

LE MANS CLASSIC 2016 BY ARTCURIAL MOTORCARS

Samedi 9 juillet 2016 - 14h

Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans



ARTCURIAL
// *Motorcars*



LE MANS CLASSIC 2016 BY ARTCURIAL MOTORCARS

Samedi 9 juillet 2016 - 14h

Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

ARTCURIAL
// Motorcars

LE MANS CLASSIC 2016 BY ARTCURIAL MOTORCARS

vente n°2929



© Archives Hervé Poulain

EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

Téléphone pendant l'exposition
Contact during viewing
Tél.: +33 (0)1 42 99 20 73

Vendredi 8 juillet 2016
10h-22h
Samedi 9 juillet 2016
10h-14h

Friday 8 July 2016
10am-10pm
Saturday 9 July 2016
10am-2pm

VENTES / *AUCTIONS*

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

Samedi 9 juillet 2016
11h : Automobilia
14h : Automobiles de collection

Saturday 9 July 2016
11am: Automobilia
2pm: Motor Cars

Commissaire-Preneur / *Auctioneer*
Hervé Poulain

Spécialistes / *Specialists*

Matthieu Lamoure
Directeur / *Managing director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

Pierre Novikoff
Directeur adjoint / *Deputy director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32
Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92
pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62
Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04
amahe@artcurial.com

Gautier Rossignol
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 16 91 42 28
grossignol@artcurial.com

Consultants

Frédéric Stoesser
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00
fredstoesser@gmail.com

Niklas Hannah
Mobile : +49 (0)176 760 679 74
nhannah@artcurial.com

François Tasiaux
Mobile : +32 (0)472 890 895
motorcars@artcurial.com

Relations clients, administration *Client services, administration*

Iris Hummel
Directeur des opérations
et de l'administration
*Director of operations
and administration*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine
Administrateur / *Administrator*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
acmandine@artcurial.com

Catalogues en ligne
Online catalogues
www.artcurial.com/motorcars

Comptabilité / *Accounting*

Marion Dauneau Carteirac
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
mdauneau@artcurial.com

Ordres d'achat / *Bids office*

Thomas Gisbert de Callac
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

ARTCURIAL
Live Bid

Assistez en direct aux ventes
aux enchères d'Artcurial et
enchérissez comme si vous y étiez,
c'est ce que vous offre le service
Artcurial Live Bid.
Pour s'inscrire :
www.artcurial.com





Hervé Poulain



Matthieu Lamoure



Pierre Novikoff



Antoine Mahé



Gautier Rossignol



Iris Hummel



Anne-Claire Mandine



Sophie Peyrache



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah

La maison Artcurial sera fermée du 1er au 21 août 2016. Les voitures qui n'auront pas été réglées intégralement le 29 Juillet 2016 ne pourront pas être délivrées pendant la fermeture. Les voitures payées seront disponibles pour enlèvement uniquement sur rendez-vous pendant cette période.

Artcurial will be closed from 1 to 22 August 2016. Cars which have not been paid for in full on 29 July 2016 cannot be released during the closure period. Cars that have been paid for will be available for collection by appointment only during this time.

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 11 juillet 2016 au soir après règlement intégral. Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement sur place devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 11 juillet 2016 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 320 € HT par voiture. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 14 juillet 2016 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

The removal of vehicles must take place by Monday 11 July 2016. Buyers wishing to collect their vehicles directly on site must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale.

Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 320 + VAT per car. Storage cost is offered until Thursday 14 July 2016 and will then be invoiced € 25 + VAT per day. Payment by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.

French cars that are more than 75 years old and costing over € 50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

INFORMATIONS PRATIQUES / *EVENT INFORMATION*

Accès : Le circuit est situé à environ 5 km du centre-ville et de la gare SNCF du Mans. Le terminal du tramway se trouvant à Antares, à 150 m de l'entrée côté Est du circuit et relie directement la gare au circuit en 20 minutes. Liaison bus (plus 15 minutes à pied pour rejoindre le circuit), lignes 17 et 3 (terminus Oasis), 12 et 7 (terminus Les Raineries).

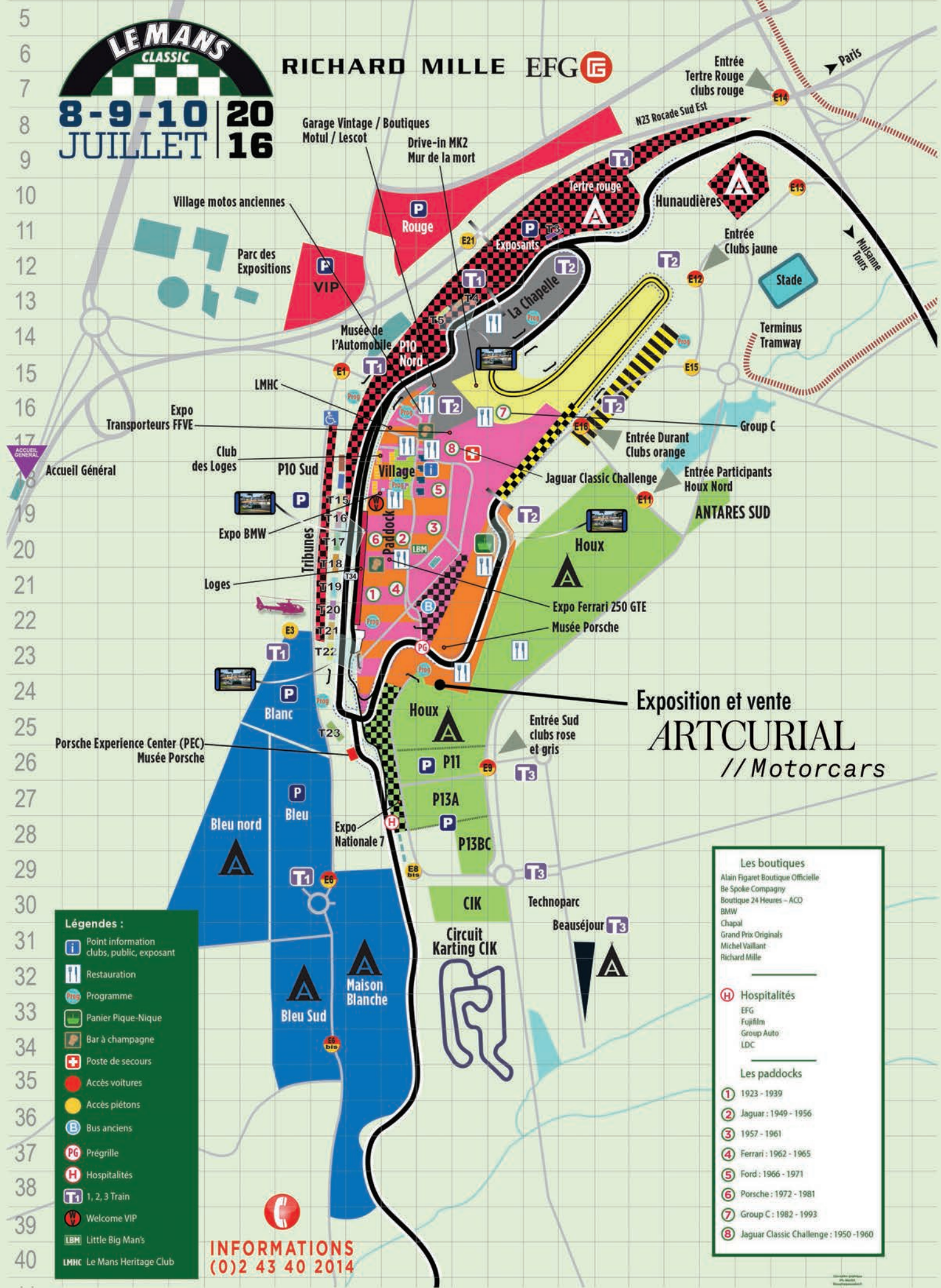
Logement :
<http://traveldestinations.co.uk>
<http://www.destinationcircuit.com>
<http://ticket.lemans.org/home-manif-classic> ;

Billetterie générale: www.lemansclassic.com

Access: The Circuit is situated approximately 5 km from Le Mans train station and city centre. The tram terminal at Antares is 150 m from the Circuit's East Entrance. Trams run from the train station, journey-time is 20 minutes. The nearest bus-stop is a 15-minute walk from the Circuit. Take Lines 3/17 (direction Oasis) or Lines 7/12 (direction Les Raineries).

Accommodation:
<http://traveldestinations.co.uk>
<http://www.destinationcircuit.com>
<http://ticket.lemans.org/home-manif-classic>

Tickets for the event: www.lemansclassic.com



LE MANS CLASSIC 2016

BY ARTCURIAL MOTORCARS

INDEX

A

1972	Alfa Romeo 2000 GTV	186
1963	Alfa Romeo 2600 Spider Touring	195
1964	Alfa Romeo Giulia 1600 SS	129
1959	Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce	128
1960	Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce	205
1957	Alfa Romeo Giulietta Ti Série 1	127
1950	Allard K2	112
1970	Alpine A110 1600 S	145
1980	Arntz Shelby Cobra 427 Replica	169
1977	Aston Martin AMV8 Série 3 Stage 1	161
1958	Aston Martin DB 2/4 MKIII	162
1988	Aston Martin V8 Vantage Volante X-Pack	165
1980	Aston Martin V8 Volante	160
1984	Autobianchi A112 Abarth Série 7	101

B

1953	Bandini 750 Sport Bialbero	193
1993	Bentley Continental R	154
1963	Bentley Continental S3 Cabriolet	159
1940	BMW 327 Cabriolet	122
1987	BMW M635 CSI	104
1972	BSH Guiry	151
1937	Bugatti Type 57 Ventoux Usine	125
1941	Buick Super Eight Convertible Type 151 C	171

C

1968	Cadillac 472 Eldorado Fleetwood Coupé	168
1962	CD Panhard coach	148
1954	Chevrolet Corvette C1 "Blue Flame"	113
1966	Chevrolet Corvette préparée Grand Sport	114
1963	Citroën 2 CV Sahara	147
1937	Citroën Traction 11 BL Cabriolet	121

D

1973	De Tomaso Pantera GTS	142
1973	De Tomaso Pantera modifiée GT5S	214
1947	Delage D6 3L Biplace Compétition Usine	126
1949	Delahaye 135 M Cabriolet Guilloché	124
1949	Delahaye 148 L Berlinette par Antem	150
1972	Dino 246 GT	117
1994	Dodge Viper RT-10 - Ex Le Mans 1994	180

F

1961	Ferrari 250 GT Berlinetta SWB	118
1976	Ferrari 308 GT4	134
1977	Ferrari 308 GTB Vettoresina	115
1979	Ferrari 308 GTS	138
1984	Ferrari 308 GTS Quattrovalvole	106
1987	Ferrari 328 GTB	207
1967	Ferrari 330 GTS Spider Pininfarina	166
1996	Ferrari 355 GTS	135
2001	Ferrari 360 Spider F1	137
1969	Ferrari 365 GT 2+2	141
1974	Ferrari 365 GT4 / BB	201
1971	Ferrari 365 GTC/4	144
1986	Ferrari 412	206
1979	Ferrari 512 BB	208
1996	Ferrari 512 M	116
2003	Ferrari 575M Maranello	136
1990	Ferrari F40	209
1987	Ferrari Testarossa Spider par Lorenz & Rankl	200
1976	Fiat 131 Abarth Rally Gr.4 ex-Ciro Nappi	181
1974	Fiat 500 découvrable "édition finale"	139
1958	Fiat 600 Multipla 4/5 places	197
1959	Fiat Abarth 750 Allemano Spider	194
2006	Ford GT Heritage	210
1962	Ford Thunderbird Coupé Hardtop	167

J-L

1971	Jaguar Type C Replica par Heritage	156
1958	Jaguar XK 150 S 3.4L Roadster	158
1950	Jaguar XK120 Roadster	157
1984	Lancia 037 Gr. B Usine Evolution 2	133
1992	Lancia Delta Evo 1 Martini 5	187
1993	Lancia Delta Integrale Evo 1	131
1984	Lancia Delta S4 prototype	132
1963	Lancia Flaminia GT Touring 2,5 L 3C	140
1965	Lancia Flaminia Touring GTL 2,8L 3C	192
1973	Lancia Fulvia HF Group 4	213
1966	Lotus 47 GT Gr. 4	188

M

1973	Martini MK11 Formule Renault	184
1976	Martini MK19 - F2	179
1963	Maserati 3500 GT	199
1997	Maserati Ghibli Cup	105
1975	Maserati Khamsin	198
1970	Maserati Mexico 4.2	196
1966	McLaren M1B	143
1971	Mercedes-Benz 280 SE 3,5 L Cabriolet	163
1961	Mercedes-Benz 300 SL Roadster	164
1957	Mercedes-Benz 190 SL	202
1959	Mercedes-Benz 220 S Cabriolet	120
1979	Mercedes-Benz 280 SL avec hard-top	203
1970	Mercedes-Benz 280 SL avec hard-top	204
1955	MG TF 1500	103
1958	MGA Roadster	212
1988	MVS Venturi Cup 221	130

O-P

1981	Opel Ascona 2000 Gr. 2 coach	185
1976	Peugeot 504 V6 Cabriolet	152
1978	Peugeot J7 Camping-Car Holidaycar	153
1956	Porsche 356 A Coupé	190
1963	Porsche 356 B Coupé compétition	189
1961	Porsche 356 B T5 1600	110
1973	Porsche 911 2,4 L S	107
1987	Porsche 911 3,2 L Jubilé	172
1973	Porsche 911 Carrera 2,7 L RS Touring	109
1969	Porsche 911 T	191
1988	Porsche 928 S4	102
1977	Porsche 930 Turbo 3 L	183
1984	Porsche 930 Turbo 3.3 L	174
1977	Porsche 935 Compétition Client d'Usine	175
1995	Porsche 964 RS N-GT Coupé	177
1991	Porsche 965 Turbo	108
1993	Porsche 965 Turbo 3,6 L	176
2004	Porsche 996 GT3 Phase 2	173
2000	Porsche 996 GT3 R	182
1977	Porsche Carrera 3,0 L préparée RSR	178

R-V

1982	Renault 5 Turbo 1	146
1936	Riley Sprite Sports	123
1973	Rolls Royce Corniche Cabriolet	170
1976	Rolls-Royce Camargue Coupé	155
1976	Rolls-Royce Corniche Cabriolet Série 1	211
1980	Talbot Sunbeam Lotus	215
1958	Talbot T14 LS Coupé	149
1954	Triumph TR2	111
1977	Volkswagen 1303 LS Cabriolet	119

1984 AUTOBIANCHI A112 ABARTH SÉRIE 7

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° ZAA112B0001506769 8.000 - 12.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Voiture bien préservée • Intéressante et rare série 7 • Modèle original et performant	• <i>A well-preserved car</i> • <i>Interesting and unusual 7th series car</i> • <i>Original and dynamic car</i>
---	---	---



C'est l'état particulièrement sain et bien conservé de cette voiture qui a convaincu l'actuel propriétaire d'en faire l'acquisition. Elle affichait 94 162 km lors de notre examen. En janvier 2016, elle a bénéficié d'une vidange et du remplacement de la batterie. Les pneus sont en bon état, et la voiture est accompagnée de son manuel de bord et de sa trousse à outils. Il s'agit d'une intéressante 7e Série de cette petite bombe qui faisait concurrence aux Mini. Cette version est peu fréquente car sa production s'est limitée à 1 200 exemplaires et elle bénéficie d'un équipement particulier : phares longue-portée dans le pare-choc avant, bandeau rouge à l'arrière entre les feux siglés

Abarth, sièges modifiés, graphisme d'instrumentation particulier, trois manomètres spécifiques remontés sous la trappe de protection de l'auto-radio, ceintures de sécurité rouges... Très vive, avec une mécanique rageuse (70 ch, zone rouge à 7 000 tr/min, poids 700 kg), elle fera le bonheur des amateurs de sensations, pour un prix raisonnable. Elle est facile à utiliser régulièrement, avec un entretien assez simple, mais les beaux exemplaires sont devenus rares. Dernier modèle supervisé par Carlo Abarth lui-même, c'est une intéressante alternative aux Mini, beaucoup plus répandues !

The particularly sound and well preserved condition of this car convinced the current owner to make the acquisition. The car showed 94,162 km on the odometer when we inspected it. In January 2016, an oil change was done and the battery was replaced. The tires are in good condition, and the car comes with its owners' manual and its toolkit. This is an interesting Series 7 version of this little pocket rocket that competed with the Mini. This version is rare because its production was limited to just 1200 units, and it features special equipment: long-range spot lamps in the front bumper, red stripe

at the back between the Abarth branded lamps, modified seats, specific instrumentation graphics, three specific gauges reassembled under the protection of the radio hatch, red seat belts, etc. Very spunky, with an exciting powertrain (70bhp, redlined at 7000rpm, light weight of just 700kg), the car provides excitement, for a very reasonable price. It is easy to use regularly, with fairly simple maintenance procedures, and good examples have become very rare. Last model directly developed by Carlo Abarth himself, this car is an interesting alternative to the more commonplace Mini.

