

COLLECTION PAGANI



La roue de la vie tourne.
j'ai décidé de me séparer de
plus de 70 années de collection
et de passions Automobile et
diverses !
« L'objet » tant bichonné doit
continuer à vivre entre les
mains de nouveaux passionnés !



Pour fêter le lancement de la
VITRINE INTERNET
de **MES COLLECTIONS**,
je vous offre le
STATUT VIP
jusqu'au 30 juin 2026
Il vous suffit de vous inscrire sur
jcbourseauto.fr

Mise à jour au 6 mai 2026

sous réserve de vente entre temps

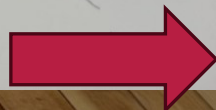
Contact : Jean-Claude ROGER

06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com

www.jcbourseauto.fr

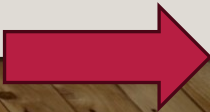
COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



Zonda C12

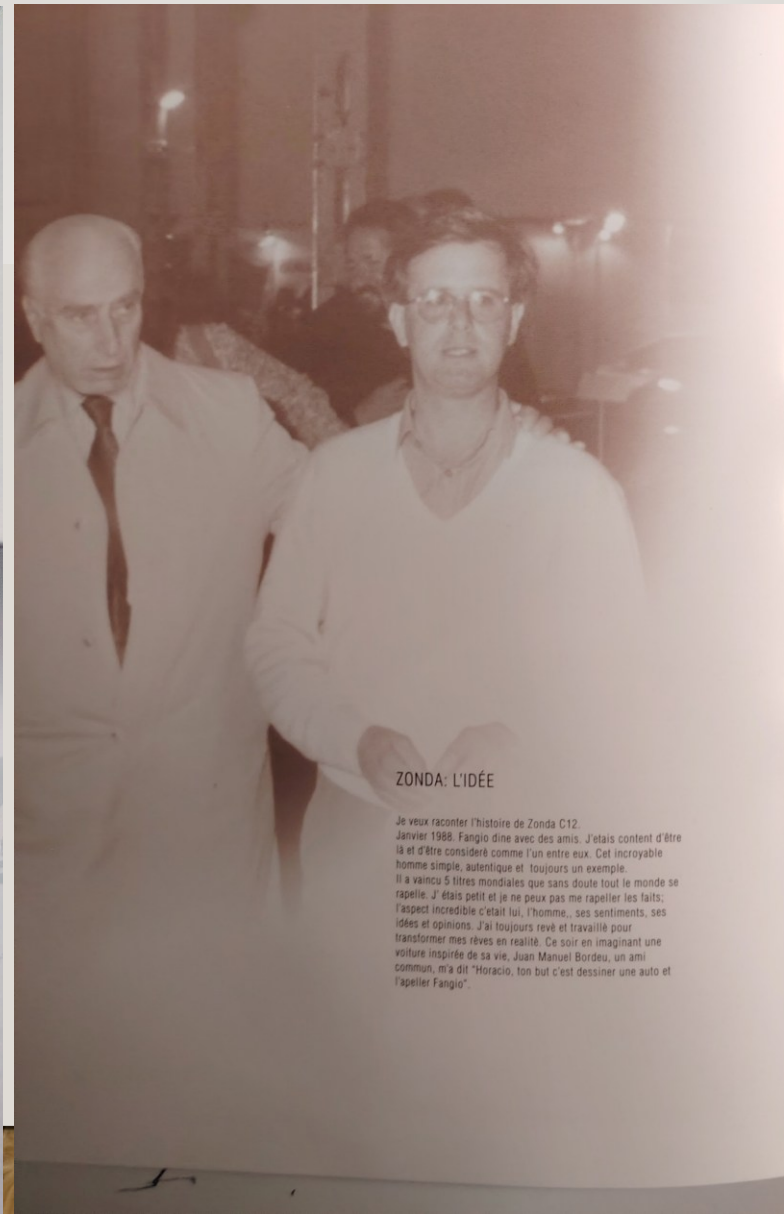
Peso a vuoto 1250 Kg	Empty Weight 1250 Kg
Motore Mercedes - Benz M 120 60 12 cilindri a V di 60° cilindrata 5987 cc Potenza Massima Kw (cv)/giri: 290 (394)/5200 Coppia Massima Nm/giri: 570 / 3800	Engine Mercedes - Benz M 120 E 60 12 cylinder V 60° displacement 5987 cc Maximum Power Kw (hp)/Rev: 290 (394) / 5200 Maximum Torque Nm/Rev: 570 / 3800
Versione C12-S: Motore Mercedes - Benz M 120 72 AMG 12 cilindri a V di 60° cilindrata 7010 cc Potenza Massima Kw (cv)/giri: 368 (500)/5500 Coppia Massima Nm/giri: 720/3900	C12-S version: Engine Mercedes - Benz M 120 E 72 AMG 12 cylinder V 60° displacement 7010 cc Maximum Power Kw (hp)/Rev: 368 (500) / 5500 Maximum Torque Nm/Rev: 720 / 3900
Trasmissione Motore posteriore centrale longitudinale Trazione posteriore Frizione AP bi-disco Cambio meccanico a 6 marce (+ RM) Differenziale autobloccante	Transmission Engine longitudinal center-rear Rear wheel drive AP twin plate Clutch Mechanical 6 speed (+ reverse) Gearbox Self Locking differential
Freni Brembo Ant. Disco Δ 355 auto ventilante Pinza a 4 cilindretti Post. Disco Δ 335 auto ventilante Pinza a 4 cilindretti Servofreno idraulico	Brakes Brembo Front Ventilated disk Δ 355 Four piston caliper Rear Ventilated disk Δ 335 Four piston caliper Hydraulic power brake
Sterzo TRW A cremagliera servo assistito	Steering TRW Rack and pinion - power steering
Ruote Cerchi in lega OZ Pneumatici Michelin Pilot Ant. 255/40/18 Post. 345/35/18	Wheels Aluminum alloy OZ wheels Michelin Pilot tires Front 255/40/18 Rear 345/35/18
Sospensioni A 4 ruote indipendenti a triangoli sovrapposti Molle a bilanciere con molle elicoidale e ammortizzatore - barra anti-rollio Bracci in lega di alluminio	Suspension Independent wheels with double A-arm Helical springs and hydraulic dampers anti-roll bar Suspension arms in aluminum alloy
Struttura Cella centrale in fibra di carbonio. Telaio anteriore e posteriore in tubi di acciaio al Cromo Molibdeno Carrozzeria in fibra di carbonio MD system.	Structure Central carbon fiber chassis. Front and rear frame Cr Mo steel space frame Carbon fiber -MD system- body panels.

