are given for information purposes only. All information relating to incidents, accidents, restoration and conservation measures relating to a lot are given to facilitate inspection by potential buyer and remains completely open to their interpretation. This means that all lots are sold as seen at the moment the hammer falls, although the possibility of minor imperfections. After the auction, before the sale is made providing the potential buyers the opportunity to examine the presented lots. Therefore, no claims will be accepted after the hammer has fallen. For lots appearing in the sale catalogue which the lower estimate is 2000 euros or more, the condition report of the preservation status will be issued free of charge upon request. The information contained in this report is merely informative and MILLON and the Sale Experts can in no way be held liable for it. In the case of a dispute at the sale, i.e. two or more buyers have simultaneously made an identical bid for the same lot, either aloud or by signal, and both claim the lot at the same time when the hammer falls, the lot will be re-submitted for auction at the price offered by the bidders and everyone at the room will be permitted to bid once again.

- According to article L321-17 of the French Commercial Code, the statute of limitations of any civil liability actions brought in connection with voluntary sales are limited to five years from the date of the auction. - Only French law is applicable to the present sale. Only the French courts are competent to hear any dispute relating to this sale.

The lots marked with * include elements of elephant ivory and its sale is possible because the ivory is dated prior to 3/3/1947. The buyer who wishes to export the object outside the EU may be to obtain from the DRIEE an export permit on their own. This is the buyer's responsibility.

TELEPHONE BIDDING

The telephone bids are a free service provided by MILLON. In this regard, our company accepts no liability for a break in the telephone connection, a failure to connect or a delayed connection. Although MILLON accepts telephone bidding requests until the end of the pre-sale exhibition, it cannot be held liable for mistakes or omissions related to telephone bidding orders.

We inform our customers that telephone conversations during telephone auctions at the Hôtel Drouot are likely to be recorded.

Irrevocable bid :

A party can provide Millon with an irrevocable bid, which is a definitive, firm, irrevocable and unconditional instruction to execute this party's bid during the auction up to a provided amount, regardless of the existence of other bids. The irrevocable bidder, who may bid in excess of the irrevocable bid, will be compensated based on the final hammer price in the event he or she is not the successful bidder. If the irrevocable bid is not secured until after the printing of the auction catalogue, a pre-sale or pre-lot announcement will be made indicating that there is an irrevocable bid on the lot, on other cases i twill be indicated in the catalogue. The irrevocable bidder must be aware that if the irrevocable bidder is advising anyone with respect to the lot, Sotheby's requires the irrevocable bidder to disclose his or her financial interest in the lot. If an agent is advising anyone with respect to the lot with respect to a lot identified as being subject to an irrevocable bid, you should request that the agent disclose whether or not he or she has a financial interest in the lot (see Art.313-6 French Penal Code).

Any person who is about to bid on the work and/or who is a direct or indirect, permanent or occasional community of interest with the irrevocable bidder, and who would enter into a financial agreement that could hinder the auction, would be exposed to penal sanctions as stated in Art.313-6 of the French Penal Code : "The fact, in a public auction, of excluding a bidder or limiting bids or tenders by means of gifts, promises, agreements or any other fraudulent means, is punishable by six months' imprisonment and a fine of 22,500 euros. The same penalties shall apply to the acceptance of such gifts or promises. The same penalties shall apply to : 1° The fact, in a public auction, of hindering or disturbing the freedom of bids or tenders, by violence, assault or threats; 2° Proceeding or participating, after a public auction, in a re-auction of the same asset, by means of violence, assault or threats, or by means of a broker or of a declared operator of voluntary sales of furniture by public auction.

Attempts to commit the offences provided for in this article shall be punishable by the same penalties"
CAUTION
MILLON reserves the right to ask for a deposit from bidders at the time of registration. This deposit will be automatically deducted in the absence of payment by the winning bidder within 15 days after the sale (invoice date).

LIVE BIDDING BY ELECTRONIC PLATFORMS:

Millon cannot be held responsible for the interruption or any other malfunction of any Live service during the sale that could inhibit a buyer from bidding via any electronic platform offering the Live service. The interruption of a Live auction service during the sale is not necessarily justification for the auctioneer to stop the auction.

BIDDING LEVELS

Bidding increments are left to the discretion of the auctioneer in charge of the sale. If the amount of the bids proposed - either physically, by telephone, by firm purchase order, live or by "secret order" deposited on partner relay platforms - is deemed insufficient, inconsistent with the amount of the previous bid or likely to disrupt the proper conduct, fairness and pace of the sale, the auctioneer may decide not to take them into account.

FEES FOR THE BUYER

The buyer will pay MILLON, in addition to the hammer price per lot, an auction commission of 16.67% excluding taxes, which is 20% including taxes*

*Current VAT rate: 20%
Total price = hammer price (auction price) + auction commission
Additionally:

For lots acquired via the Interenchères.com platform, the buyer's sales fees are increased by 3% excluding taxes of the hammer price (refer to the General Terms and Conditions of the Interenchères.com platform). For lots acquired via the Drouaotivue.com platform, the buyer's sales fees are increased by 1.5% excluding taxes of the hammer price (refer to the General Terms and Conditions of the Drouaotivue.com platform). For lots acquired via the Invaluable.com platform, the buyer's sales fees are increased by 3% excluding taxes of the hammer price (refer to the General Terms and Conditions of the Invaluable.com platform).