1988 PORSCHE 928 S4

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° WPOZZZ92ZJS842250 20 0000 - 30 000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Voiture très bien préservée • Révision récente • Désirable version S4 à boîte manuelle	• <i>A well-preserved car</i> • <i>Recent servicing</i> • <i>Desirable S4 version with manual transmission</i>
---	--	--



Le numéro d'immatriculation gravé sur les vitres de cette voiture indique qu'elle a été immatriculée dans le Calvados en 1988, ce qui correspond probablement à sa première mise en circulation. L'actuel propriétaire nous a indiqué l'avoir achetée à une dame qui habitait le Finistère. Au même titre que les autres véhicules de sa collection, il s'est attaché à trouver un exemplaire en bel état de conservation, n'ayant pas souffert d'une mauvaise utilisation. Fin 2015, cette Porsche 928 a bénéficié d'une révision, avec remplacement de la courroie de distribution, des joints et conduites d'admission, de soufflets de transmission. Affichant aujourd'hui 148 604 km, elle présente une très élégante livrée

"granite green metallic", combinée à un sobre intérieur cuir dans les mêmes tons. Elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle, d'un toit ouvrant électrique et d'un autoradio Pioneer avec lecteur de CD. Un essai en compagnie du propriétaire nous a permis de constater le bon fonctionnement du V8 de 5 litres qui développe 320 ch, permettant des performances de haut niveau. Intéressante version S4 à boîte manuelle, cette voiture est encore plus désirable dans cette sobre livrée et avec son très bel état de conservation. *The registration number etched on the windows of this car indicates that it was registered in the Calvados region of France in 1988, which probably corresponds to its first registration. The current owner purchased it from a lady who lived in North West of France. Just as the other vehicles in his collection, he has taken the trouble to find a car in good condition, which has not suffered from misuse. Towards the end of 2015, this Porsche 928 was given a general overhaul, with the replacement of the timing belt, the intake seals and pipes, and the transmission bellows. With 148,604 km on the clock, this car features a very*

elegant "green granite metallic" livery, combined with a sober leather interior in the same tones. It is equipped with a manual transmission, a power sunroof and a Pioneer car stereo with CD player. A drive in the company of the owner allowed us to observe the functioning of the 5-liter V8 that develops 320bhp, giving the car a top level performance. The S4 version is considered the most interesting version, and with a manual transmission this car is even more desirable in its sober colors and its very nice condition.

1955 MG TF 1500

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° HDA46/6997 Moteur n° XPG /850 35.000 - 55.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Sportive et fiable • Belle combinaison de couleur • Voiture restaurée dans les règles de l’art, à rôder	• <i>Sporty and reliable</i> • <i>Beautiful color combination</i> • <i>Properly restored car, motor needs breaking-in</i>
---	---	---



Produite de 1936 à 1955, la série T incarne chez MG la volonté de construire des voitures de sport cabriolet de conception simple mais performantes. En 1950, malgré l'apparition de la MG TD mark 2 la demande commença à chuter aux USA, principal marché pour MG à l'époque. Il fut décidé de rajeunir la TD en attendant la sortie de la nouvelle MG A. La caisse de la TD fut modifiée de façon à la rendre plus basse et plus fine, les phares étant intégrés dans les ailes avant, en suivant les lignes de la nouvelle berline qui allait être lancée à Abingdon. Le moteur 1250 cm3 de la TD mark 2 plus puissant fut conservé et réalisé à 1466 cm3 sur les 3400 derniers modèles.

La voiture présentée fut la propriété jusqu'en 2007 d'un colonel de l'USAF, qui servit pendant la guerre du Vietnam, et fut importée en Europe et restaurée méticuleusement par son propriétaire actuel de 2011 à 2015. Elle a parcourue moins de 500 km depuis et le moteur est à finir de rôder. Le tableau de bord a été recouvert de bois précieux et sa sellerie de cuir est du plus bel effet. La voiture est équipée de roues à rayons chaussées de pneus Blockley, de side-screens, d'un couvre tonneau et d'un échappement inox. Cet archétypique roadster anglais donnera à coup sûr un plaisir exquis à son nouveau propriétaire.

Produced from 1936 to 1955, the T-Series embodied MG's objective to make simple but fast convertible sports cars. In 1950, despite the launch of the MG TD Mk 2, demand began to decline in the US, MG's main market at the time. It was decided to refresh the TD and keep it going until the release of the new MG A. The body of the TD was changed to make it lower and slimmer, the headlamps were integrated into the front fenders, following the lines of the new sedan that would soon be launched by the Abingdon carmaker. The more powerful 1250cc engine of the TD Mk 2 was kept and bored out to 1466cc on the last 3,400 cars made.

The car on offer was owned till 2007 by an USAF Colonel, who served during the Vietnam War, and was imported to Europe and meticulously restored by its current owner, from 2011 to 2015. The car has covered less than 500 km since the engine was rebuilt, thus it is still in breaking-in period. The dashboard was covered in wood and the leather upholstery gives a beautiful look to the interior. The car is equipped with Blockley spoked wheels, side-screens, a tonneau cover and a stainless steel exhaust. This archetypal English roadster will surely provide exquisite pleasure to its new owner.

1987 BMW M635 CSI

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° WBAEE310X01053187 Moteur n° 356ED 60784045 4078 35.000 - 45.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Première main ! • Modèle puissant, confortable et élégant • Présentation superbe	• <i>One owner from new!</i> • <i>A powerful, comfortable and stylish car</i> • <i>In superb condition</i>
---	--	--



Livrée neuve le 8 avril 1987 à Lauterbourg, dans le Bas-Rhin, cette BMW M635 CSI a fait les beaux jours d'un amateur britannique ayant résidé en France pendant près de 40 ans. Passionné par la marque, il a pris grand soin de tenir à jour le carnet d'entretien au garage Haussmann, dans le 9e arrondissement de Paris. Par conséquent, cette voiture offre une présentation impeccable ne laissant pas entrevoir les 132 102 km qu'affiche le compteur. La carrosserie ne montre aucun défaut visible, sa belle teinte rouge orangé d'origine (136/3 Zinnoberrot) apportant une touche de sportivité. La mécanique est à l'avenant : notre essai a permis de constater un démarrage au quart

de tour, les vocalises du six-cylindres 3,5 litres 286 ch étant mises en valeur par la ligne d'échappement en inox. La transmission et les freins ne souffrent pas la critique et la boîte de vitesse est un régal de précision. L'habitacle offre lui aussi une présentation magnifique, les cuirs et les moquettes sont superbes. Dotée d'un toit ouvrant, de pneus Michelin TRX GT neufs sur les jantes BBS d'origine impeccables et accompagnée de sa trousse à outils complète, cette M6 a été chérie pendant 29 ans par un gentleman soucieux de l'état de santé de sa belle... ce qui fait d'elle aujourd'hui l'une des plus belles disponibles sur le marché.

Delivered new on April 8, 1987 in Lauterbourg, Bas-Rhin, this BMW M635 CSI was of great pleasure to its British enthusiast, who has been living in France for nearly 40 years. Fascinated by the brand, the owner has carefully kept updated the service book, maintained by the garage Haussmann, in Paris. Therefore, this car offers a superb condition, belying the 132,102 km displayed on the counter. The body shows no visible defects, its beautiful orange-red hue of origin (136/3 Zinnoberrot) gives the car a touch of sportiness. The mechanicals are in the same condition: our drive showed the

car starting like clockwork, its rather vocal six-cylinder 3.5-liter of 286 bhp, enhanced by the stainless steel exhaust system. The transmission and the brakes are in good condition as well, and the gearbox is a treat to use. The interior, too, is in superb condition, the leather and carpets are a nice state. With a sunroof, new set of Michelin TRX GTs on BBS wheels of origin, together with its complete toolkit, this M6 has been cherished for 29 years by a gentleman most concerned about the health of this beautiful automotive... which makes this M635 CSI one of the finest in the market today.

1997 MASERATI GHIBLI CUP

Titre de circulation autrichien <i>Austrian registration</i>	• État impeccable	• <i>In immaculate condition</i>
Châssis n° ZAM336B0000361632	• Entretien suivi et régulier (carnet, factures)	• <i>Well-maintained with regular monitoring (manual, invoices)</i>
35.000 - 45.000 €	• Voiture puissante, rare et affichant une forte personnalité	• <i>A rare and powerful car with a very strong personality</i>



Sortie d'usine en 1997, cette Maserati Ghibli Cup a été achetée en juin 2001 chez l'importateur Maserati en Autriche, Bruno de Cillia. Le compteur n'affichait que 25 km et, à la demande de la maison-mère, la voiture a bénéficié d'une révision complète avec remplacement du système de gestion électronique, avant sa livraison à son premier propriétaire, neuve et avec garantie constructeur. Régulièrement entretenue chez l'importateur de la marque, comme le montre son carnet d'entretien à jour et ses factures, elle a bénéficié chaque année d'une importante révision et affiche aujourd'hui 61 500 km. Son actuel propriétaire nous a confié n'avoir roulé, en 16 ans, que 4 000 km par an et surtout sur

l'autoroute des vacances. Ainsi, cette voiture offre une présentation impeccable, tant au niveau de sa peinture d'origine que de sa sellerie en cuir noir, superbe. Étroitement dérivée de la Ghibli Open Cup, la Cup a été présentée au Salon de Bologne fin 1995 et se distingue par ses jantes de 17 pouces, le logo Ghibli Cup au bas des portières, un pédalier aluminium, un volant Momo Corsa et des garnitures imitation carbone. Elle est équipée du moteur type AM577 de 330 ch, d'un châssis surbaissé et de freins plus endurants. Produite à 60 exemplaires seulement, c'est un véritable collector.

Leaving the factory in 1997, this Maserati Ghibli Cup was purchased in June 2001 at the Maserati importer in Austria, Bruno Cillia. The odometer then showed only 25 km and at the request of the head office, the car received a complete overhaul with the replacement of the electronic management system, before being delivered new to its first owner, with the warranty of the manufacturer. Regularly maintained by the importer of the brand, as show the updates in the service booklet and invoices, the car received each year a major overhaul and now displays 61,500 km on the counter. Its current owner explained us that the car was

sparingly used during the last 16 years, averaging 4000 km per year, mainly for holidays. Thus, this car is in impeccable condition, with its original paint and its black leather upholstery, in a beautiful state. Derived from the Ghibli Open Cup, the Ghibli Cup was unveiled at the Bologna Motor Show in late 1995 and is distinguished by its 17-inch wheels, Ghibli Cup logo at the bottom of the doors, aluminum pedals, a Momo Corsa steering wheel, and imitation carbon trims. It is powered by Type AM577 engine, developing 330bhp, has a lowered chassis and more durable brakes. With just 60 examples produced, this car is a true collectible.

1984 FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Française d'origine	• <i>French provenance</i>
Châssis n° ZFFLA13B000050209	• Historique limpide	• <i>Well documented history</i>
60.000 - 80.000 €	• Une ligne indémodable et sexy	• <i>Timeless and sexy design</i>



Pour présenter le modèle, rien de plus significatif que les impressions de Paul Frère : « le modèle le plus séduisant sorti des usines de Maranello, les performances sont trompeuses tant le moteur est souple et doux dans son fonctionnement. Les virages serrés font ressortir un comportement sous-vireur, mais très facilement modulable par le dosage de l'accélération. Le vrai élément de la 308 sont les virages rapides dans lesquels elle peut être inscrite en une belle dérive des quatre roues, avec un équilibre parfait. » La voiture présentée est une désirable 308 GTS Quattrovalvole de couleur rouge Ferrari, cuir magnolia, moquettes assorties. Elle a été vendue livrée neuve par l'importateur Charles Pozzi SA et immatriculée le 28 mars 1984. On lui compte peu

de propriétaire, un premier jusqu'en 1988 qui la revend à un Monsieur Crespeau de Calais qui la conserve jusqu'en 2001, année où elle est acquise par un Monsieur Coelho dans la Somme puis achetée par le propriétaire actuel en 2003 par l'intermédiaire du concessionnaire Ferrari de Lille. Son entretien est régulier et sérieux. Le changement des courroies est à jour avec une dernière révision (courroies, galets, filtres) chez Océane Auto Classic le 5 avril dernier à 64 000 km, son kilométrage d'origine. La voiture est livrée avec sa pochette d'origine Ferrari, accompagnée de sa notice d'utilisation, de sa trousse à outils ainsi que sa housse sur mesure. Il s'agit d'un bel exemplaire, très désirable dans sa version GTS pour profiter des rayons du soleil de l'été !

To present this model, the best is to quote the impressions of Paul Frère: "The most attractive model released by the Maranello factories, the performance is misleading as the engine is very flexible and works smoothly. Tight corners show a slight understeer that is easily controlled by the throttle pedal. The 308 really comes alive in fast bends where it can be beautifully placed thanks to perfect balance and handling." This car is a desirable red 308 GTS Ferrari Quattrovalvole, with magnolia leather, and matching carpets. It was sold new by the importer Charles Pozzi SA and registered on March 28, 1984. The car has had few owners, the first one had the car until 1988, when it was sold to a Mr Crespeau, in

Calais, who kept it until 2001. It was purchased the same year by Mr Coelho in the Somme region. The current owner purchased the car in 2003, through the Ferrari dealer in Lille. Maintenance has been regular and seriously executed. The latest service was carried out by Ocean Auto Classic, on April 5, 2016, and included a change of the belts, rollers, and filters, when the odometer showed 64,000 km. The car comes with its original Ferrari pouch, its user manual, toolkit and custom cover. Highly desirable in its GTS form, this beautiful model will allow its new user to enjoy the summer!

1973 PORSCHE 911 2,4 L S

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Deuxième main	• <i>Two owners from new</i>
Châssis n° 9113301183	• Moteur refait	• <i>Refurbished engine</i>
Moteur n° 6331880	• Numéros concordants	• <i>Matching numbers</i>
100.000 - 140.000 €		



Vendue neuve à Strasbourg et immatriculée le 22 juin 1973, cette Porsche 911 2,4 L S est une deuxième main, car son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1981 auprès du Garage Hess, de Souffelweyersheim (en Alsace), qui l'avait lui-même reprise à son premier propriétaire. Cette voiture a été régulièrement entretenue dans le réseau Porsche, comme en témoigne le dossier qui l'accompagne. Elle a bénéficié en 1991 d'une peinture neuve et son moteur d'origine vient d'être refait (en 2015) par le garage GTR 33 de Bordeaux, qui a également remis en état l'embrayage et posé un échappement inox. Les travaux ont totalisé plus de 18 000 €.

La voiture présente une jolie teinte bleu "Gemini" d'origine et la carrosserie porte les traces de l'âge et d'une utilisation régulière. Elle est équipée d'un porte-bagage sur le capot arrière. Un autoradio, une antenne électrique et des enceintes d'une période ultérieure ont été adaptés en 1986. La sellerie est en bon état d'usage et le compteur affiche 51 357 km. Française d'origine, numéros concordants, teinte d'origine, deuxième main, en bel état de conservation, dotée d'un dossier très complet... cette 2,4 L S peut se targuer d'un séduisant pedigree.

Sold new in Strasbourg and registered on 22 June 1973, this 911 2.4 liter S is a secondhand car, as its current owner acquired it in 1981 from the Garage Hess of Souffelweyersheim (in Alsace), who had, in turn, taken the car from its first owner. This car has been regularly maintained by the Porsche service network, as can be seen by the folder that comes with the car. It benefited, in 1991, from a new coat of paint, and its engine of origin has been rebuilt (in 2015) by the garage GTR 33, in Bordeaux. They also restored the clutch and put in a stainless steel exhaust. The work totaled up to

more than €18,000. The car has a nice blue shade called "Gemini", which is the color of origin, and body bears the marks of age and regular use. It is equipped with a luggage rack on the rear cover and a car stereo, a powered antenna, and speakers from a later period were added in 1986. The upholstery is in good working order and counter shows 51,357 km. Of French provenance, with matching numbers, in an original color, secondhand, in a nice condition, with a complete file ... this 2.4-liter S boasts a very attractive pedigree.



1991 PORSCHE 965 TURBO

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Entretien très suivi sur factures et carnet	• <i>Followed maintenance invoices, service book</i>
Châssis n° WPOZZZ96ZMS471209	• Modèle désirable	• <i>Desirable model</i>
90.000 - 120.000 €	• Voiture bien préservée	• <i>Well preserved car</i>



Vendue neuve par le centre Porsche de Fellbach, non loin de Stuttgart, cette voiture a été entretenue jusqu'en 2000 par le centre Porsche de Stuttgart. Elle est ensuite arrivée en France et achetée en 2004 par le dernier propriétaire. Suite à son décès, c'est sa fille qui aujourd'hui s'en sépare. Une expertise d'Arnaud Séné, auteur d'un ouvrage sur les Porsche 911 qu'il connaît parfaitement bien, souligne le très bon état de la voiture, qu'il s'agisse des soubassements ou de la carrosserie, sans trace de choc ni de corrosion perforante. Il indique que cette Porsche 965 Turbo 3,3 litres est équipée de deux sièges chauffant (options 139 et 340), d'une boîte de vitesse mécanique à cinq rapports, d'un blocage de différentiel à 40% (option 220), d'une direction assistée, de vitres électriques teintées, d'un essuie-glace arrière, d'un ABS,

de jantes alliage d'origine. Il précise encore que le kilométrage de 137 037 km relevé alors est d'origine, avec un carnet d'entretien à jour et des factures qui confirment un entretien très suivi. Les travaux ont notamment concerné le capteur de pression du turbo en 2007, la climatisation en 2008, les disques avant en 2010 et le calculateur d'allumage en 2014. Un tableau tenu par le propriétaire fait état d'autres travaux d'entretien courant. Une grosse révision a eu lieu en octobre 2015 et l'expertise recommande de remplacer les silentblocs de bras arrière. Les pneus arrière sont neufs. C'est donc une voiture extrêmement suivie (avec carnets et factures à l'appui) et saine que nous proposons ici.