MODENA DESIGN srl - Via dell'Artigianato 5 - Villaggio La Graziosa
41018 San Cesario sul Panaro (Mo) ITALY - tel. +39 059 923344 - fax +39 059 927377
e-mail: mdesign@modena-design.it web page: http://www.modena-design.it

PAGANI AUTOMOBILI srl - Via G. Galilei 168, 41100 Modena, ITALY - tel. +39 059 952013 - fax +39 059 927377



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



ZONDA: L'IDÉE

Je veux raconter l'histoire de Zonda C12. Janvier 1988. Fangio dine avec des amis. J'étais content d'être là et d'être considéré comme l'un d'entre eux. Cet incroyable homme simple, authentique et toujours un exemple. Il a vaincu 5 titres mondiaux que sans doute tout le monde se rappelle. J'étais petit et je ne peux pas me rappeler les faits; l'aspect incroyable c'était lui, l'homme, ses sentiments, ses idées et opinions. J'ai toujours rêvé et travaillé pour transformer mes rêves en réalité. Ce soir en imaginant une voiture inspirée de sa vie, Juan Manuel Bordeu, un ami commun, m'a dit "Horacio, ton but c'est dessiner une auto et l'appeler Fangio".



Je n'oublierai jamais son regard et sa modestie. Cet idéal commence à se développer. "Je remercie tous ceux qui m'ont donné la possibilité de courir, de vaincre, mais la reconnaissance la plus grande c'est pour Mercedes Benz. Je suis un homme Mercedes, la voiture devra avoir ce moteur ci, rappelle-toi si un jour tu la réalisera !"

Pendant cette période là j'étais beaucoup lié à Lamborghini et ma vie était complètement dédiée aux projets qu'ils m'ont confiés à Sant'Agata. En 1988 j'ai montré à Fangio mon premier dessin, il parlait d'un moteur Mercedes Benz 12 CC et j'avais aussi pensé à un lay-out.

Après la rencontre avec Fangio j'ai parlé du projet avec l'ing. Dallara. Sa réponse: la Miura a été probablement le dernier exemple de voiture inspirée aux sports prototypes d'alors. La convergence de pensée que j'avais avec Dallara et Fangio renforce l'idée des voitures dérivées du Groupe C. En 1992 j'ai rencontré la concentration, la tranquillité et l'inspiration nécessaires pour dessiner la voiture.

Je la présente à Fangio et je vois encore son regard avec approbation. Il m'a dit "tous les projets sont intéressants dès qu'il ne le sont plus et dès qu'ils se transforment donc en réalité." le devoir n'était pas facile, mais sans doute stimulant: créer une voiture unique et qui reflète les qualités d'un homme unique. La voiture ne devait pas être seulement belle, mais originale, simple, confortable et techniquement à l'avant-garde aussi, comme le design original inspiré aux voitures Sauber Mercedes Groupe C.