COLLECTION AND WITHDRAWAL OF PURCHASES, INSURANCE, STORAGE AND TRANSPORT

MILLON will only deliver the sold lots to the successful bidder after receiving full payment of the total price. It is the responsibility of the successful bidder to insure the lots from the moment of auction, as the risks of loss, theft, damage, or others are entirely their responsibility. MILLON disclaims any liability for the damages themselves or for the bidder's failure to cover their risks against such damages. It is advisable for bidders to promptly collect their lots.

No compensation will be provided, particularly for damages caused to frames and glass covering the lots. The bases are display bases and are not an integral part of the artwork.

COSTS OF DELAYED WITHDRAWAL OF PURCHASES AND STORAGE COSTS FOR MILLON'S WAREHOUSE (excluding Drouot*):

MILLON will provide free storage for 1 day after the sale. After this period, storage and transfer fees from our premises to our warehouse at 2 rue du Stode, 10220 Piney, will be charged as follows:

600€ excluding taxes for transportation to the warehouse (720€ including taxes)
20€ excluding taxes per day of storage (24€ including taxes)

wSPECIAL SHUTTLE TRANSFER:

For any special shuttle transfer request of your lots between the office and our warehouse, or to/from our warehouse, the initial invoice will be increased as follows:

- 15 € pre-tax per small lot and not exceeding 5 initial boxes.

- 100 € pre-tax per maximum per invoice not exceeding 5 purchases and up to 1 M3.

For a higher volume of purchases, any transfer request could be carried out only after acceptance of a quote.

MILLON agrees to take care of the "shuttle transferable" lots but may be subject to a delivery quote. If the transferred lots are not claimed beyond 7 days after their arrival at the warehouse, the buyer will be responsible for the storage of the warehouse without possibility of refund and the free storage period will restart from the day of the sale.

- A personalized rate for long-term storage can be negotiated with a member of our MILLON

FOR ALL INFORMATION

Stéphane BOUSQUET
116, boulevard Louis Armand,
91100 Evry-Courcouronnes
116@MILLON.com

No shipping or removal of the lot will be possible without the complete settlement of the total costs of storage, handling and transfers.

These fees do not apply to the lots deposited at the Hôtel Drouot's warehouse, which depend on the Hôtel Drouot itself (magasinage@drouot.com).

SALES AND STORAGE AT THE HOTEL DROUOT

For auctions taking place at the Hôtel Drouot, furniture, carpets and bulky or fragile items will be stored in the storage department of the Hôtel Drouot. Access is via 6bis rue Rossini - 75009 Paris and is open from Monday to Friday from 9am to 10am and from 1pm to 6pm.

For storage service of the Hôtel Drouot in an independent service of MILLON. This service is not free, and the costs are to be paid by the buyer (information : magasinage@drouot.com)

TEMPORARY IMPORT

Purchasers of lots marked with * must pay any duties and taxes in respect of a temporary importation in connection with the sale of VAT (5,5 % of the hammer price, 20% for jewellery and watches, motorcars, wines and spirits and multiples).

EXPORT FROM FRANCE

The exportation of a lot from France may require a licence. Obtaining the relevant document is the successful bidder's responsibility. The authorities delay or refusal to issue an export licence is not a justification for the cancellation of the sale, delayed payment or voiding of the transaction. If the successful bidder or the buyer or his direct or her representative to make the export request, all costs incurred will be borne to the buyer. The export formalities (applications for a licence and the relevant consular procedures) must be completed by the buyer and the responsibility of the purchaser and may require a delay of 2 to 3 months.

EXPORT FOLLOWING THE SALE

The VAT paid with the sale of the expenses or the amount paid in connection with the temporary import of the lot, may be refunded to the buyer within the legally stipulated period upon presentation of documents proving that the lot purchased has been exported.

PRE-EMPTION BY THE FRENCH STATE

In certain circumstances defined by the law, the French State has right of pre-emption for works sold by public auction. In this case, the French State substitutes itself for the last bidder provided that the declaration of pre-emption made by the State's representative in the auction room is received by the State's representative in the French Republic before the sale. The declaration of pre-emption made by the State's representative must be held responsible for the French State's pre-emption decisions.

BIDDERS' LIABILITY

By bidding on a lot through any of the transmission platforms proposed by MILLON, the bidders assume personal responsibility for paying the auction price of the lot, increased by the auction fees and any duties or taxes due. Bidders are deemed to act in their own name and for their own account, unless otherwise agreed prior to the sale and in writing with MILLON. Subject to the decision of the authorised auctioneer and provided that the final bid is greater than or equal to the reserve price, the last bidder shall become the purchaser, the hammer blow and the pronouncement of the word "sold" shall materialise the acceptance of the last bid and the formation

& AUTOMOBILES & COLLECTIONS

Jeudi 29 Juin 2023 - 19h30

MILLON
T +33 (0)6 62 76 46 88
F +33 (0)1 40 22 93 95

Nom et prénom / Name and first name

Adresse / Address

C.P. Ville

Téléphone(s)

Email

RIB

Signature

ORDRES D'ACHAT

☐ ORDRES D'ACHAT
ABSENTEE BID FORM

☐ ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE –
TELEPHONE BID FORM
anad@millon.com

Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un relevé d'identité bancaire et une copie d'une pièce d'identité (passeport, carte d'identité,...) ou un extrait d'immatriculation au R.C.S. Après avoir pris connaissance des conditions de vente, je déclare les accepter et vous prie d'enregistrer à mon nom les ordres d'achats ci-dessus aux limites indiquées en Euros. Ces ordres seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des enchères portées lors de la vente.