Sold new by the Porsche Centre in Fellbach, near Stuttgart, this car was maintained by the Porsche Centre in Stuttgart until 2000. It then arrived in France and was purchased by the last owner in 2004. Following his death, his daughter is now parting with the car. A report by expert Arnaud Séné, author of a book on Porsche 911s which he knows perfectly well, emphasizes on the good condition of the car; of its foundations and body which show no trace of impact or pitting. Séné's report indicates that this Porsche 965 Turbo 3.3 liter is equipped with two heated seats (options 139 and 340), a manual five-speed gearbox, a 40% differential lock (option 220), power steering, tinted power windows, a rear

wiper, ABS, and original alloy wheels. The expert's report also states that the mileage is 137,037 km from new. The service book has been systematically updated and invoices confirm a carefully followed servicing. Work carried out included turbo pressure sensors in 2007, the air-conditioning system in 2008, front discs in 2010 and the ignition ECU in 2014. A spreadsheet held by the owner reports other routine services. An important service took place in October 2015 and the expert recommended changing the rear arm's rubber mounts. The rear tires are new. The car we offer has been very well taken care of (as can be seen from the log books and supporting invoices) and is in sound condition.



1973 PORSCHE 911 CARRERA 2,7 L RS TOURING (M472)

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Icône de la marque	• <i>Iconic model</i>
Châssis n° 911 360 1366	• Très bien entretenue	• <i>Very well maintained</i>
Moteur n° 6631334	• Auto mixte, route/rallye/circuit	• <i>Touring, rallying and track car</i>
420.000 - 580.000 €		

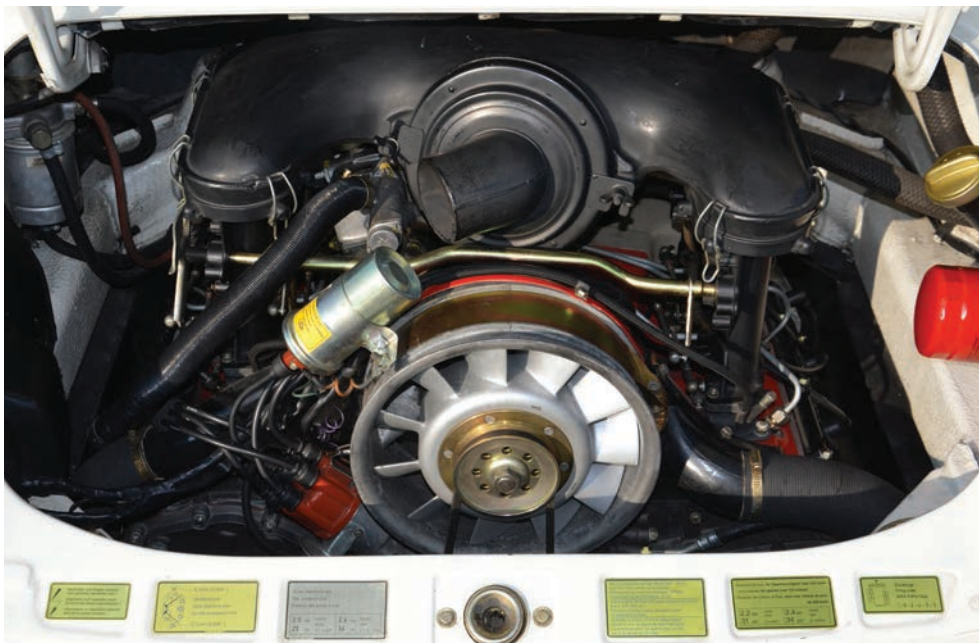
L'année 1973 fut une année historique pour Porsche. Une nouvelle 911 portait à nouveau un nom prestigieux et connu d'emblée un grand succès dans la clientèle sportive : ce fut la Carrera RS. « Carrera » en souvenir de la « Carrera Panamericana » dans laquelle s'illustrèrent les

Porsche de Hushke Von Hanstein/Kling, et Hermann/Juhan, et RS pour « Renn-Sport ». La combinaison de la puissance (210 CV DIN) et d'une caisse légère donna à la Carrera RS 73 des performances que les 911 atmosphériques mirent seize ans avant à égaler. >>>

1973 was a historic year for Porsche. A new 911 had a prestigious name, and immediately had great success with the sporting clientele: the Carrera RS. "Carrera" in memory of the "Carrera Panamericana", during which Porsche achieved

great performances in the hands of Hushke von Hanstein/Kling and Hermann/Juhan and RS standing for "Renn-Sport". The combination of power (210bhp DIN) and a lightweight body gave the Carrera RS 73 performance that normally aspired 911 >>>





>>>Le moteur de la Carrera RS pouvait tourner jusqu'à 7300 tr/mn sans dommage et il était plus souple que celui de la 911 S.

Vendue neuve Italie, cette voiture est restée aux mains d'un propriétaire français de 2000 à 2010 et fut toujours soigneusement entretenue chez le concessionnaire Porsche de Toulouse ainsi que par le garage Peyraud à Verfeil. Son dernier entretien date du 31 octobre 2008 à 81 184 km et elle n'a que peu roulé depuis. Elle a participé depuis 2000 à de nombreuses épreuves classiques de régularité (Targa

Florio, Tour d'Espagne, Trophée de Corse, Coupe des Alpes etc...). Le moteur se révèle très souple et puissant. La pression d'huile est excellente (4 kg à chaud au ralenti) et la boîte de vitesses très précise et silencieuse. L'intérieur est en bel état et est équipé de sièges Recaro réglables en tissus et vinyle, de panneaux de porte version "light" d'un "Tripmaster" et d'une radio Becker Mexico. Un coupe-batteries est connecté aux deux batteries de 12 V montées en parallèle à l'avant. Une alarme moderne a été installée également. Depuis 2010 le moteur à été refait chez Marc de Siebenthal

>>>had to wait another 16 years before being able to match. The engine of the Carrera RS could rev up to 7300rpm without causing damage, and was more flexible than the 911 S.

Delivered new in Italy the car on offer was in the hands of a French collector from 2000 to 2010. It was always carefully maintained by the Porsche dealer in Toulouse and by the Peyraud garage in Verfeil. The last service was on October 31, 2008 at 81,184 km, and the car has hardly been used since.

It has participated in numerous regularity rallies since 2000 (Targa Florio, Tour d'Espagne, Trophée de Corse, Coupe des Alpes, etc). The engine is very flexible and powerful. The oil pressure is excellent (4 kg when hot, and at idle) and the transmission is very precise and silent. The interior, in good condition, is equipped with adjustable Recaro seats in fabric and vinyl, door panels in their "light" version, a "Tripmaster" and a Becker Mexico radio. A battery master switch is connected to two 12-volt batteries parallel

en Suisse (voir facture 17 000 €) et un important dossier de factures accompagne la voiture ainsi que son passeport FIA, son carnet d'utilisation. Elle est équipée du très désirable toit ouvrant électrique optionnel. Une opportunité d'acquérir une des Porsche les plus prisées qui offre une utilisation complète, routière et compétition tout en étant un investissement sûr.

mounted at the front. A modern alarm was installed. Since 2010, the engine was rebuilt at Marc de Siebenthal, in Switzerland (see invoice for € 17,000) and an important invoice folder comes with the car; plus a FIA passport, and an owner's manual. It is equipped with the highly desirable optional electric sunroof. This is an opportunity to acquire one of the most desirable Porsches. It offers a wide range of possible usage: normal road use, track and competition while being a safe investment.

1961 PORSCHE 356 B T5 1600

Titre de circulation italien <i>Italian title</i>	• Voiture utilisable	• <i>Reliable and comfortable car</i>
Châssis n° 117401	• Une opportunité pour les amateurs de 356	• <i>Opportunity for collector of 356</i>
50.000 - 70.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Couleur originale	• <i>Elegant colour</i>



Cet exemplaire de Porsche 356 B à simple calandre a été importé en Italie depuis l'Allemagne il y a quelques années en 2011. Toujours entretenue, cette voiture à la fois fiable et confortable a été majoritairement utilisée lors de rallyes de régularité dans le nord de l'Italie. De présentation correcte, dans sa teinte bleu métallique profond, et son intérieur en imitation cuir noir, elle n'est

plus équipée de son moteur d'origine. Alliant fiabilité et agilité, ces modèles sont parfaits pour participer à des rallyes historiques. Son propriétaire actuel s'en sépare aujourd'hui avec le reste de sa collection en raison de son âge et du manque d'opportunité de s'en servir. Son futur acquéreur aura la chance d'offrir un nouveau souffle à cette belle petite sportive.

This example of the mono-grilled Porsche 356 B was imported from Germany to Italy ago in 2011. It has always been maintained and looked after. Mainly used for regularity rallies in the North of Italy, it is a reliable and comfortable car for such events. This 356 B is in correct condition today in its dark blue

metallic shade with black sky interior. Mechanically, its engine is not matching. Combining agility and reliability, these cars are ideal for historical events. The current owner is selling this Porsche and his collection because of his age and lack of use recently. The next owner will have the chance to give this little jewel a second life.

1954 TRIUMPH TR2

Titre de circulation italien <i>Italian registration</i>	• Rare version petite bouche	• <i>Very rare small mouth version</i>
Châssis n° TS4719L	• Belle présentation	• <i>Nice condition</i>
30.000 - 40.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Voiture idéale, belle, rapide et fiable	• <i>Perfect, fast and reliable event car</i>



Triumph dévoila le prototype de la TR2 au public lors du salon de Earls Court de 1952. La production quant à elle débuta au printemps 1953. Le dessin avait été confié à Walter Belgrove qui s'inspira de la Jaguar XK120 dont les lignes se ressentent autour des phares, des ailes avant et de l'habitacle. La Triumph TR2 connut un vif succès aussi bien au Royaume-Uni qu'à l'étranger étant aisément convertible en conduite à gauche pour satisfaire le marché nord américain. La clientèle était impressionnée par son design simple, son châssis robuste et son solide moteur Standard Vanguard à soupapes en tête de 1991cc quatre cylindres.

Les performances étaient bonnes, avec une vitesse maximale de 105 m/H, de 0 à 60 en 12.6 secondes, une puissance de 96ch à environ 4800 tour/minute. La consommation était impressionnante avec environ 30 miles par gallon. L'exemplaire que nous présentons à la vente est une version porte courte. Importée des Etats Unis il y a longtemps elle est pourvue d'un pare-brise Brooklands. Élégante dans cette teinte bleu pale, sa mécanique fonctionne bien. Fiable et agile il s'agit d'une candidate idéale pour toute épreuve de régularité.

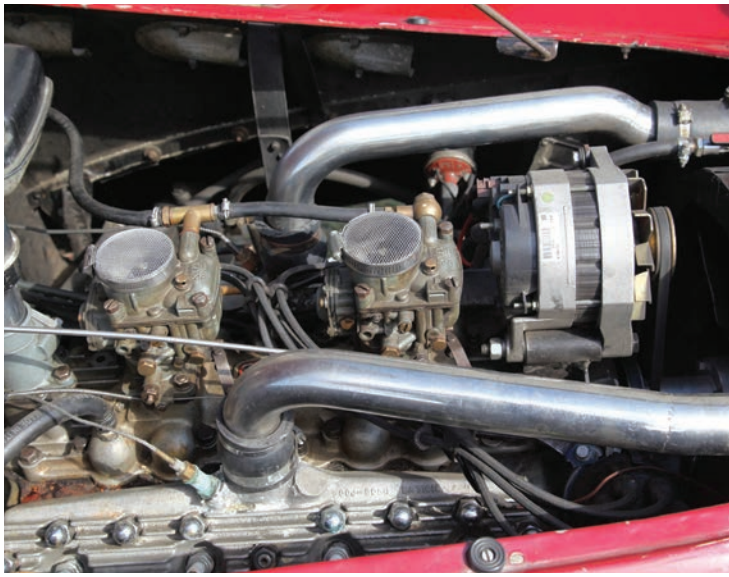
The TR2 prototype was first presented at Earls Court Motor Show in 1952. The production started in spring 1953. Designer Walter Belgrove was influenced by the Jaguar XK120's design. Indeed some features such as the headlamps, the front wings and the cockpit area show similar lines. The cars were a big hit here and overseas, with export sales exceeding by far home sales. The cars were easily converted to left hand drive in order to satisfy the north American market. Owners were impressed with the simple design, the rugged chassis, and the bullet proof, Standard Vanguard

derived 1991cc four cylinder OHV engine. Performance was good, with a top speed of 105 mph, 0-60 in 12.6 seconds and the engine producing 96 bhp at around 4800 rpm. Fuel consumption was impressive at around 30 m.p.g. This is a restored short door version that was imported from the USA a number of years ago, and fitted with a Brooklands screen. Finished in an elegant pale blue colour and mechanically in good order, it is ready for any regularity event as a very fast and elegant entrant.

1950 ALLARD K2

Titre de circulation italien <i>Italian title</i>	• Eligible à de nombreux rallyes Historiques
Châssis n° 91K2108	• Un véritable Hot-Rod britannique
80.000 - 120.000 €	• Performante et agréable à conduire

- *Eligible for most events*
- *A British Hot-Rod*
- *Performant and fun to drive*



Les premiers modèles produits par Allard sortirent en 1946 et étaient doté d'un moteur Ford V8 « flathead ». Peu de temps après Allard équipa ses modèles J2 et K2 de nouveaux moteurs V8 à soupapes en tête. Le V8 Cadillac fut immédiatement installé dans la J2 de course personnelle de Sydney Allard au volant de la quelle il couru le Tour de Sicile 1950. La même année, il l'engagea aux 24 Heures du Mans et termina à la troisième place du classement général. Il connu de bons résultats lors des courses de Watkins Glen, Monte Carlo, Pebble Beach et Sebring.

Après le succès de la routière K1, Allard lança en 1950 la K2 dont le design est affiné. Les K2 avaient un style qui leur était propre. Ce modèle est pourvu de trois prises

d'air situées sur les côtés avant, d'un nez arrondi avec une calandre à barres verticales ainsi que d'un petit panneau de capot à l'arrière. Comme d'usage chez Allard, la K2 était dotée de roues en acier trempé qui étaient standards, de petits pare-chocs pour protéger la carrosserie sensible aux bosses à l'avant comme à l'arrière. L'intérieur était assez sobre mais plus luxueux que les modèles deux places précédents de la marque, et se rapprochait plus des modèles 4 places M, L et P avec une instrumentation complète et le choix entre une conduite à gauche ou droite. En dessous, les longerons et traverses du cadre étaient estampillés spécialement pour Allard par Thomsons de Wolverhampton. Le moteur, la transmission, les essieux provenaient eux de Ford. L'essieu

Allard's first production models appeared in 1946 with "flathead" Ford V-8 engines. Soon after, Allard placed the new OHV V-8 into the J2 and K2 models. The Cadillac V-8 was immediately installed into Sydney Allard's own J2 racing car which ran in the 1950 Tour of Sicily and Le Mans 24 Hours, where Allard finished third overall. The Watkins Glen, Monte Carlo, Pebble Beach and Sebring races worked out well for Allard.

Building upon the success of the road-going K1, Allard launched the sleeker K2 in 1950. The K2 had its very own style. The car has three portholes on the sides, a rounded nose with a vertical-bar grille and a small flat hood panel. Typical of Allard practice

to date, stamped-steel disc wheels were standard, and short bumpers protected the easily dented body at the front and rear. Inside, the Allard K2 was pretty stark but more "luxurious" than any previous two-seat Allards – more like the four-passenger L, M, and P models – with full instrumentation and a choice of right- or left-hand drive. Underneath, frame rails and cross-members were stamped specially for Allard by Thomsons from Wolverhampton, unlike the engine, transmission, and both axles which came from Ford. The rear axle was shortened to provide a narrower rear track, while the front axle was kept. Its design, split in the centre, initiated the now-famous Allard swing-axle ifs.

arrière était raccourci, alors que l'essieu avant était lui conservé. Le design de celui-ci coupé en son centre a initié le fameux essieu oscillant Allard. Quatre types de motorisation étaient disponibles sur la K2 toutes sur bases de moteur Ford/Mercury V8 « flathead » : un 221 pouces développant 85 ch, un autre 221 pouces de 90 ch (probablement grâce à une culasse à haute compression et un double collecteur d'admission), un bloc de 239 pouces de 140 ch et enfin un bloc Mercury avec des culasses Allard en aluminium pour une puissance de 110 ch. Contrairement à la J2, aucun V8 à soupapes en tête n'était disponible sur la K2. La K2 que nous présentons à la vente a passé la majeure partie de sa vie en Australie et est équipée d'un moteur V8 Mercury 4300cc

« flathead » avec des culasses Allard en aluminium, deux carburateurs produisant environ 160 ch selon son actuel propriétaire. Selon les recherches de ce dernier, la voiture est arrivée 3^e lors du Championnat australien de course de côtes et 3^e à la course de côte de Silverdale. En 2003 elle a été importée d'Australie en Italie où elle a été méticuleusement entretenue. Elle a participé à de nombreux rallyes en Italie depuis son arrivée et a prouvé ses multiples qualités. Cette Allard K2 aussi agréable à conduire qu'efficace en compétition est éligible pour de nombreux rallyes à travers le monde, dont les Mille Miglia. Cette sportive assurera le plus grand bonheur de son prochain propriétaire.