La ligne de Zonda est née en peu de jours. Notre but était celui de créer une voiture "sans temps" avec des formes exagérées, mais douces et des particuliers harmonieux. L'habitacle petit au dehors, mais confortable. Un input du projet: obtenir que la position du conducteur soit le plus aligné possible avec le centre. C'est pour ce motif que les sièges et le volant sont inclinés de 1.5°. La voiture devait frapper, avoir un long pas et pare-chocs intégrés à la ligne. Nous avons dédié un soin particulier à l'étude et à la finition des particuliers qu'on personnalisera selon les desirs du client.

La prestigieuse mécanique Mercedes Benz était très intéressante pour la légèreté et pour l'incroyable couple et puissance. Une dérivation de ce moteur 12 CC, développé par la AMG, a vaincu le Championnat Mondiale GT. L'utilisation des technologies F1, le bâti, la carrosserie en matériaux composites avancés ont permis de réaliser une voiture légère et très rigide, sans sacrifier le confort.

Le carbone a été utilisé d'une façon rationnelle grâce à 15 ans d'expérience. Nos voitures ne sont pas construites en série et peuvent donc être adaptées aux exigences et aux desirs du propriétaire. Notre but: faire exprimer au carbone l'art et la

technologie aussi, des mains expertes ont travaillé selon cette philosophie. Autre devoir important: exalter la nature des matériaux employés. Nous avons analysé l'utilisation d'une traction intégrale et des suspensions électroniques tout pour accroître remarquablement son poids.

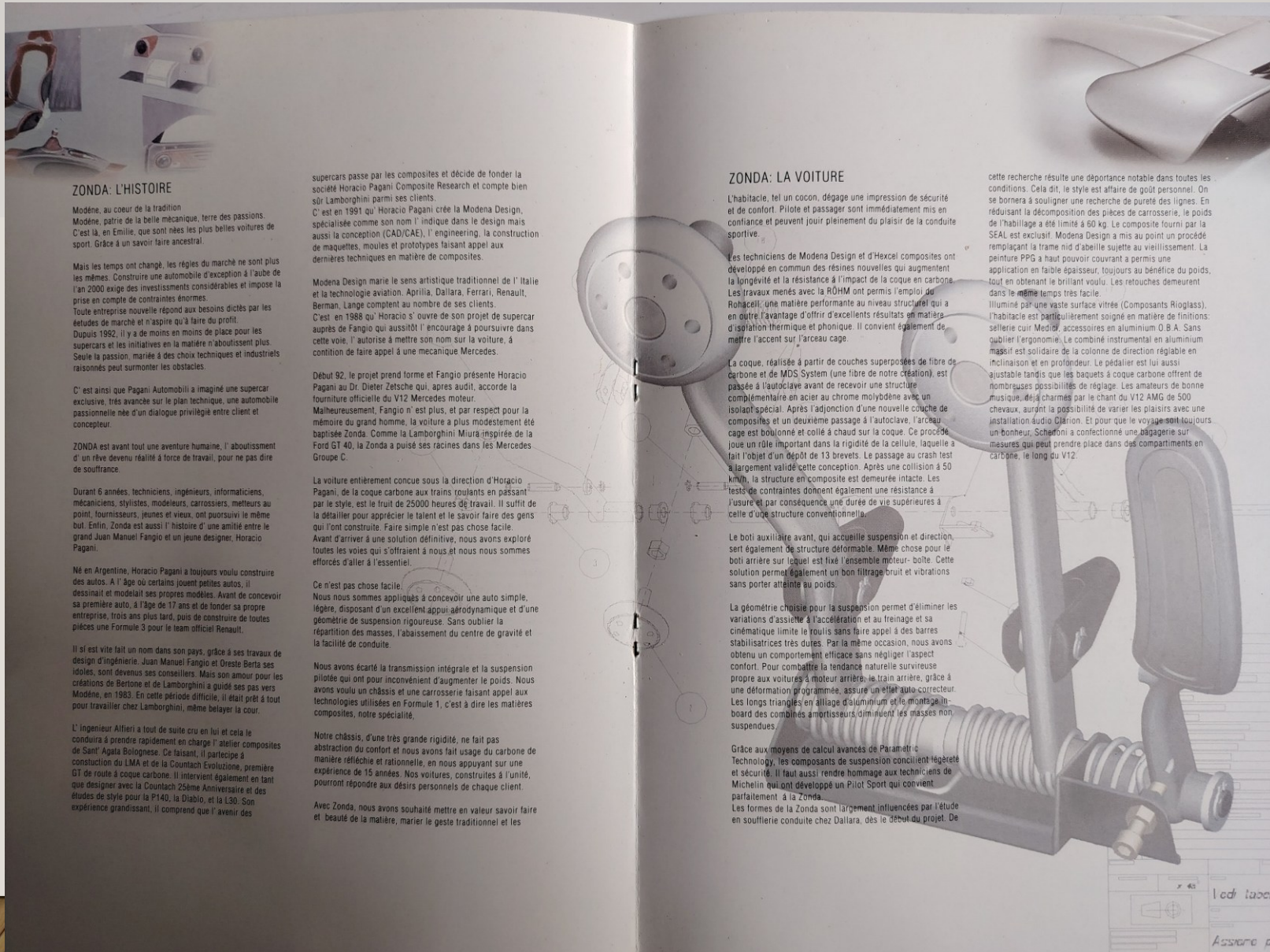
Nous nous sommes concentrés pour créer une voiture simple, légère et aérodynamiquement déportante et avec une suspension très curbe du point de vue élastocinématique. Une bonne distribution des poids et un barycentre très bas donnent des sensations particulières à chaque vitesse.