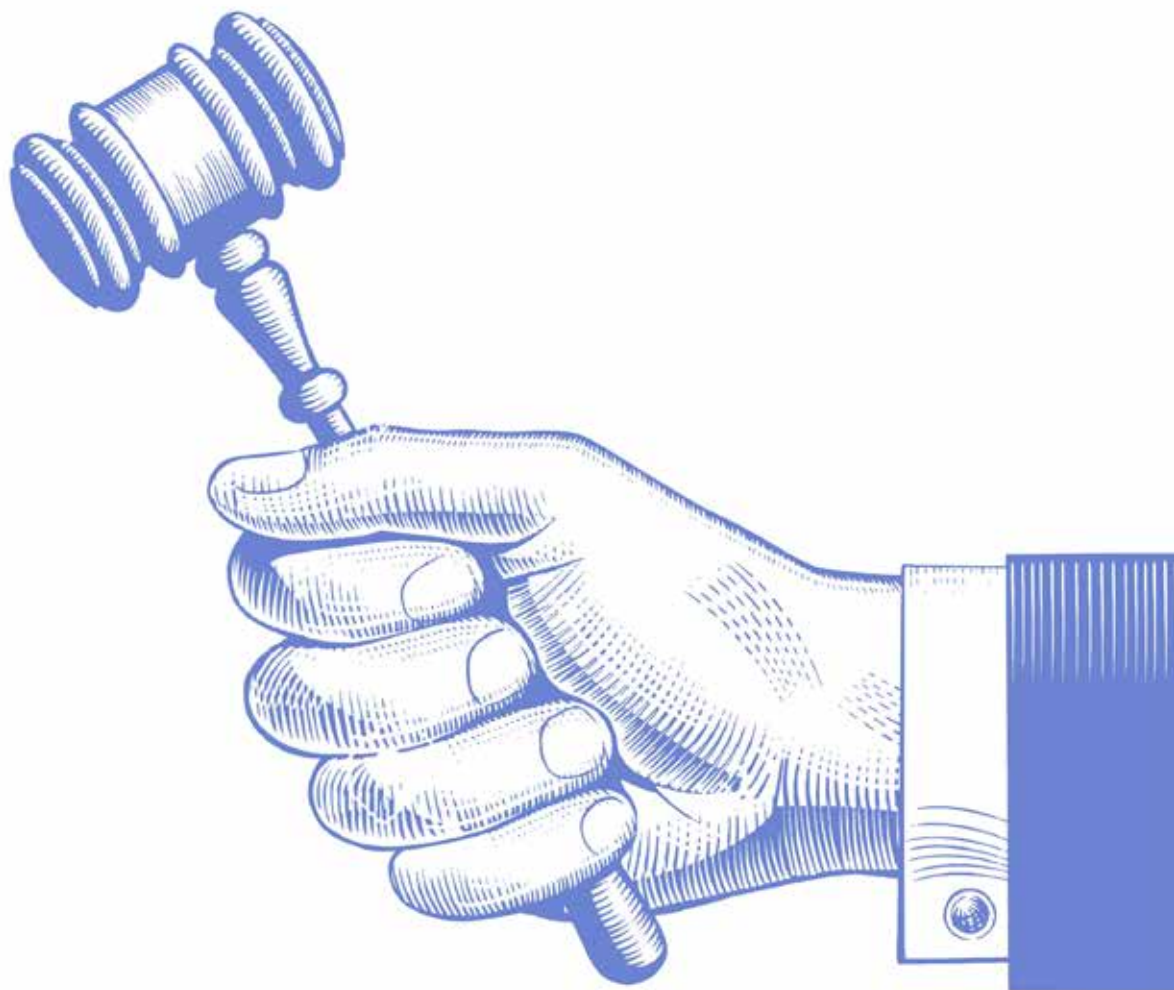
Please sign and attach this form to a document indicating the bidder's bank details (IBAN number or swift account number) and photocopy of the bidder's government issued identitycard. (Companies may send a photocopy of their registration number). I Have read the terms of sale, and grant you permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel, aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous (les limites ne comprenant pas les frais).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant you permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros (these limits do not include buyer's premium and taxes).

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT/LOT DESCRIPTION	LIMITE EN €/TOP LIMITS OF BID €





UN EVENEMENT

MILLON¹⁹²⁸



LE ROYAL MONCEAU
RAFFLES PARIS

PARTENARIAT EXCLUSIF