The Allard K2 was offered with four engines, all based on the Ford/Mercury flathead V-8: a 221-inch version with 85 horsepower, the same with 90 bhp (presumably via high-compression heads and dual intake manifold), a 239-c.i. block rated 140 bhp, and a bored-out 266.8-c.i. Mercury unit with Allard aluminium heads and 110 bhp. Unlike the J2, no ohv American V-8s were available for the K2.

This K2 has spent most of its life in Australia and is equipped with the Mercury 4300 cc flathead V8 along with Allard's own aluminium heads and twin carburetors producing according to the owner around 160HP. According to the owner's

research, this car was third in the Australian Hill climb championships and finished 2nd in the Silverdale Hill climb.

Imported from Australia to Italy in 2003, it has been meticulously maintained while in Italy and has ran in many events there. It has really proved itself to be a great, fast, and reliable event car. This is a great sports car to drive, as well as very effective in competition. The technical make-up might be simple but will provide lots of fun and is eligible for most events around the world, including the Mille Miglia.

1954 CHEVROLET CORVETTE CI “BLUE FLAME”

Titre de circulation italien <i>Italian title</i>	• Rare première série	• <i>Rare 1st series</i>
Châssis n° E54S003460	• Equipée d’un rare hard-top	• <i>Fitted with a rare hard-top</i>
80.000 - 120.000 €	• Bel état de présentation	• <i>Nice condition</i>



La première Corvette, plus tard connue sous le nom de CI, fût présentée à New York en 1953, alors équipée d’un moteur 6 cylindres en ligne 235ci. Il s’agissait d’une mécanique Chevrolet préexistante, mais sensiblement préparée pour la Corvette avec 3 carburateurs et une double tubulure d’échappement. La mécanique « Blue Flame 150 » permettait d’obtenir 150 cv, ce qui était loin d’être ridicule pour l’époque. Lors de la première année de production, en 1953, tous les exemplaires étaient assemblés à la main, et seuls 300 unités virent le jour, toutes de couleur blanche (Polo White). Puis en 1954, la fabrication fut lancée de façon industrielle. L’exemplaire que nous présentons est précisément du millésime 1954,

il est encore équipé de sa culasse Blue Flame, ainsi que d’un très rare hard top. Il fut importé d’Hawaï en Italie il y’a quelques années, alors qu’il était déjà dans l’état de présentation actuel. Le propriétaire nous a indiqué avoir refait le moteur depuis. Ces premières versions de CI présentent des lignes séduisantes, ici renforcées par la forme particulière du hard-top. L’actuel propriétaire se défait de cette automobile, comme du reste de sa collection en raison de son âge ne pouvant plus utiliser comme il se doit ses autos. Il s’agit d’une intéressante opportunité de souffrir, pour un tarif raisonnable, un cabriolet fiable et performant particulièrement recherché dans cette déclinaison.

The first Corvette, later known as the CI was introduced in New York in 1953 and had a 235c.i. 6-cylinder engine. This was an existing Chevrolet power-unit and it was sported up for the Corvette with 3 carburettors and a dual exhaust. The “Blue Flame 150” pushed the power up to 150HP, a good amount of power for this period. The 300 examples manufactured during the first production year in 1953 were hand-built in a “Polo white” color. The car on offer today is from 1954, it is still fitted with its correct Blue Flame head and a rare hard-top. This Corvette was imported from Hawaii to Italy a few years ago when

it was already in the same restored condition as it is today. The current owner informed us the engine has been restored since. Those early CIs have an attractive design enhanced by the shape of its beautiful hard-top. Due to his age, the owner now wishes to sell it along with the rest of his collection. This Corvette represents an excellent opportunity to get a reliable convertible for a reasonable price with the most sought-after specifications.



1966 CHEVROLET CORVETTE PRÉPARÉE GRAND SPORT

Titre de circulation hollandais <i>Dutch registration</i>	• Préparée pour l'East Africa Safari Rally	• <i>Prepared to East Africa Safari Rally regulations</i>
Châssis n° A194376S103026	• Performances élevées, 457 cv	• <i>Exceptional performance with 457 HP</i>
60.000 - 100.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Plus de 340 000 € investi dans la préparation	• <i>More than € 340 000 invested in the preparation</i>

En 1963, un groupe d'ingénieurs de la General Motors se lance dans la construction de 5 Corvette de course, la Grand Sport. L'objectif était de s'aligner sur les plus grandes courses du monde comme Sebring, Le Mans et Daytona pour affronter les Cobra, Daytona et autres Ferrari 250 GTO. Malheureusement, le projet restera sans suite.

En 2011, la General Motors et Duntov Engineering USA accordent la licence à Tachyon Engineering de construire des continuations de Corvette Grand Sport conformes au règlement FIA GTP2.

Fort de cette expérience, Tachyon décide de se lancer dans la préparation d'une Grand Sport pour participer à l'édition 2013 de l'East Africa Safari Rally. En quelques mois plus de 340 000 € sont engagés pour mener à bien le projet et dès les essais, l'auto se montre ultra performante mais aussi endurante

pour tenir le rythme des spéciales du Kenya et de Tanzanie. Franchissant les bosses, rivières, tempêtes de sables et routes cassantes, elle fut capable d'atteindre les 190 km/h de moyenne avant de franchir la ligne d'arrivée ! La voiture a récemment reçu un nouveau moteur développant un peu plus de 450 cv au banc.

Efficace, performante et accessible, cette véritable bête de course est vendue prête à reprendre le départ de l'East African Safari ou de tout autres aventures automobiles à travers le monde.

In 1963 a dedicated group of General Motors engineers designed and built a small series of 5 lightweight Corvettes: the Grand Sport. The goal was to participate in International races like Sebring, Le Mans, Daytona and beat cars like the Cobra, Daytona and Ferrari 250 GTO. Halfway during the development program, GM Management unfortunately decided to cancel the project.

In 2011, Tachyon Engineering from Netherlands obtained a license from General Motors and Duntov Engineering USA to build a continuation racing version of The Corvette Grand Sport to FIA GTP2 specification. With the goal of competing in the 2013 East Africa Safari Rally they built a rally version of the Grand Sport. Extensive resources were spent in the development and fabrication

of suspension and drive train components in order to deal with the rough Kenyan and Tanzanian roads. When the car was ready for testing in early 2013, they had spent well over € 340 000 in materials alone. After an intensive spring 2013 of testing, the team set off to Africa and successfully crossed the finish line after 9 days of rough roads, jumps, rivers and dust attaining an average speed of 190 kms per hour on stages. The car was recently accommodated with a brand new engine developing more than 450 bhp and a dated dyno sheet is included with the car.

This unique efficient and accessible purpose built car probably is ready to take part in the 2017 edition of the legendary Safari Rally or any other contemporary rough road event.



1977 FERRARI 308 GTB VETRORESINA

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Rare version polyester	• <i>Rare FRP body</i>
Châssis n° 21043	• Révision récente	• <i>Recent overhaul</i>
155.000 - 195.000 €	• La plus désirable des 308 de série !	• <i>The most desirable of the 308s!</i>

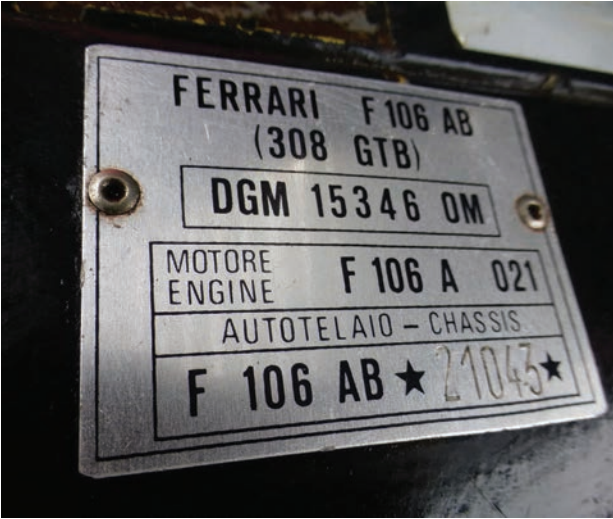


La Ferrari 308 GTB Vetoresina est aujourd'hui la plus recherchée des 308 de série : seuls 712 exemplaires furent produits avec la carrosserie en fibre de verre permettant un gain de poids non négligeable, et équipés du moteur 3L, 4 arbres à cames en tête, à carter sec, directement dérivé de la compétition. Immatriculé pour la première fois le 26 avril 1977, l'exemplaire que nous présentons fût enregistré dans l'Essonne en 1989. Il sera ensuite immatriculé en 1995 dans le Var, par un collectionneur de la marque. L'actuel propriétaire en fit l'acquisition fin 2003, à l'occasion de la dispersion aux enchères de la collection. Ce dernier nous indique que la voiture ne roulait plus régulièrement depuis le début des années 90, tout en étant

régulièrement mise en route et stockée dans de bonnes conditions. Dans sa teinte rouge, avec intérieur cuir noir, cette 308 est équipée de la climatisation ainsi que d'un autoradio Blaupunkt, avec commande manuelle à côté du levier de vitesse. Le compteur affiche aujourd'hui 47940 km. Elle est, en outre, équipée d'une ligne d'échappement à 4 sorties. Cet exemplaire a bénéficié en 2016 d'une révision mécanique avec vidange, remplacement des courroies et mise au point. Il s'agit donc d'une intéressante opportunité d'acquérir la meilleure version de série de la 308, alliant rareté, raffinement mécanique et légèreté... une vraie Ferrari berlinette de l'ère Enzo Ferrari.

The Ferrari 308 GTB Vetoresina today is the most sought after from amongst all the 308s: only 712 were produced with bodywork in fiberglass that made the car significantly lighter, and powered by the 3L engine, with 4 overhead camshafts and dry sump, directly derived from competition experience. Registered for the first time on April 26, 1977, the car on offer was registered in the Essonne region in 1989. It was then registered in 1995 in the South of France, by a marque collector. The current owner acquired it in late 2003 when the collection was sold in auction. According to the latter, the car has not been used regularly since the

1990s, whilst being regularly serviced and garaged under good conditions. In its traditional red color, with black leather interior, this 308 comes with air-conditioning and a Blaupunkt car radio, with manual controls next to the gear lever. The counter displays 47,940 km today. Furthermore, it is equipped with an exhaust with four tips. The car benefited in 2016 from a mechanical overhaul including oil change and belt replacement. This it is an interesting opportunity to acquire the best production version of the 308, combining rarity, mechanical refinement and lightness... a real Enzo Ferrari Ferrari berlinetta.



1996 FERRARI 512 M

Titre de circulation anglais <i>British title</i>	• Performances de supercar	• <i>Supercar performance</i>
Châssis n° ZFFVA40B000105381	• Faible kilométrage	• <i>Low mileage</i>
220.000 - 260.000 €	• Belle présentation	• <i>Lovely presentation</i>



Cette voiture a été vendue neuve au Japon où elle a passé une grande partie de sa vie avant de revenir en Europe. Elle comporte aujourd'hui un titre de circulation britannique et montre un bel état de conservation. Elle est accompagnée de sa mallette d'outils d'origine et du étui en cuir contenant son manuel d'utilisation. Elle a bénéficié au

Japon d'une révision à 20 269 km et à 30 652 km ; elle en affiche aujourd'hui moins de 32 000 km. Cette voiture porte une appellation prestigieuse : 512 M, portée au départ par les prototypes d'endurance des années 1970 qui se mesuraient aux Porsche 917. Les chiffres signifient "12 cylindres 5 litres" mais ici, ils s'appliquent à

This car was sold new in Japan where it spent a large part of its life before returning to Europe. Today it has British registration and is presented in beautifully conserved condition. It is being sold with the original toolkit and leather case containing owner's manual. The car was serviced in Japan

at 20 269 km and 30 652 km; today it has covered less than 32 000 km. This car has a prestigious name: 512 M, originally given to the endurance prototypes of the 1970s that rivalled the Porsche 917s. The numbers signify "5-litre, 12-cylinder", re-used on this road-going version that



une version route qui est l'ultime évolution de la Testarossa née en 1984, elle-même dérivée de la 365 GT4 qui inaugurerait l'architecture du 12 cylindres à plat. Très spectaculaire par sa forme et ses performances, la Testarossa a évolué en devenant 512 TR en 1991 puis, en 1994, 512 M (pour "modificata"). Ce sera la dernière de cette lignée de supercars

à moteur 12 cylindres à plat central, puisqu'elle laissera place ensuite à la 550 Maranello à moteur V12. Dans cette configuration ultime, la 512 M développe 440 ch et atteint 315 km/h, ce qui en fait une des voitures les plus performantes disponibles sur le marché, encore aujourd'hui.

was the ultimate evolution of the Testarossa born in 1984, itself derived from the first Ferrari to use the flat-12 configuration, the 365 GT4. Spectacular for its appearance and its performance, the Testarossa evolved into the 512 TR in 1991 and the 512 M (for «modificata») in 1994. This was to be the last

in line of a series of supercars with a mid-positioned flat-12 engine, giving way to the V12-powered 550 Maranello. In this ultimate configuration, the 512 M produced 440 bhp and was capable of 315 km/h, making it, still today, one of the most powerful cars on the market.

1972 DINO 246 GT

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Dans la même famille depuis près de 25 ans	• <i>In the same family for nearly 25 years</i>
Châssis n° 04372	• Belle présentation	• <i>Fine presentation</i>
220.000 - 280.000 €	• Sculpture mobile	• <i>A moving sculpture</i>



Vendue neuve aux États-Unis, cette voiture appartient à la même famille depuis 1992 ! Le père des propriétaires actuelles, amateur de la région de Toulouse, était passionné d'automobiles : il avait participé à plusieurs rallyes Paris-Dakar (1981, 1982, 1983, assurant en 1981 l'assistance du pilote toulousain Pierre Bos) et possédait avec son meilleur ami d'enfance une jolie collection de voitures anciennes. Une fois en possession de la Dino, il a fait faire une remise en état complète au début des années 1990. Lorsqu'il est mort en 1995, ses filles étaient encore mineures mais se sont jurées de conserver cette automobile : voilà donc 21 ans qu'elles veillent sur elle et ne la sortent qu'occasionnellement.

En 2014, divers travaux totalisant plus de 3 800 € ont été effectués par des professionnels: révision des carburateurs, des étriers de freins arrière, vérification du jeu aux soupapes et de l'allumage, réfection du démarreur. Aujourd'hui, elle est en bel état général, avec des ouvrants bien alignés. L'intérieur, probablement refait, présente une belle patine et la voiture est encore équipée de son système de climatisation d'origine. Le compteur affiche moins de 25 000 km. C'est un bel exemplaire de berlinette Dino, attentivement soignée depuis plus de 20 ans et avec une jolie histoire.

Sold new in the US, this car has belonged to the same family since 1992! The father of the current owners, an enthusiast from the region of Toulouse, was passionate about cars: he had participated in several rallies including the Paris-Dakar (1981, 1982 and 1983, providing service assistance in 1981 to the Toulouse-based driver Pierre Bos) and owned, with his childhood best friend, a beautiful collection of vintage cars. Once he acquired this Dino, he executed a complete refurbishment in the early 1990s. When he died in 1995, his daughters, who were still minors, swore to keep this car: they have been watching over

the car for the last 21 years, using it occasionally only. In 2014, they gave the car to specialists for various jobs totaling over € 3800: overhaul of the carburetors and the calipers for the rear brakes, checking of the valve clearance and ignition, repair of the starter. Today, the car is in good general condition, with all openings perfectly aligned. The interior, probably redone, has a beautiful patina and the car is still equipped with its original air conditioning system. The odometer shows less than 25,000 km. It is a beautiful example of a Dino Berlinetta, neatly cared for for over 20 years and with an endearing story.



1961 FERRARI 250 GT BERLINETTA CHÂSSIS COURT

Carte grise française
French title

Châssis n° 2917GT
Moteur n° 2917
Numero interno 704E
Boîte n° 10/61
Pont n° 385F

Estimation sur demande,
merci de contacter le
+33 (0)1 42 99 20 56

*Estimate upon request,
please contact
+33 (0)1 42 99 20 56*

- Voiture du Salon de Paris 1961
- Même propriétaire depuis 1969
- Une des voitures les plus désirables de l'histoire de l'automobile
- Châssis/ moteur/ boîte de vitesses/ pont : matching numbers

- 1961 Paris Motor Show car
- Same owner since 1969
- One of the most desirable cars in automobile
- Chassis/ engine/ gearbox/ axle: matching numbers

Pour une description complète, se référer au catalogue tiré à part

For a complete description, please refer to the separate catalogue

La participation aux enchères pour ce lot est soumise à une procédure d'enregistrement particulière. Si vous souhaitez enchérir sur ce lot, merci de vous rapprocher du bureau des enchères ou du département Motorcars minimum 48 heures avant la vente.