ZONDA: une recherche compliquée d'idées simples.

Horacio Pagani



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



ZONDA: L'HISTOIRE

Modène, au cœur de la tradition Modène, patrie de la belle mécanique, terre des passions. C'est là, en Emilie, que sont nées les plus belles voitures de sport. Grâce à un savoir faire ancestral.

Mais les temps ont changé, les règles du marché ne sont plus les mêmes. Construire une automobile d'exception à l'aube de l'an 2000 exige des investissements considérables et impose la prise en compte de contraintes énormes. Toute entreprise nouvelle répond aux besoins dictés par les études de marché et n'aspire qu'à faire du profit. Dupuis 1992, il y a de moins en moins de place pour les supercars et les initiatives en la matière n'aboutissent plus. Seule la passion, mariée à des choix techniques et industriels raisonnés peut surmonter les obstacles.

C'est ainsi que Pagani Automobili a imaginé une supercar exclusive, très avancée sur le plan technique, une automobile passionnelle née d'un dialogue privilégié entre client et concepteur.

ZONDA est avant tout une aventure humaine. L'aboutissement d'un rêve devenu réalité à force de travail, pour ne pas dire de souffrance.

Durant 6 années, techniciens, ingénieurs, informaticiens, mécaniciens, stylistes, modélistes, carrossiers, metteurs au point, fournisseurs, jeunes et vieux, ont poursuivi le même but. Enfin, Zonda est aussi l'histoire d'une amitié entre le grand Juan Manuel Fangio et un jeune designer, Horacio Pagani.

Né en Argentine, Horacio Pagani a toujours voulu construire des autos. A l'âge où certains jouent petites autos, il dessinait et modelait ses propres modèles. Avant de concevoir sa première auto, à l'âge de 17 ans et de fonder sa propre entreprise, trois ans plus tard, puis de construire de toutes pièces une Formule 3 pour le team officiel Renault.

Il s'est vite fait un nom dans son pays, grâce à ses travaux de design d'ingénierie. Juan Manuel Fangio et Oreste Berta ses idoles, sont devenus ses conseillers. Mais son amour pour les créations de Bertone et de Lamborghini a guidé ses pas vers Modène, en 1983. En cette période difficile, il était prêt à tout pour travailler chez Lamborghini, même bayer la cour.

L'ingénieur Affini a tout de suite cru en lui et cela le conduira à prendre rapidement en charge l'atelier composites de Sant'Agata Bolognese. Ce faisant, il participe à la construction du LMA et de la Countach Evoluzione, première GT de route à coque carbone. Il intervient également en tant que designer avec la Countach 25ème Anniversaire et des études de style pour la P140, la Diablo, et la L30. Son expérience grandissante, il comprend que l'avenir des

supercars passe par les composites et décide de fonder la société Horacio Pagani Composite Research et compte bien s'inscrire parmi ses clients. C'est en 1991 qu'Horacio Pagani crée la Modena Design, spécialisée comme son nom l'indique dans le design mais aussi la conception (CAD/CAE), l'engineering, la construction de maquettes, moules et prototypes faisant appel aux dernières techniques en matière de composites.

Modena Design marie le sens artistique traditionnel de l'Italie et la technologie aviation. Aprilia, Dallara, Ferrari, Renault, Berman, Lange comptent au nombre de ses clients. C'est en 1988 qu'Horacio s'ouvre son projet de supercar auprès de Fangio qui aussitôt l'encourage à poursuivre dans cette voie. Il autorise à mettre son nom sur la voiture, à condition de faire appel à une mécanique Mercedes.

Début 92, le projet prend forme et Fangio présente Horacio Pagani au Dr. Dieter Zetsche qui, après audit, accorde la fourniture officielle du V12 Mercedes moteur. Malheureusement, Fangio n'est plus, et par respect pour la mémoire du grand homme, la voiture a plus modestement été baptisée Zonda. Comme la Lamborghini Miura inspirée de la Ford GT 40, la Zonda a puisé ses racines dans les Mercedes Groupe C.

La voiture entièrement conçue sous la direction d'Horacio Pagani, de la coque carbone aux trains roulants en passant par le style, est le fruit de 25000 heures de travail. Il suffit de la détailler pour apprécier le talent et le savoir faire des gens qui l'ont construite. Faire simple n'est pas chose facile. Avant d'arriver à une solution définitive, nous avons exploré toutes les voies qui s'offraient à nous et nous nous sommes efforcés d'aller à l'essentiel.

Ce n'est pas chose facile. Nous nous sommes appliqués à concevoir une auto simple, légère, disposant d'un excellent appui aérodynamique et d'une géométrie de suspension rigoureuse. Sans oublier la répartition des masses, l'abaissement du centre de gravité et la facilité de conduite.

Nous avons écarté la transmission intégrale et la suspension pilotée qui ont pour inconvénient d'augmenter le poids. Nous avons voulu un châssis et une carrosserie faisant appel aux technologies utilisées en Formule 1, c'est à dire les matériaux composites, notre spécialité.

Notre châssis, d'une très grande rigidité, ne fait pas abstraction du confort et nous avons fait usage du carbone de manière réfléchie et rationnelle, en nous appuyant sur une expérience de 15 années. Nos voitures, construites à l'unité, pourront répondre aux désirs personnels de chaque client.

Avec Zonda, nous avons souhaité mettre en valeur savoir faire et beauté de la matière, marier le geste traditionnel et les

ZONDA: LA VOITURE

L'habitacle, tel un cocon, dégage une impression de sécurité et de confort. Pilote et passager sont immédiatement mis en confiance et peuvent jouir pleinement du plaisir de la conduite sportive.

Les techniciens de Modena Design et d'Hexcel composites ont développé en commun des résines nouvelles qui augmentent la longévité et la résistance à l'impact de la coque en carbone. Les travaux menés avec la RÖHM ont permis l'emploi du Rohacell, une matière performante au niveau structurel qui a en outre l'avantage d'offrir d'excellents résultats en matière d'isolation thermique et phonique. Il convient également de mettre l'accent sur l'arc-cage.

La coque, réalisée à partir de couches superposées de fibre de carbone et de MDS System (une fibre de notre création), est passée à l'autoclave avant de recevoir une structure complémentaire en acier au chrome molybdène avec un isolant spécial. Après l'adjonction d'une nouvelle couche de composites et d'un deuxième passage à l'autoclave, l'arc-cage est boulonné et collé à chaud sur la coque. Ce procédé joue un rôle important dans la rigidité de la cellule, laquelle a fait l'objet d'un dépôt de 13 brevets. Le passage au crash test à largement validé cette conception. Après une collision à 50 km/h, la structure en composite est demeurée intacte. Les tests de contraintes montrent également une résistance à l'usure et par conséquent une durée de vie supérieures à celle d'une structure conventionnelle.

Le bati auxiliaire avant, qui accueille suspension et direction, sert également de structure déformable. Même chose pour le bati arrière sur lequel est fixé l'ensemble moteur-boîte. Cette solution permet également un bon filtrage bruit et vibrations sans porter atteinte au poids.

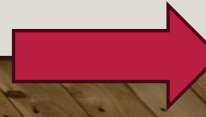
La géométrie choisie pour la suspension permet d'éliminer les variations d'assiette à l'accélération et au freinage et sa cinématique limite le roulis sans faire appel à des barres stabilisatrices très dures. Par la même occasion, nous avons obtenu un comportement efficace sans négliger l'aspect confort. Pour combattre la tendance naturelle sur vitesse propre aux voitures à moteur arrière, le train arrière, grâce à une déformation programmée, assure un effet auto-correcteur. Les longs triangles en alliage d'aluminium et le montage lit-board des combinés amortisseurs diminuent les masses non suspendues.

Grâce aux moyens de calcul avancés de Parametric Technology, les composants de suspension concilient légèreté et sécurité. Il faut aussi rendre hommage aux techniciens de Michelin qui ont développé un Pilot Sport qui convient parfaitement à la Zonda.