Participating in the auction on this lot is subject to a special registration process. If you would like to bid on this lot, please get in touch with the bidding office or the Motorcars department at least 48 hours before the sale.



119

1977 VOLKSWAGEN 1303 LS CABRIOLET

Titre de circulation allemand German registration	• Voiture en excellent état	• <i>Excellent condition</i>
Châssis n° 1582002656	• Sellerie bien préservée	• <i>Well preserved upholstery</i>
15.000 - 20.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Grande classique allemande	• <i>A great German classic</i>



Voiture de l'épouse du collectionneur, cette Coccinelle a été achetée en octobre 2010. Repeinte en octobre 2014, la carrosserie de cette voiture attachante est en excellent état, avec des alignements parfaits et des chromes superbes. Côté habitacle, les sièges en cuir beige tout comme les moquettes et la capote (qui a semble-t-il été remplacée) ont l'aspect du neuf. Le volant et le levier de vitesse en bois viennent égayer la planche de bord en plastique gris foncé, caractéristique du modèle. A noter qu'elle ne souffre pas de fissures dues à la chaleur comme c'est parfois le cas. Le compartiment moteur est propre et un coupe-batterie a été installé.

Affichant 76 087 km, la voiture démarre au quart de tour et fonctionne à merveille. Avec son allure démodée, elle ne déclenche sur son passage que des réactions de sympathie. Bien assise sur ses jantes de 15 pouces chaussées de pneus Pirelli neufs, elle présente un comportement irréprochable. Elle est accompagnée d'un important dossier regroupant les anciens contrôles techniques, de nombreuses factures totalisant 9 600 € et un rapport d'expertise datant d'août 2010 et donnant une valeur de 17 000 €.

C'est une belle représentante d'une grande classique Volkswagen, dont les performances sont très honorables dans cette version 1303 LS.

This Beetle is the car of our collector's wife and was purchased in October 2010. Repainted in October 2014, the body of this endearing car is in excellent condition, with perfect alignment and stunning chrome. The beige leather seats, as well as the carpets and the soft top (which has apparently been replaced) look almost new. The steering wheel and wooden gearshift lever brighten the dark grey plastic dashboard, which is typical of the model. The latter does not suffer from any cracks caused by heat, as it is sometimes the case. The engine compartment is clean and a battery switch has been installed.

Displaying 76,087 km, the car starts like clockwork and works perfectly. With its outdated look, it gets sympathetic reactions from all passersby. Sitting on its 15-inch rims, shod with new Pirelli tires, the car drives impeccably. It comes with an impressive folder including its former technical inspections, numerous bills totaling € 9,600 and an expert's report dated August 2010, valuing the car at € 17,000.

This car is a beautiful representative of a great classic, whose performance is more than respectable in this 1303 LS version.

120

1959 MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET

Titre de circulation allemand German registration	• Restauration de haute qualité	• <i>High quality restoration</i>
Châssis n° 220 S/180 030 11 950 9783 Moteur n° 180924 11 950 25 61	• Modèle luxueux et confortable	• <i>Luxurious and comfortable car</i>
60.000 - 80.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Allure de grande classe	• <i>Very classy allure</i>



Ce magnifique cabriolet Mercedes 220 S a été importé des États-Unis le 19 août 1992 par la société Autocontex, à la demande de son propriétaire actuel. Aussitôt il lui fit bénéficier d'une restauration totale dont la qualité transparaît encore 23 ans après. Livrée neuve dans le New Jersey de teinte grise ("Graphitgrau") avec un intérieur en cuir gris perle ("Perlegrau"), elle a été repeinte en bleu marine avec sellerie en cuir brun.

Un important dossier photo atteste du soin qui a été apporté à la restauration : carrosserie et châssis ont été entièrement démontés et le moteur (d'origine) complètement remis en état, ainsi que les éléments de suspension, les freins, le circuit électrique et bien sûr tous les éléments de confort comme la sellerie, les boiseries en palissandre et la capote.

Totalisant 56 820 km, la voiture sera livrée avec un classeur reprenant tout son historique. (Note "2+" et valorisation à 110 000 € datant de 2010). De plus, elle est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine et de sa rarissime trousse à outils.

Lors de notre essai, la voiture a démarré au quart de tour. La boîte de vitesse est un régal et son comportement invite au voyage. Le six-cylindres est parfaitement réglé, la seule entorse à l'origine étant l'ajout d'un ventilateur pour sécuriser le refroidissement. Il s'agit donc d'un exemplaire particulièrement soigné d'une Mercedes qui allie confort, élégance et importance dans l'histoire de la marque.

This beautiful Mercedes 220 S cabriolet was imported from the United States upon the current owner's request on August 19th 1992 by the Autocontex company. Immediately, he decided to have the car comprehensively restored, the quality of which still shows some 23 years later. Delivered new in New Jersey in a grey shade ("Graphitgrau"), with pearl grey leather interior ("Perlegrau"), it was repainted in navy blue with brown leather upholstery.

An impressive photograph folder attests of the attention given to detail during the restoration: body and chassis were completely stripped and the original engine was completely restored, as well as the suspension components, the brakes, the electrical system and of course all of the comfort items, such as the upholstery, the

rosewood paneling and the soft top.

With 56 820 km on the clock, the car will come with a folder containing its entire history. (note "2+" and valuation of €110,000 from 2010). Furthermore, it comes with its original user manual and its very rare toolkit.

During our test, the car started at first turn of the key. The gearbox is a delight and the behavior of the car makes you want to go for a long drive, in outstanding comfort for the time. The six-cylinder is perfectly tuned, the only exception from the original configuration being the addition of a fan to ensure better cooling. This is a neatly cared Mercedes that combines comfort and elegance as well as importance in the brand's history.

1937 CITROËN TRACTION II BL CABRIOLET

Titre de circulation allemand <i>German registration</i>	• Restauration de qualité	• <i>High quality restoration</i>
Châssis n° 384595	• Modèle emblématique	• <i>An iconic model</i>
70.000 - 90.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Allure superbe	• <i>With superb allure</i>



Nous avons pu remonter l'histoire de ce cabriolet jusqu'en juin 1971 alors qu'il est immatriculé non loin du Havre. En novembre de la même année, un certain M. Le Guillou en devient propriétaire. Employé de la RATP, il répare la voiture, sans doute en état médiocre et comportant un moteur IID. En mai 1987, le carrossier André Lecoq la propose à Yvan Ginioux, grand collectionneur de la marque. Il décide de la faire complètement restaurer et Lecoq s'en charge mais, à l'issue des travaux, il n'est pas satisfait de la partie méca-

nique. La voiture passe alors entre les mains de plusieurs ateliers : Dine à Saint-Leu-la-Forêt, Rialland à Clichy, Alain Chauvet à Fontenay-Trésigny. C'est finalement chez Vincent Crescia, en Suisse, que la restauration est achevée selon les goûts du propriétaire. Un ensemble de factures totalisant des sommes importantes atteste de ces travaux. Entretemps, la voiture reçoit un rare porte-bagage Mersch correspondant au modèle. Enfin satisfait du résultat, Yvan Ginioux participe à plusieurs rallies de la Traction Universelle, avant

We were able to trace the history of this convertible till June 1971, when it was registered near Le Havre. In November of the same year, a Mr. Le Guillou became the owner. Employee of the Parisian public transport company, he repaired the car which was probably in poor condition and had an IID engine. In May 1987, the coachbuilder and restorer André Lecoq offered the car to Yvan Ginioux, a great collector of Citroëns. He decided to have the car completely restored by Lecoq,

but in the end was not satisfied with the mechanical aspects. The car then spent time at several workshops: Dine in Saint-Leu-la-Forêt, Rialland in Clichy, Alain Chauvet in Fontenay-Trésigny. It was ultimately at Vincent Crescia, in Switzerland, that the restoration was completed according to the owner's standards. A set of bills totaling significant amounts attests to this work. Meanwhile, the car received a rare Mersch rack matching with the car. Finally satisfied with the



de céder la voiture en novembre 2001 à M. Nolte, à Offenbach, qui la garde jusqu'en octobre 2005, date à laquelle il s'en sépare au profit de notre collectionneur. Affichant aujourd'hui 60 070 km, la voiture est en très bel état et tourne à merveille. La carrosserie est parfaitement alignée et l'habitacle est comme neuf, tout comme la capote. Un très bel exemplaire d'une voiture emblématique et plaisante à utiliser.

result, Yvan Ginioux took part in several rallies of the Traction Universelle before selling the car in November 2001 to Mr. Nolte, in Offenbach, who kept the car till October 2005, when it was acquired by our collector. With 60 070 km on the clock, the car is in very nice condition and runs beautifully. The body is perfectly aligned and the interior is like new, just like the soft top. A very nice example of an iconic car and genuine fun to use.



1940 BMW 327 CABRIOLET

Titre de circulation allemand <i>German registration</i>	• Restauration très soignée	• <i>Very careful restoration</i>
Châssis n° 87220 Moteur n° 87206	• Voiture élégante et vive	• <i>An elegant and lively car</i>
120.000 - 160.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Moteur aussi célèbre qu'agréable et endurant	• <i>Famous, reliable and pleasant engine</i>



Dès son acquisition en 1999 par notre collectionneur, cette BMW 327 a fait l'objet d'une restauration intégrale : carrosserie, sellerie, moteur, boîte de vitesses, rien n'a été oublié et, presque 16 ans plus tard, le résultat présente une belle patine conférant à l'auto un charme incomparable. Estimée 85 000 € peu avant son achat, l'auto recevra

la note "I-" et une estimation à 160 000 € lors de son expertise Classic Data. Aussi belle à regarder qu'à conduire, cette voiture offre un comportement irréprochable, étonnamment facile pour une machine de 1940. Son célèbre moteur six-cylindres, abondamment exploité par la suite sur les AC et Bristol, montre un réel

Since its acquisition in 1999 by our collector, this BMW 327 was subject to a complete restoration: bodywork, upholstery, engine and gearbox, nothing was left out, and almost 16 years later, this result presents a beautiful patina, giving the car a unique charm. Estimated at € 85,000 shortly before its

purchase, this car received a rating of "I-" and is estimated at € 160,000 as per the Classic Data's report. As beautiful to look at, as it is to drive, this car offers impeccable dynamics, and is surprisingly easy to drive for a machine from 1940. Its famous six-cylinder engine, much used later on AC



agrément de conduite : relativement légère, elle paraît presque agile et vive. Comme les trois autres voitures de la collection, elle est accompagnée d'un dossier solide: factures, rapports d'expertise, photos de la restauration et notes du propriétaire sont là pour confirmer le soin apporté aux travaux et à l'utilisation.

Ayant parcouru 8 857 km depuis sa restauration totale, cette BMW 327 est une belle occasion d'accéder à l'une des voitures de la marque ayant largement contribué à sa notoriété grâce à ses performances, son élégance et sa fiabilité toute germanique.

and Bristol cars, demonstrates a real driving pleasure: relatively light, it feels agile and lively. Like the three other cars in the same collection, it comes with an impressive record of invoices, expert's reports, photos of the restoration and notes from the owner, all confirming the attention to the work done and

the careful use of the car. Having covered 8,857 km since its comprehensive restoration, this BMW 327 is a great opportunity to acquire one of the cars that largely contributed to the brand's notoriety thanks to its performance, its style and its German reliability.

1936 RILEY SPRITE SPORTS

Carte grise française
French registration

Châssis n° S26S 4920
Moteur n° P5650

200.000 - 300.000 €

- Très rare Riley Sprite authentique
- Historique sportif fourni
- Complètement restaurée

- *Very rare, authentic Riley Sprite*
- *Recorded racing history*
- *Completely restored*

Une des particularités de certains modèles de Riley, dont celle que nous présentons, provient de leur architecture moteur très spéciale. Lancé en 1926 dans sa première configuration 1 087 cm3 et conçu par les frères Percy et Stanley Riley, ce quatre-cylindres présente deux arbres à cames placés haut dans le bloc et agissant sur des soupapes inclinées, dans une chambre de combustion hémisphérique. Ce moteur, qui sera décliné en plusieurs cylindrées et dont la conception sera reprise sur les ERA de compétition, a contribué à la personnalité sportive des Riley et à leur succès en course. En 1935, le constructeur présentait la Sprite, très joli roadster deux places dont le moteur 1,5 litre offrait des spécifications sportives et développait quelque 60 ch. En

version TT, ce modèle s'est distingué à plusieurs reprises, remportant notamment l'Ulster Tourist Trophy en 1935 et 1936 entre les mains de Freddie Dixon, un des pilotes et préparateur ayant le plus contribué à la renommée de Riley.

La voiture que nous présentons est une des rares Riley Sprite authentiques. Elle est bien connue du Riley Register anglais, sous son immatriculation d'origine CVM 208. Les éléments historiques dont nous disposons proviennent notamment d'un document rédigé par Patrice Daudier de Cassini et Étienne Paul-Cavalier, anciens propriétaires de la voiture. Elle a été immatriculée neuve le 7 août 1936 et aurait pris part en 1937 au Trial de Land's End, en

One particularity of certain Riley models, including the one we are offering, comes from their very special engine architecture. Launched in 1926 in its first 1087cc configuration and designed by brothers Percy and Stanley Riley, this four-cylinder had two camshafts located high in the block and acting on angled valves in a hemispherical combustion chamber. This engine, which would be available in several displacements and whose design can be seen in the racing ERAs as well, contributed to the sporty personality of Riley, and their success in competition. In 1935, the manufacturer launched the Sprite, a neat two-seat roadster with a 1.5-liter engine offering sporting

specifications and developed some 60bhp. The TT version distinguished itself on several occasions, especially when winning the Ulster Tourist Trophy in 1935 and 1936, in the hands of Freddie Dixon, a racer who greatly contributed to Riley's reputation.

The car we are offering is one of the few authentic Riley Sprites. It is well-known of the English Riley Register, with its original registration of CVM 208. The historical evidence we have obtained comes from a document written by Patrice Daudier de Cassini and Stephen Paul-Cavalier, former owners of the car. It was registered new on August



© Cyril de Plater

Cornouailles, entre les mains de Philip "Porky" Lees, amateur de Frazer-Nash à chaînes. A la fin des années 1940, cette voiture appartenait à Dick Snead, avant de passer quelque temps en Écosse. Un de ses propriétaires les plus célèbres à été Franck Pocklington, qui l'a achetée en 1957 à Stanley Burville, un des spécialistes Riley de l'époque. La voiture était alors dépourvue d'ailes et son moteur 1 500 cm3 Riley (n°35-4779) avait été préparé pour la course, avec quatre sorties d'échappement traversant le capot. Franck Pocklington a poursuivi la préparation et a équipé la voiture d'ailes récupérées sur la Delage 3 litres de compétition ex-Louis Gérard (n°50688) qui avait remporté le Tourist Trophy en 1938. Celle-ci avait été cédée à Pat Garland qui

l'avait laissée dans le même garage que la Riley, d'où cet emprunt. Aujourd'hui, la voiture comporte encore ces splendides ailes profilées, fabriquées à l'époque par Figoni. Après avoir participé à diverses épreuves du VSCC en Grande-Bretagne – on la retrouve notamment à Silverstone -, Franck Pocklington a revendu la voiture à Stanley Burville, à la fin de l'année 1961. On perd ensuite sa trace jusqu'à son achat le 24 août 1965 par A. Barry Clark, basé à Bernardsville, aux États-Unis. Deux ans plus tard, le 5 septembre 1967, il l'a cédée à Luigi Chinetti Motors et c'est là que Patrice Daudier de Cassini et Étienne Paul-Cavalier en ont fait l'acquisition. La Riley est arrivée par bateau à Cherbourg début 1975 et a poursuivi par la route sans problème. >>>

7th 1936 and had taken part in the 1937 Land's End Trial, in the hands of Philip "Porky" Lees, a Frazer-Nash enthusiast. In the late 1940s, the car belonged to Dick Snead, and then spent some time in Scotland. One of its most famous owners was Frank Pocklington. He bought it in 1957 from Stanley Burville, one of the Riley specialists of the time. The car had no wings and the 1500 cc Riley engine (No. 35-4779) was prepared for racing, with four exhausts coming out of the hood. Franck Pocklington continued to tune the car and equipped it with wings recovered from a 3 liter racing Delage, formerly owned by Louis Gérard (No. 50688), which had won the Tourist Trophy in

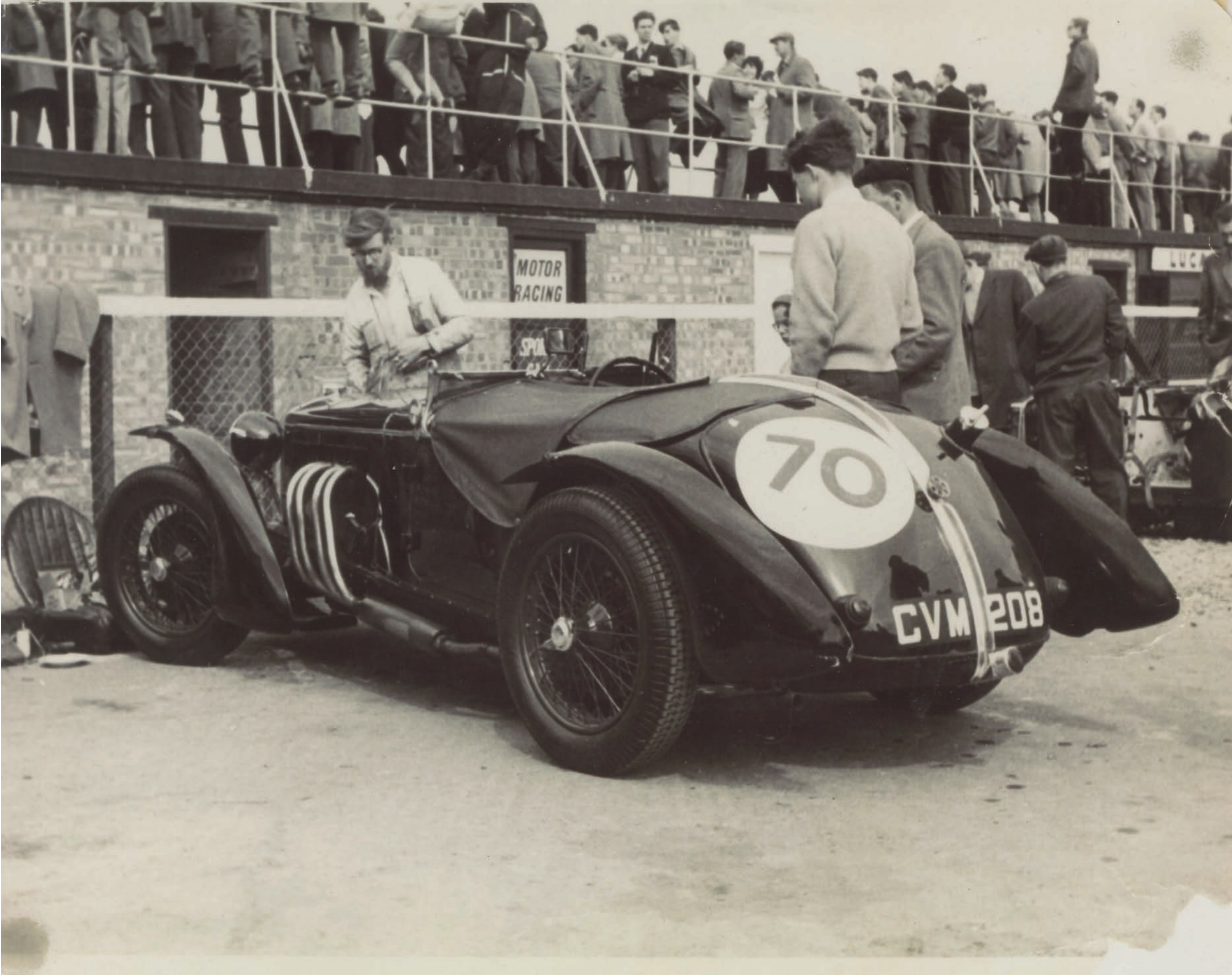
1938. The Delage was sold to Pat Garland, who left the Riley in the same garage –which explains the wings' modification. To this day, the car still has these splendid, profiled fenders, made by Figoni. After participating in various VSCC events in Britain - including one at Silverstone - Franck Pocklington sold the car to Stanley Burville in late 1961. We then lose track of the car's history until its purchase on August 24th, 1965 by Barry A. Clark, based in Bernardsville, USA. Two years later, on September 5th 1967, the car was sold to Luigi Chinetti Motors. It is from the latter that Patrice Daudier de Cassini and Stephen Paul-Cavalier acquired the car. The Riley arrived by boat in>>>

>>>Elle était alors de teinte rouge sombre Riley et comportait son moteur "compétition", dépourvu de son échappement spécial mais fonctionnant très bien. Les propriétaires l'ont engagée avec succès à l'épreuve VEC du Mans 1976, en effectuant le trajet aller-retour par la route. Quelques mois plus tard, une tulipe de soupape s'étant cassée, le démontage a révélé un moteur très fatigué, ayant souffert de son utilisation intensive. Les propriétaires ont donc acheté un moteur 1500 cm3 plus calme (n°37-6418) provenant d'une Riley Kestrel Sprite et acheté le 20 février 1982 à PA Baker, à Chingford (Londres), en pièces détachées et remonté par Racing Diffusion, à Levallois. Parallèlement, la voiture a été confiée en novembre 1985 aux Ateliers de Restauration de Touraine, à Sorigny, pour remise en état de la carrosserie et de la sellerie. Confiée successivement aux Ateliers de Touraine, aux établissements Celcit (Pavilly, 76), Gilbert Garcia (Rouen) et Doudemont, la voiture a bénéficié de travaux de remise en état depuis la mise à nu du châssis, redressage, réfection des bois et de la carrosserie. L'ensemble des travaux était terminé en août 1995, juste à temps pour que la voiture soit exposée au concours d'élégance de Bagatelle, en septembre 1995.

Le 4 mai 2001, cette voiture, équipée d'une boîte présélective Wilson, était cédée au propriétaire actuel, collectionneur de longue date bien connu des milieux cyclecaristes dont il est une figure. Les Riley Sprite sont des voitures rares, puisque la production a été limitée à 49 exemplaires, et très appréciées dans le monde des amateurs de voitures de sport d'avant-guerre. Celle-ci présente l'avantage d'un historique sportif très intéressant, suivi, combiné à l'allure particulière que lui donnent ses ailes spéciales Figoni.

>>> *Cherbourg in early 1975, and continued on the road without any problems. It was in a dark red Riley hue and had its "competition" engine, without its special exhaust, but otherwise working fine. The owners have successfully participated at the VEC test of Le Mans 1976 by doing the round-trip by road. A few months later, with a valve guide broken, the opening up of the engine revealed it was very tired engine, having suffered from heavy use. The owners bought a more sensible 1500cc engine (No. 37-6418) from a Kestrel Riley Sprite acquired on February 20, 1982 from P A Baker, in Chingford (London), in pieces, and had it reassembled by Racing Diffusion in Levallois. The car was handed to Touraine Restoration Workshops in Sorigny for restoration of the bodywork and upholstery in November 1985. Successively the car went to Ateliers de Touraine, the Celcit garage (Pavilly, 76), Gilbert Garcia (in Rouen) and Doudemont garage, all the while benefitting from an extensive restoration work, the chassis was stripped back to bare metal, straightened and overhaul of the woodwork and body. All work was completed by August 1995, just in time for the car to be shown at the Bagatelle Concours d'Elégance, in September 1995.*

On 4th May 2001, this car, equipped with a Wilson pre-selector, was sold to the current owner, a well-known and longtime collector of cyclecars. Since production was limited to just 49 units, Riley Sprites are rare cars. They are very popular with pre-war sports car enthusiasts. This car present the advantage of having a great, well documented sporting history, combined with the distinctive look the special Figoni-made wings give to the car.



© droits réservés

1949 DELAHAYE 135 M CABRIOLET GUILLORÉ

Titre de circulation français
French registration

Châssis n° 801242
Moteur n° 801242

100.000 - 200.000 €

- Éléante carrosserie Guilloré
- « Dans son jus d’origine »
- Belle carrosserie française

- *Elegant Guilloré body*
- *In original condition*
- *Beautiful French body*

Chez Delahaye, le Type 135 a constitué une incontestable réussite, qui a contribué à la réputation et au succès de la marque. Ce modèle, équipé d'un robuste six-cylindres culbuté (ici en cylindrée 3,5 litres), a fait merveille en compétition sur circuit (victoire aux 24 Heures du Mans), en rallye (victoire au rallye

de Monte Carlo), mais aussi lors des concours d'élégance. En effet, se prêtant fort bien aux interprétations des carrossiers, ce châssis est sans doute celui qui a bénéficié de la plus grande variété d'habillages jamais réalisés sur un même modèle : Chapron, Figoni & Falaschi, Saoutchik, Labourdette, Antem,>>>

The Type 135 was a great achievement which contributed to Delahaye's reputation and success. This model, powered by a robust six-cylinder engine (here in 3.5-liters guise), did wonders in track competition (victory at the Le Mans 24 Hours), rallying (victory at the Monte Carlo Rally),

as well as at concours d'élégance. Suitable to various coachbuilders' works, this chassis is probably the one that has received the widest variety of bodies ever produced on the same model: Chapron, Figoni & Falaschi, Saoutchik, Labourdette, Antem, Franay or Guilloré, as well as>>>





Une Delahaye 135 M Guilloré de la même période © Archives Jean-Paul Tissot

>>> Franay ou Guilloré s'y sont intéressés, mais aussi des ateliers plus confidentiels comme Duval, Sical ou Köng. Alphonse Guilloré, crée sa carrosserie en 1929 et habillera de très nombreux châssis de Delahaye 135 de 1934 à 1954.

Selon les archives de Jean-Paul Tissot, cette Delahaye 135 M a été livrée à son premier propriétaire dans le département de la Seine et recevait l'immatriculation 2825 RQ 9. Sa ligne est caractéristique du style semi-ponton de la carrosserie Guilloré. Le 5 décembre 1953, on la retrouve immatriculée à Paris et le 10 avril 1963, elle change de propriétaire et roulera dans le Puy de Dôme entre les mains de Jean Chambon. En 1995, la Delahaye est exposée au Salon Rétromobile sur le stand de Claude Frésard du Musée de Muriaux en Suisse. En 2013, elle sera de nouveau sur le Salon parisien. Le propriétaire actuel en a fait l'acquisition à cette occasion et rejoindra sa collection à côté de

Paris, vers la Ferté Allais. Elle sera garée aux côtés de la Bugatti 57 de la vente mais ne roulera que très peu. Il s'agit d'une succession. Pour cette raison, nous l'avons retrouvée dans la grange au fond de la propriété, avec la Bugatti, recouverte de poussière de trois années d'arrêt. Elle se présente donc dans son jus et sera à redémarrer. Son tableau de bord est superbe avec son volant, ses boutons et autres accessoires en plexiglas. Sa sellerie est de couleur beige/havane avec des moquettes bleues d'origine.

Les Delahaye 135 sont des voitures très performantes, très agréables à utiliser et dans une version cabriolet, quatre places sous capote, avec la signature d'un carrossier français réputé, il s'agit d'une superbe opportunité d'acquérir une marque noble de l'histoire de l'automobile française.

>>> *some lesser known workshops like Duval, Sical or Köng. Alphonse Guilloré created his coachbuilding facilities in 1929 and designed bodies for many Delahaye 135 chassis from 1934 to 1954.*

According to Jean-Paul Tissot's archives, this Delahaye 135 M was delivered to its first owner in the Seine department, and received registration number 2825 RQ 9. The design is characteristic of the semi-pontoon Guilloré body style. On December 5, 1953, the car was registered in Paris, and on April 10, 1963 it changed hands to Jean Chambon from the Puy de Dôme region. In 1995, this Delahaye was on show at the Rétromobile Show, on Claude Frésard's stand from the Muriaux Museum in Switzerland. In 2013, the car was exhibited again in the Retromobile Show in Paris, where the current owner acquired it and brought it to La Ferté Allais

near Paris with the rest of his collection. It was stored alongside with the Bugatti 57 of the sale and was hardly used. The two cars are today an inheritance and found in the barn in the back of the property, both covered in three years worth of dust.

It is in original unrestored condition and will have to be restarted. The dashboard, along with its steering wheel, switches, and Plexiglas accessories is superb. Its upholstery is beige/tan with original blue carpets.

Delahaye 135s are very pleasant to use high performance cars, and in a convertible version, with four seats, and the signature of a prominent French coachbuilder, this is a great opportunity to acquire one of the noblest cars in French automotive history.



1937 BUGATTI TYPE 57 VENTOUX COACH USINE

Carte grise française
French registration
Châssis n° 57547
Moteur n° 384
250.000 - 350.000 €

- État d'origine rare
- Historique suivi et clair
- Ex-famille Peugeot

- *Rare original condition*
- *Known, continuous history*
- *Ex-Peugeot family*

Le châssis roulant Type 57 à moteur 384 est assemblé à l'usine en avril 1937 avec huit autres châssis Type 57 et un seul du nouveau modèle Type 57C. Sa carrosserie Ventoux, coach quatre places, est terminée à l'atelier le 22 avril 1937. Le véhicule est ainsi décrit dans le cahier : "Coach 57/384. 22.4.37. Vert Mousse cuir havane."

Ce type de carrosserie Ventoux, la troisième sur ce châssis, montre un dessin de capot comportant trois rangées de cinq ouïes verticales. Elle ne sera produite qu'entre octobre 1936 et juin 1937 et totalisera moins de 30 exemplaires. Le Registre de vente mensuel indique au crayon : "57547-384 Paris. 23.4.37", surchargé>>>

The Type 57 rolling chassis with engine 384 was assembled at the factory in April 1937 along with eight other Type 57 chassis and one new Type 57C model. Its Ventoux four-seater coach body was completed in the workshop on April 22nd 1937. The vehicle is described in the log as : "Coach 57/384. 22.4.37. Vert Mousse cuir

havane."
This type of Ventoux coachwork, the third to be built on this chassis, featured a bonnet design with three rows of five vertical vents. A total of less than 30 examples were produced between October 1936 and June 1937. Recorded in pencil in the monthly sales register is : "57547-384 Paris. >>>





>>> à l'encre : "Créquy. 4.5.37". Créquy et Cornette dirigent la concession Bugatti de Lille, dont le garage se situe au 59 rue d'Artois. La bourgeoisie de la métropole, issue de l'industrie textile, est une bonne et fidèle cliente.

La Bugatti châssis 57547 est immatriculée neuve à la date indiquée par le Registre de vente, soit le 4 mai 1937, sous le numéro 3361 MD 3. L'heureux premier propriétaire est Jean Barthelemy, domicilié au 74 boulevard de Paris, à Roubaix, aujourd'hui boulevard du Général de Gaulle. C'est la seule Bugatti qu'il possèdera jamais. Il se peut qu'il ait été apparenté à Marcel Barthelemy, également de Roubaix : assureur, c'est alors le seul autre amateur de Bugatti de ce nom dans ce département. Il a possédé entre 1924 et 1934 au moins sept Bugatti :

16-soupapes, Type 30, Type 38, Grand Sport 2,3 litres, 3 litres et deux 5 litres Type 46. Il est possible qu'il ait transmis sa passion à Jean Barthelemy, qui conserve sa Bugatti verte jusqu'en 1946.

Le 1er octobre 1946, elle est immatriculée, toujours dans le Nord, au nom de Pierre Wandewynckele, domicilié 75 rue de Wervicq à Bousbeque. Cette adresse correspond à la commune où son père Ignace Wandewynckele (1898-1976) possède une usine de tissage et blanchisserie. Cet industriel fait partie de la bourgeoisie lilloise.

Le 18 décembre 1948, Pierre Wandewynckele fait enregistrer sa Bugatti à sa nouvelle adresse du 29 avenue de Verdun à Marcq-en-Barœul. La maison dispose d'un très grand garage convenant mieux au véhicule.

>>> **23.4.37", and on top in ink "Créquy. 4.5.37". Créquy and Cornette ran the Bugatti dealership in Lille, with a garage at 59 rue d'Artois. The city's upper class which made its fortune from the textile industry was a good and faithful clientèle. Chassis 57547 was registered new on the date indicated in the sales register; 4 May 1937, with registration number 3361 MD 3. The lucky first owner was Jean Barthelemy, who lived at 74 boulevard de Paris, in Roubaix, today known as boulevard du Général de Gaulle. It was the only Bugatti he ever owned. He may have been related to Marcel Barthelemy, also from Roubaix, who was an insurer; and the only other Bugatti enthusiast of this name in the department. He had owned at**

least seven Bugatti between 1924 and 1934 : a 16-valve, Type 30, Type 38, Grand Sport 2.3 litres, 3 litres and two 5-litre Type 46s. It is quite possible that he passed on his passion to Jean Barthelemy, who kept his green Bugatti until 1946.

On October 1st 1946 it was registered, still in the North of France, in the name of Pierre Wandewynckele, of 75 rue de Wervicq in Bousbeque. This address corresponds to the commune where his father Ignace Wandewynckele (1898-1976) owned a textile factory and laundry business. The industrialist was part of the Lille bourgeoisie.

On 18 December 1948, Pierre Wandewynckele had his Bugatti registered at the new address of



Le 27 novembre 1950, la Bugatti quitte les brumes du Nord pour rejoindre la capitale, où elle est immatriculée sous le numéro 4300 N 75 au nom de Raymond Dupont, domicilié 17 rue Henri Barbusse, dans le 5e arrondissement de Paris. Cette résidence, aujourd'hui détruite, jouxte le collège Lavoisier. Notre homme est entrepreneur en peinture et vitrerie, et passionné de Bugatti : après avoir acheté le coach Ventoux, il devient propriétaire en décembre 1951 de la sublime Atalante Gangloff 57S, châssis 57532. En avril 1952, Raymond Dupont se défait de ses deux premières Bugatti par l'intermédiaire de René Hermanns, garagiste d'Asnières spécialiste de la marque, pour acquérir une sage berline Type 57 de 1939 qu'il utilisera jusqu'en 1958. La vente est matérialisée par

une facture au nom de JJ Peugeot, datée du 22 mars 1952 : "Vente de la Bugatti 57 immatriculée 4300 N 75, par René Hermanns, Garage du Pur Sang, 8 rue de Malakoff à Asnières, pour la somme de 150.000 FF."