Les formes de la Zonda sont largement influencées par l'étude en soufflerie conduite chez Dallara, dès le début du projet. De

cette recherche résulte une déportance notable dans toutes les conditions. Cela dit, le style est affaire de goût personnel. On se bornera à souligner une recherche de pureté des lignes. En réduisant la décomposition des pièces de carrosserie, le poids de l'habitacle a été limité à 60 kg. Le composite fourni par la SEAL est exclusif. Modena Design a mis au point un procédé remplaçant la trame nid d'abeille sujette au vieillissement. La peinture PPG a haut pouvoir couvrant a permis une application en faible épaisseur, toujours au bénéfice du poids, tout en obtenant le brillant voulu. Les retouches demeurent dans le même temps très facile. Illuminé par une vaste surface vitrée (Composants Rioglass), l'habitacle est particulièrement soigné en matière de finitions: sellerie cuir Medley, accessoires en aluminium O.B.A. Sans oublier l'ergonomie. Le combiné instrumentale en aluminium massif est solidaire de la colonne de direction réglable en hauteur et en profondeur. Le pédalier est lui aussi ajustable tandis que les baquets à coque carbone offrent de nombreuses possibilités de réglage. Les amateurs de bonne musique, séduits par le chant du V12 AMG de 500 chevaux, auront la possibilité de varier les plaisirs avec une installation audio Clarion. Et pour que le voyage soit toujours un bonheur, Scheroni a confectionné une papagerie sur mesure qui peut prendre place dans des compartiments en carbone, le long du V12.

F 43
1 cod. base
Assieme po



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12

PERFORMANCE MAIS FACILE A CONDUIRE

La Zonda est franche, facile de perception, précise et efficace, progressive et prévisible dans ses réactions. Elle ne se désunit pas dans les enchaînements. Roullis et variations d'assiette sont maîtrisés. Il va sans dire que le poids réduit de la voiture ne met pas à l'épreuve l'efficacité du freinage Brembo issu de la compétition. Et que dire des sensations procurées par le moteur, son couple généreux de 720 Nm. Malgré cela, l'embrayage reste civilisé. Bref, le comportement de la Zonda ne sera pas facile à remettre en question!

Loris Biccocchi, metteur au point.

Loris Biccocchi a débuté très jeune chez Lamborghini où il a rapidement exercé la fonction d'essayeur avant de rejoindre Bugatti en 1989 pour participer à la mise au point des EB 110 et EB 112.

Horacio Pagani has built with passion and precision a car with good mechanical and dynamic quality. I found pure and simple driving pleasure without artificial 'helpers'. A real car, a real pleasure.

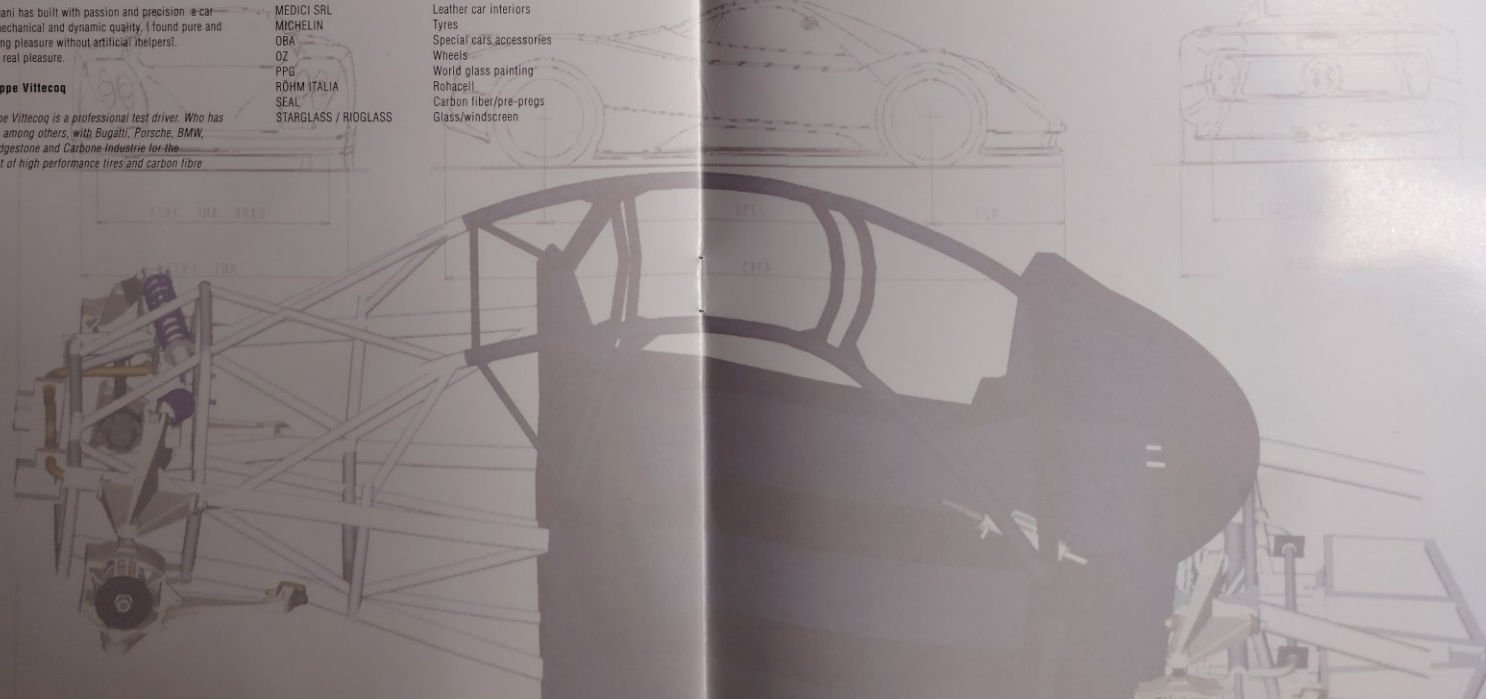
Jean Philippe Vittecoq

Jean Philippe Vittecoq is a professional test driver. Who has worked, among others, with Bugatti, Porsche, BMW, Venturi, Bridgestone and Carbone Industrie for the development of high performance tires and carbon fibre brakes.

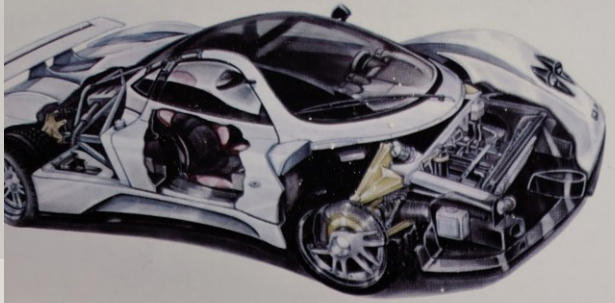
OFFICIAL SUPPLIERS

The following official suppliers has helped us in the development and in the construction of PAGANI ZONDA C12

ANSA MARMITTE	Exhaust system
BREED ITALIAN HOLDINGS	Seat belts
BREMBO SPA	Braking system
OFFICINA CI-ESSE SRL	Components precision engineering
CLARION	Audio system
CUOIO SCHEDDI	Suit-cases
DAIMLERCHRYSLER	Engine
DIAVIA	Airconditioning
EIBACH	Suspension technology
FONDERIA MORINI	Aluminium forgings
GLO SPA	Drive shafts/joints
HEXCEL COMPOSITES	Composites materials
KRUPP BILSTEIN SUSPENSION	Shock absorbers
LA PUNTA SRL	Electric system
MARCHESI SRL	Metal chassis
MEDICI SRL	Leather car interiors
MICHELIN	Tyres
OBA	Special cars accessories
OZ	Wheels
PPG	World glass painting
RÖHM ITALIA	Rohacell
SEAL	Carbon fiber/pre-pregs
STARGLASS / RIOGLASS	Glass/windscreen