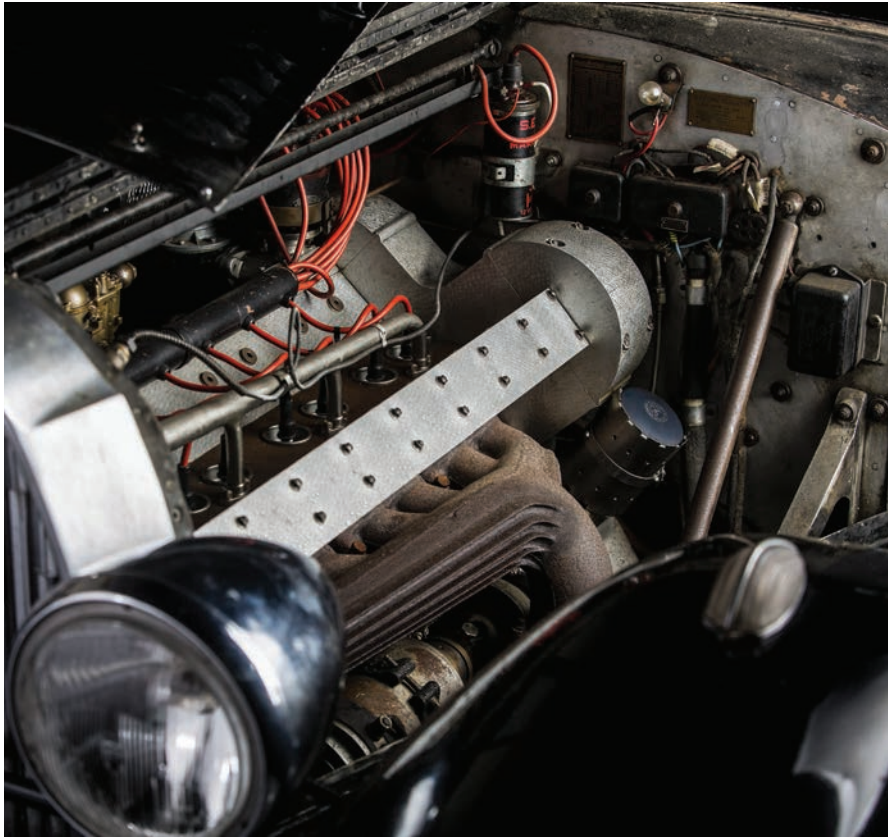
Le 7 avril 1952, le coach Ventoux 57547 quitte officiellement Paris pour la Franche-Comté, où il est enregistré au nom de Jean-Jacques Peugeot, en sa propriété du 11 rue Pasteur à Audincourt. La Bugatti reçoit l'immatriculation 537 AE 25. >>>

29 avenue de Verdun in Marcq-en-Barœul. The house had a spacious garage more suitable for the car:

On 27 November 1950, the Bugatti left the mists of northern France to head to the capital, where it was registered 4300 N 75 in the name of Raymond Dupont, of 17 rue Henri Barbusse, in the 5th arrondissement of Paris. This residence, no longer standing, was adjacent to the Lavoisier college. The new owner was an entrepreneur dealing in paint and glazing who was passionate about Bugatti : in December 1951, after buying the Ventoux, he became the owner of a sublime Atalante Gangloff 57S, chassis 57532. In April 1952, Raymond Dupont disposed of his two first

Bugatti through the intermediary of René Hermanns, a marque specialist based in Asnières, so that he could buy a sensible 1939 Type 57 saloon that he used until 1958. The sale is recorded by an invoice in the name of JJ Peugeot, dated 22 March 1952 : "Vente de la Bugatti 57 immatriculée 4300 N 75, par René Hermanns, Garage du Pur Sang, 8 rue de Malakoff à Asnières, pour la somme de 150.000 FF."

On 7 April 1952, the Ventoux 57547 officially left Paris for Franche-Comté where it was registered in the name of Jean-Jacques Peugeot, at his property 11 rue Pasteur in Audincourt. The Bugatti was given the registration number 537 AE 25.>>>



>>>Jean-Jacques Peugeot (1899-1984)
Né le 10 avril 1899 dans la commune de Valentigney, Jean-Jacques Peugeot se marie en 1925 avec Jacqueline Blech. Cet héritier d'une des branches Peugeot devient alors gérant de la Société Peugeot-Japy, qui usine des pièces pour l'industrie textile. En 1929, il achète une Bugatti Type 44 berline, puis roule en Peugeot 402. Pour son usage quotidien, il est tenu d'utiliser des Peugeot, 203, puis 403 et 404. Son petit-fils, Jean-François Bouzanquet, né en 1952, se souvient de la Bugatti dans laquelle il jouait enfant :

"La voiture était noire cuir havane. Mon grand-père avait toujours rêvé d'une Bugatti 57. Il se la procura en région parisienne cette voiture qui se révéla une "pompe à ennuis" ; il roula peu avec. Elle était entretenue par Maurice Baroudel, propriétaire du Central Garage à Audincourt, qui démontra le moteur, le bloc ayant gelé. Il fut mal réparé, avec une

plaque en aluminium, si bien qu'un bloc neuf fut commandé à Molsheim..." JF Bouzanquet possède toujours, en souvenir, le bloc fendu.

La mort dans l'âme, le petit Jean-François voit partir la Bugatti un jour d'hiver 1961 : le coach noir est vendu le 21 février 1961 à un collectionneur de Montbéliard du nom de Jean Rauch, ingénieur "fluide" chez les Automobiles Peugeot. Au cours des années qui suivent, il participe à de nombreuses concentrations Bugatti, dont celles des E.B.A à Molsheim, tous les ans en septembre à partir des années 1980. Elle prend part également en 1981 aux festivités du centenaire de la naissance d'Ettore Bugatti.

En 1995, JF Bouzanquet, maintenant adulte, se donne les moyens de racheter au collectionneur montbéliardais la Bugatti de son enfance. La voiture n'a pas changé, toujours dans sa livrée noire et son intérieur havane qui a été conservé. Le 15 juin

>>>Jean-Jacques Peugeot (1899-1984)
Born on April 10th 1899 in the commune of Valentigney, Jean-Jacques Peugeot married Jacqueline Blech in 1925. Heir to one of the Peugeot branches, he went on to manage Peugeot-Japy, a company fabricating parts for the textile industry. In 1929 he bought a Bugatti Type 44 saloon, then drives a Peugeot 402. For his daily use, he was required to use Peugeots and had a 203, and later a 403 and 404. His grand-son, Jean-François Bouzanquet, who was born in 1952, remembers the Bugatti in which he played as a child: « The car was black with tan leather interior. My grandfather had always dreamed of a Bugatti 57. He bought this car in the Paris region, and it proved to have a « troublesome pump »; he drove it very little. It was maintained by Maurice Baroudel, owner of the Central Garage in

Audincourt, who took out the engine as the block had frozen. It had been badly repaired with an aluminium strip, so a new block was ordered from Molsheim... ». JF Bouzanquet still owns the cracked block as a souvenir.

With a heavy heart, the little Jean-François watched the Bugatti leave one winter's day in 1961 : the black saloon was sold on February 21st 1961 to a collector from Montbéliard by the name of Jean Rauch, a « fluid » engineer at Automobiles Peugeot. In subsequent years he took part in numerous Bugatti meetings, including those held by E.B.A. at Molsheim, every year in September since the 1980s. The car also took part in celebrations to marking the centenary of the birth of Ettore Bugatti in 1981.

In 1995, JF Bouzanquet, now an adult, found himself with the means to buy back the Bugatti of

1995, elle est officiellement sa propriété. A son volant, JF Bouzanquet sillonne les routes de France et profite enfin du plaisir de conduire la Bugatti familiale. Il l'équipe de roues neuves, peintes en noir. Elle fonctionne alors parfaitement bien. L'entretien est réalisé au garage Novo, changer l'huile au fil des km étant la seule contrainte !

En janvier 2002, la Bugatti est cédée à deux amateurs lyonnais éclairés, Yves Anselin et Franck Levotre. Une petite révision mécanique (réglage du carburateur, changement des conduites, vidange...) est entreprise au garage Novo en septembre 2002. En Juillet 2004, le véhicule est cédé à Pierre-Marie Knoll, en banlieue parisienne. Ce passionné a commencé à collectionner les voitures et les motos il y a une trentaine d'années en débutant modestement avec des voitures populaires et, au fil des années, faisant monter en qualité sa collection pour atteindre son rêve ultime : une

Bugatti. Nous l'avons découverte dans la grange de sa propriété aux côtés de la Delahaye 135 Cabriolet par Guilloiré. Les deux autos n'ont pas roulé les trois dernières années, restant à l'abri et au sec dans la grange. Aussi, elles étaient toutes les deux recouvertes de poussière, offrant l'émotion si émouvante que seules les sorties de grange peuvent procurer ! Cette belle Bugatti ne sera donc qu'à redémarrer.

En 80 ans de bons et loyaux services, le coach Ventoux aura ainsi connu très peu de propriétaires et n'aura subi aucune altération de son origine. La peinture noire qui l'habille aujourd'hui était déjà celle de 1952.

his childhood from the collector from Montbéliard. The car had not changed and was still in its black livery with tan interior which had been conserved. The car officially became his on June 15th 1995. Mr Bouzanquet sat behind the wheel and sped around French roads, finally able to enjoy driving the family Bugatti. He had new wheels fitted, painted black. The car ran perfectly well and it was maintained by the Novo garage, with regular oil changes being the only requirement!

In January 2002, the Bugatti was sold to two enthusiasts from Lyon, Yves Anselin and Franck Levotre. A minor mechanical service (adjustment of the carburetor; hoses replaced, oil change) was carried out by the Novo garage in September 2002. In July 2004, the vehicle was sold to Pierre-Marie Knoll, in the outskirts of Paris. This enthusiast started to collect cars

and motorcycles some thirty years ago, beginning modestly with popular cars and over the years improving the quality of his collection in order to realise his ultimate dream: a Bugatti. We discovered the car in the barn of his property alongside a Delahaye 135 Cabriolet by Guilloiré. The two cars have not been driven for the last three years, but remained protected and dry in the barn. Both cars were completely covered in dust, evoking an emotional thrill that only barnfinds can! This stunning Bugatti therefore only needs to be started up.

In 80 years of loyal service, this Ventoux coach has known only a small number of owners and hasn't suffered any alterations since new. The black paint on the car today is the original paint from 1952.

1947 DELAGE 3 LITRES BIPLACE COMPÉTITION USINE

Ex Ecurie Watney, pilotée par Etancelin et Trintignant, ex 24 Heures du Mans 1949
Ex Ecurie Watney, raced by Etancelin and Trintignant, ex 24 Heures du Mans 1949

Titre de circulation français <i>French title</i> Châssis n° 880003 1.200.000 - 1.400.000 €	- État de préservation exceptionnel pour une voiture de compétition - Historique suivi et clair, faible nombre propriétaires dont Auguste Veuillet et Charles Pozzi - Pilotée par de grands noms de la compétition comme "Phi-Phi" Etancelin et Maurice Trintignant - Pièce historique importante	<i>Exceptional preserved condition for a competition car</i> <i>Clear, continuous history, small number of owners including Auguste Veuillet and Charles Pozzi</i> <i>Raced by top names such as "Phi-Phi" Etancelin and Maurice Trintignant</i> <i>Important piece of history</i>
--	---	--

Au lendemain de la crise de 1929, Delage est en sérieuse difficulté et son avenir est en jeu. Walter Watney, dynamique agent pour la marque à Paris, est conscient des atouts du constructeur et décide de le racheter en 1935. Parallèlement, un rapprochement est effectué avec Delahaye, accompagné d'une certaine simplification des gammes.

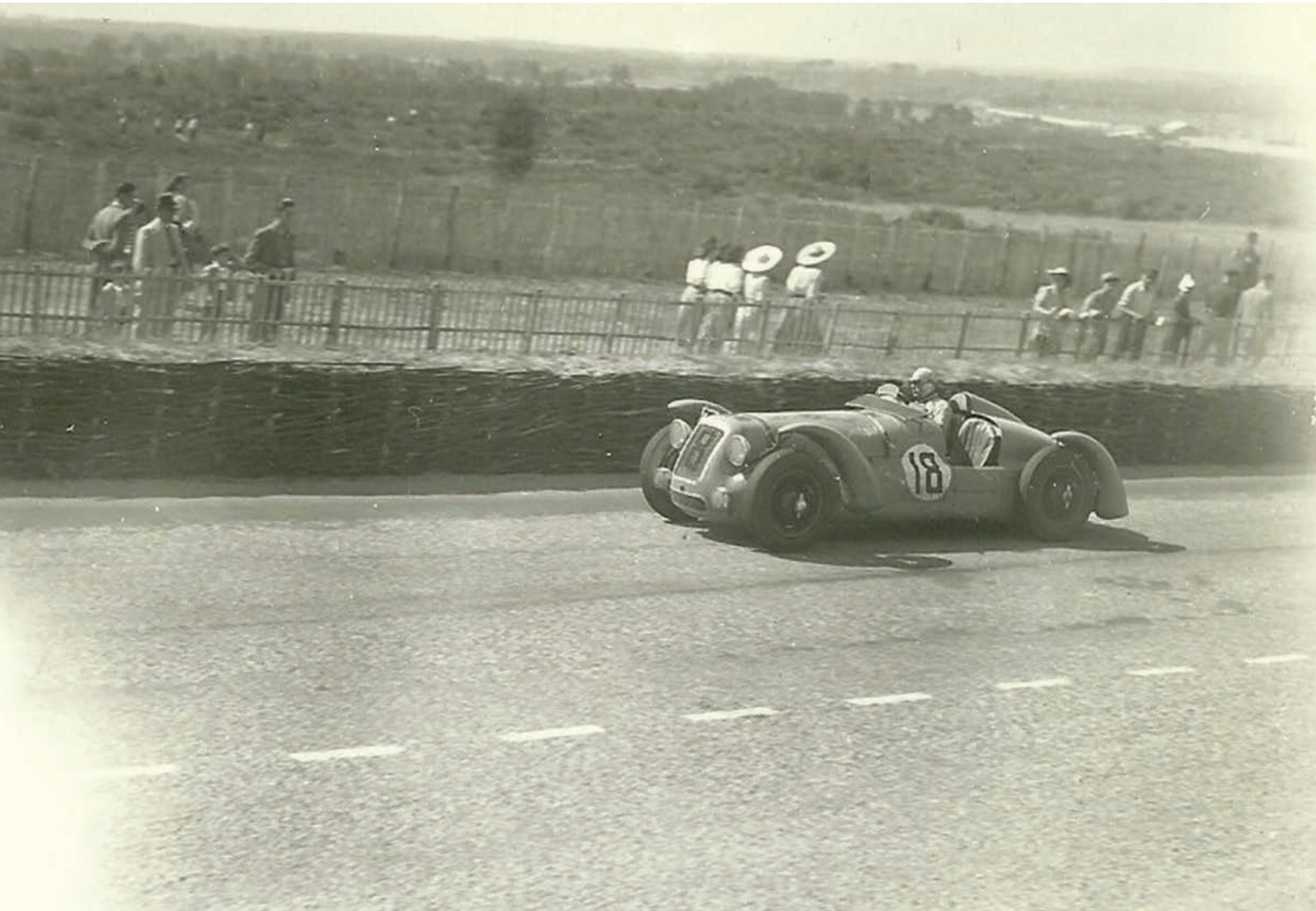
Par ailleurs, Watney connaît parfaitement l'influence de la compétition sur les ventes. A l'époque, de bons résultats en course ont un effet immédiat sur le carnet de com-

mandes et Watney en a la preuve lorsque Louis Gérard engage sa Delage personnelle, un coach 3 litres modifié, en compétition pour la saison 1937. Il parvient même à terminer quatrième au 24 Heures du Mans avant de transformer sa voiture en version découverte. Ce succès incite Watney à créer en 1939 l'écurie Walter Watney, qui est en fait l'écurie usine officielle et qui va lui servir pour engager ses propres voitures en course. Deux Delage 3 litres sont préparées et enregistrent des résultats très >>>