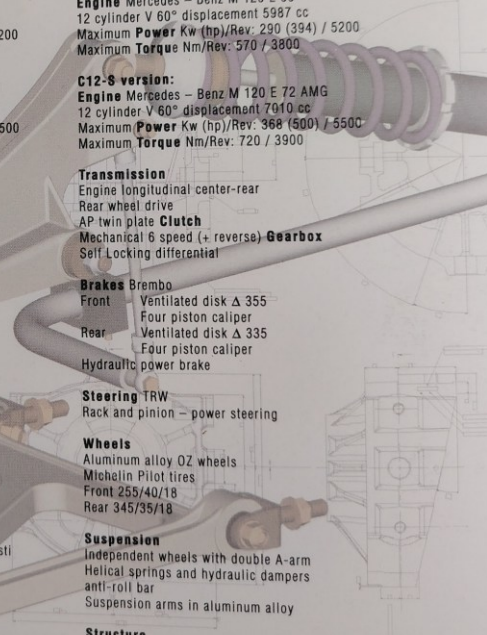



COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12



Zonda C12

<p>Peso a vuoto 1250 Kg</p> <p>Motore Mercedes – Benz M 120 60 12 cilindri a V di 60° cilindrata 5987 cc</p> <p>Potenza Massima Kw (cv)/giri: 290 (394)/5200</p> <p>Coppia Massima Nm/giri: 570 / 3800</p> <p>Versione C12-S: Motore Mercedes – Benz M 120 72 AMG 12 cilindri a V di 60° cilindrata 7010 cc</p> <p>Potenza Massima Kw (cv)/giri: 368 (500)/5500</p> <p>Coppia Massima Nm/giri: 720/3900</p> <p>Trasmissione Motore posteriore centrale longitudinale Trazione posteriore</p> <p>Frizione AP bi-disco</p> <p>Cambio meccanico a 6 marce (+ RM) Differenziale autobloccante</p> <p>Freni Brembo Ant. Disco Δ 355 auto ventilante Pinza a 4 cilindretti</p> <p>Post. Disco Δ 335 auto ventilante Pinza a 4 cilindretti</p> <p>Servofreno idraulico</p> <p>Sterzo TRW A cremagliera servo assistito</p> <p>Ruote Cerchi in lega OZ Pneumatici Michelin Pilot Ant. 255/40/18 Post. 345/35/18</p> <p>Sospensioni A 4 ruote indipendenti a triangoli sovrapposti Molle a bilanciere con molla elicoidale e ammortizzatore - barra anti-rollo Bracci in lega di alluminio</p> <p>Struttura Cella centrale in fibra di carbonio. Telaio anteriore e posteriore in tubi di acciaio al Cromo Molibdeno Carrozzeria in fibra di carbonio MD system.</p>	<p>Empty Weight 1250 Kg</p> <p>Engine Mercedes – Benz M 120 E 60 12 cylinder V 60° displacement 5987 cc Maximum Power Kw (hp)/Rev: 290 (394) / 5200 Maximum Torque Nm/Rev: 570 / 3800</p> <p>C12-S version: Engine Mercedes – Benz M 120 E 72 AMG 12 cylinder V 60° displacement 7010 cc Maximum Power Kw (hp)/Rev: 368 (500) / 5500 Maximum Torque Nm/Rev: 720 / 3900</p> <p>Transmission Engine longitudinal center-rear Rear wheel drive AP twin plate Clutch Mechanical 6 speed (+ reverse) Gearbox Self-Locking differential</p> <p>Brakes Brembo Front Ventilated disk Δ 355 Four piston caliper</p> <p>Rear Ventilated disk Δ 335 Four piston caliper</p> <p>Hydraulic power brake</p> <p>Steering TRW Rack and pinion – power steering</p> <p>Wheels Aluminum alloy OZ wheels Michelin Pilot tires Front 255/40/18 Rear 345/35/18</p> <p>Suspension Independent wheels with double A-arm Helical springs and hydraulic dampers anti-roll bar Suspension arms in aluminum alloy</p> <p>Structure Central carbon fiber chassis. Front and rear frame: Cr Mo steel space frame Carbon fiber - MD system- body panels.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------


COLLECTION PAGANI - DOSSIER ZONDA C 12

DOSSIER DE PRESSE PAGANI ZONDA C 12

SPLENDIDE ! MAGNIFIQUE ! EXCEPTIONNEL & COLLECTOR +++

DOSSIER AVEC DE MULTIPLES PHOTOS MAGNIFIQUES DÉPLIABLES

1 GRANDE PHOTO RECTO/VERSO PAGANI ZONDA C 12

Couleur - format 29,7 x 21

Au dos 2 photos (1 poste de pilotage et 1 face arrière de la PAGANI ZONDA C12)

1 brochure papier glacé THE IDEA THE EVOLUTION THE HISTORY

Format portrait 29,7 x 21 - 8 pages - en français

Réf DOSSIER DE PRESSE PAGANI ZONDA C 12

180,00 €

prix VIP 150,00 €

JC BOURSE AUTO

jcbourseauto@gmail.com
www.jcbourseauto.fr



JC BOURSE AUTO
vente collections personnelles
Recherches personnalisées
Achats individuels et par lots

06 80 28 60 92


Jean-Claude ROGER
créateur dirigeant

jcbourseauto@gmail.com





JC BOURSE AUTO



affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



JC BOURSE AUTO
jcbourseauto@gmail.com
06 80 28 60 92



affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



CONDITIONS DE VENTE

Cession de ma collection personnelle de documentation automobile et divers
Plus de 70 ans de collection, cession de mon matériel d'animations événementielles
L'ensemble des prix communiqués s'entend net de taxes, hors frais d'expédition

Les biens sont présentés dans ce catalogue avec un maximum de détails et de photos.

Les dimensions sont approximatives mais très réalistes

Visible en Loire Atlantique (44) : Sur rendez-vous uniquement

MODALITÉS DE RÈGLEMENT

Sur site : en espèces ou chèque (de banque pour plus de 100,00 € sauf accord exceptionnel)

Par internet Règlement total des biens choisis et des frais d'expédition à la commande

Mode : virement ou chèque (idem que ci-dessus) - **WERO** de banque à banque via n° portable
Enlèvement/livraison/expédition des objets après crédit effectif du montant sur le compte

Disponibilité sous réserve de vente entre-temps

Matériel, objets, catalogues, revues d'occasion vendus dans l'état

Frais d'expédition en sus, montant suivant vos achats

Aucun achat ne sera repris ni échangé

Jean-Claude ROGER - 06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com www.jcbourseauto.fr