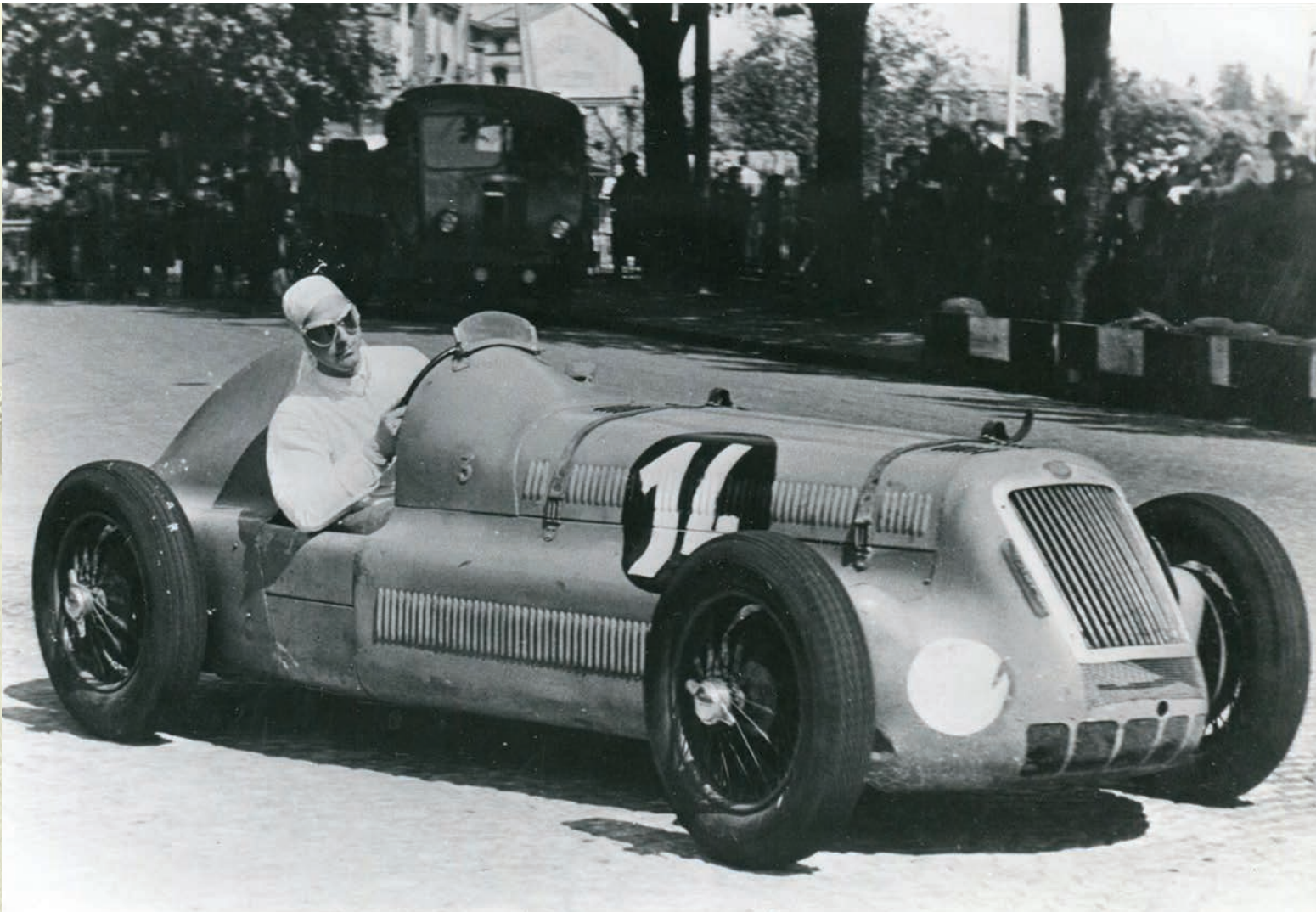
Following the 1929 crisis, Delage found itself in serious trouble with its future at stake. Walter Watney, the dynamic agent for the marque in Paris, was aware of the manufacturer's strengths and decided to buy the business in 1935. At the same time relations were made tighter with Delahaye and the range of models was simplified.

Watney understood how involvement in competition influenced sales figures. At that time, good results in racing had

an immediate effect on the order book and Watney had proof of this when Louis Gérard competed in his own Delage, a modified 3-litre saloon, during the 1937 season. He finished a remarkable 4th in the Le Mans 24 Hour Race before transforming his car into a convertible. This success encouraged Watney to set up the Ecurie Walter Watney in 1939, the official factory team that enabled him to enter his own racing cars. Two 3-litre Delages were prepared and recorded>>>



#880 003 aux 24 Heures du Mans 1949 © Archives Christophe Pund, les Damiers



#880 003 GP Suisse 1947 Urzeler © Archives les Amis de Delage





#880 003 GP de Belgique 1947 © Archives Corsa Research



>>> satisfaisants en endurance, dont une deuxième place aux 24 Heures du Mans 1939.

La guerre met un terme brutal à cette belle envolée, mais Watney repense à la course dès la paix revenue. Les conditions sont évidemment difficiles et en France le plan Pons, qui donne la priorité à la production de petites voitures économiques, n'encourage pas la compétition. Mais le bonheur de la Libération fait renaître l'envie de la course et rapidement des compétitions sont organisées, d'abord avec des voitures d'avant-guerre récupé-

rées, puis modifiées et améliorées. C'est dans ce contexte que Delage met en chantier cinq biplaces 3 litres, numérotés de 880001 à 880005. Ces voitures dérivées des machines d'avant-guerre sont dotées d'un six-cylindres 2 988 cm³ issu de celui des D6, avec soupapes en tête et trois carburateurs Solex 44HD. Il développe près de 150 ch à 5 300 tr/mn et transmet le mouvement aux roues arrière par le biais d'une boîte électromagnétique Cotal à quatre rapports de type MK 35. La suspension avant est indépendante et l'on retrouve à

>>> *good results in endurance events, including a second place in the 1939 Le Mans 24 Hour race.*

The war brought this successful run to an abrupt halt, and Watney returned to racing when it was over. However, conditions were clearly unfavourable and in France the Pons plan, prioritising the production of small, economical cars, did nothing to encourage racing. Nevertheless, the euphoria of the Liberation revived the desire to race and it was not long before various competitions were organised, initially with the

recovered pre-war cars that were modified and upgraded. It was in this context that Delage began work on five 3-litre two-seaters, numbers 880001 à 880005. These cars, derived from pre-war machines, were fitted with six-cylinder 2,988cc engines from the D6, with overhead valves and three Solex 44HD carburettors. The engine produced close to 150 bhp at 5,300 rpm and transmitted power to the rear wheels through an MK 35-type electromagnetic Cotal gearbox with four gears. The car had

l'arrière un classique essieu rigide. La réalisation de la carrosserie est confiée aux ateliers Olivier-Lecanu-Deschamps.

Les cinq voitures vont courir en 1946/1947 sous les couleurs de l'écurie Watney, mais assez rapidement Walter Watney va en confier la gestion à Louis Gérard, au sein de l'écurie Gersac (du nom de l'entreprise de spiritueux qu'il a récemment créée). Pendant quelques années, ces voitures vont contribuer au renouveau de la compétition après la guerre, récoltant de nombreux succès sur les circuits

de Montlhéry, du Mans ou de Spa, l'endurance étant leur discipline de prédilection. A partir des années 1950, c'est une autre génération qui prendra le dessus, celle de voitures modernes, plus légères et dont la conception ne doit plus rien aux machines des années 1930.

La voiture de la vente porte le n°880003 et elle est considérée comme la plus authentique des survivantes des Delage 3 litres. Elle est en effet la seule à avoir conservé sa carrosserie d'origine. Apparue pour la première fois en public >>>

independent front suspension, and a more traditional rigid rear axle. The coachwork was built in the workshops Olivier-Lecanu-Deschamps.

The five cars ran during 1946/1947 wearing the colours of the Ecurie Watney, but soon after that Walter Watney handed the running of the cars to Louis Gérard and his team Ecurie Gersac (the name of the spirits company he had just set up). During the next few years, these cars played their part in the post-war racing revival, achieving

great success on the circuits that suited their favoured discipline of endurance racing, Montlhéry, Le Mans and Spa. From the 1950s, a new generation of modern cars took over, lighter and with a design that had nothing to do with 1930s machines.

The car in the sale bears the number n°880003 and is considered to be the most authentic survivor of these 3-litre Delages. In fact it is the only example to have kept the original body. Seen for the first time in >>>



>>> en février 1947 dans l'écurie Watney, elle est en toute logique passée ensuite dans l'écurie Gersac. Le palmarès précis de chaque Delage 3 litres est très difficile à déterminer car les voitures sont d'aspect très proches et celui que nous reproduisons dans ce catalogue provient d'une étude réalisée par Patrick Delâge. Ainsi, pendant la saison 1947, cette voiture a couru entre les mains de pilotes de classe internationale ayant animé les compétitions d'après-guerre comme Philippe Étancelin, dit "Phi-Phi" ; rendu célèbre par sa casquette à carreaux vissée à l'envers et par son pilotage fougueux, habitué des Bugatti, Delahaye et Delage, il a notamment remporté les 24 Heures du Mans 1934 au volant d'une Alfa Romeo, avec Luigi Chinetti. Cette Delage a également été pilotée par Maurice Trintignant, personnage truculent et fin pilote, dont les plus beaux

résultats seront signées sur le circuit de Monaco avec deux victoires en 1955 (Ferrari) et 1958 (Cooper), et sur celui du Mans avec une victoire en 1954 en compagnie de Jose Froilan González, à bord d'une Ferrari 375 Plus. Quant à Georges Grignard, autre pilote de cette biplace de course, il a fait partie des acteurs les plus actifs des courses d'après-guerre, au volant de voitures de marques françaises comme Delahaye et Talbot. Il a terminé cinquième aux 24 Heures du Mans 1949 au volant d'une Delahaye 135 S.

Pour revenir à notre Delage, après avoir pris part à plusieurs épreuves en 1947, elle est achetée par Auguste Veuillet, futur importateur Porsche en France et créateur de Sonauto. Il l'utilise en compétition pendant deux saisons, 1948 et 1949 et, s'il abandonne aux 24 Heures du >>>

>>>public in February 1947 as part of the Watney team, it then passed to the Ecurie Gersac. The exact race results for each 3-litre Delage are rather difficult to determine as the cars were so similar in appearance and the results printed here in the catalogue come from research carried out by Patrick Delâge. Thus, during the 1947 season, this car was driven by the international drivers who had animated post-war racing, such as Philippe Étancelin, known as "Phi-Phi". Famous for his reversed checkered cap and his spirited driving, he drove in Bugatti, Delahaye and Delage machines and notably won the 1934 Le Mans 24 Hour race in an Alfa Romeo with Luigi Chinetti. The Delage in the sale was also driven by Maurice Trintignant, a colourful character and a great

driver, who achieved his best results at Monaco, with a win in 1955 (Ferrari) and 1958 (Cooper), and at Le Mans with a victory in 1954 driving a Ferrari 375 Plus with Jose Froilan González. Georges Grignard, another driver of this two-seater race car, also played an active part in post-war racing, at the wheel of French cars such as Delahaye and Talbot. He finished fifth in the 1949 Le Mans 24 Hours driving a Delahaye 135 S.

Returning to our Delage, having participated in several events in 1947, it was bought by Auguste Veuillet, the future Porsche importer in France and the creator of Sonauto. He raced the car for two seasons, 1948 and 1949, and although he retired at Le Mans, he finished fifth in the Spa Grand Prix, proving once >>>





>>>Mans, il obtient une cinquième place au Grand Prix de Spa, ce qui prouve une fois de plus les qualités de cette voiture en endurance.

Auguste Veuillet cède ensuite la voiture à Charles Pozzi, futur importateur Ferrari en France, qui participe en 1951 au Grand Prix du Portugal, à Porto. Très attaché à cette voiture qu'il trouvait agréable à conduire, il la garde plusieurs années et ne s'en sépare qu'à regret autour de 1981. C'est Claude Afchain qui en fait l'acquisition, avant de la céder à son tour en 2002 à Jean-Gilles Vernin. A la mort de ce dernier il y a quelques années, un important collectionneur belge en fait l'acquisition. Fasciné par l'état exceptionnel d'origine du bolide et particulièrement de la carrosserie, il se contente d'effectuer des travaux de remise à niveau, s'attachant à préserver cet aspect d'origine et sans utiliser la voiture en compétition historique pour éviter de l'endommager. Elle participe toutefois avec succès au concours d'élégance de Knokke-le-Zoute, en

Belgique, en 2014 ainsi qu'à celui d'Anvers en 2015.

Cette voiture exceptionnelle a pu traverser les années sans en subir l'outrage, ce qui est rarissime pour une machine de compétition. Elle témoigne de l'ultime effort d'une des plus grandes marques françaises pour défendre ses couleurs en compétition d'endurance et constitue donc une pièce historique de première importance, utilisée à l'époque par de grands pilotes comme Philippe Étancelin et Maurice Trintignant. Elle est évidemment éligible pour les événements historiques majeurs. Son essai lors du tournage de la vidéo, disponible sur notre site, nous a laissé stupéfait par sa puissance, la rapidité du changement des rapports grâce à la boîte cotale, sa tenue de route. On fait véritablement corps avec cette machine de course tout en étant conscient de piloter un des jalons de l'histoire du sport automobile français.

Nous remercions les Amis de Delage.

>>> *again the car's ability to perform in endurance racing. Auguste Veuillet then sold the Delage to Charles Pozzi, future Ferrari importer in France, who took part in the 1951 Portuguese Grand Prix, in Porto. He became very attached to this car that he enjoyed driving and kept it for several years before reluctantly parting with it in 1981. Claude Afchain bought it from him, selling it in turn to Jean-Gilles Vernin in 2002. When the latter died a few years ago, an important Belgian collector acquired the car. Attracted by the exceptionally original condition of this machine, particularly the bodywork, he only had work carried out to refresh the car that preserved its original aspect. He refrained from using the car for historic racing so as not to risk damaging it. However, it has participated successfully in concours d'élégance events in Knokke-le-Zoute, Belgium, in 2014 and Anvers in 2015.*

Incredibly rare for a competition car, this outstanding machine has survived the years without damage, which is incredibly rare for a competition car. It is a tribute to the enormous effort made by one of the greatest French marques to defend its colours in endurance racing, and a highly important piece of history, raced in period by great drivers such as Philippe Étancelin et Maurice Trintignant. This Delage is eligible for all the biggest historic events. When testing the car, to film the video available to view on our website, we were amazed by its power, the ease of changing gear and how beautifully it handled. We were able to feel completely at one with this racing machine, while being conscious of driving a valuable part of French motorsport history.

Palmarès (extrait)

Saison 1947

- 7 avril : Grand Prix de Pau, Philippe "Phi-Phi" Étancelin et Georges Grignard (5°).
- 8 juin : Grand Prix de Suisse, à Berne, Urzeler (14°)
- 29 juin : Grand Prix de Belgique, à Spa, Maurice Trintignant (5°)
- 16 novembre : Coupes du Salon, à Montlhéry, Constantin (4°).

Saison 1948

- 10-11 juillet : 24 Heures de Spa, Veuillet/Varet (6°).

Saison 1949

- 25-26 juin : 24 Heures du Mans, Veuillet/Mouche (abandon).
- 7 août : Grand Prix de l'ACF à St-Gaudens, Veuillet (6°).
- 18 septembre : circuit de Sarrebruck, Veuillet/Varet (2°).

Saison 1950

- 30 juillet : Grand Prix de Rouen, Veuillet (9°).

Saison 1951

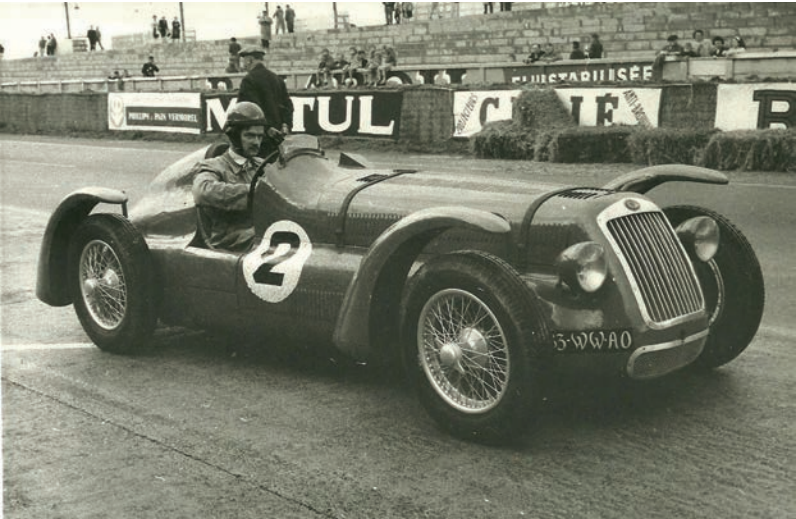
- 17 juin : Grand Prix du Portugal, Pozzi (13°).

Bibliographie :

Historique Les Damiers / Pierre Abeillon
Expertise Hervé Charbonneaux
Expertise Patrick Delège



Grand prix des Platanes 1947, Phiphi Etancelin © Archives Christophe Pund, Les Damiers



Charles Pozzi conduisant #880 003 © Les Amis de Delage



#880 003 aux 24 Heures du Mans 1949 © Archives Christophe Pund, Les Damiers

1957 ALFA ROMEO GIULIETTA TI SÉRIE I

Titre de circulation suédois <i>Swedish title</i> Châssis n° AR 1468 * 01020 25.000 - 35.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Look inimitable • Prête à courir en rallye historique • Eligible aux Mille Miglia	• <i>Extremely pretty little car</i> • <i>Ready for to take part in historic rallying</i> • <i>Eligible for the Mille Miglia</i>
---	---	--



La voiture présentée a été vendue neuve à Stockholm, en Suède, durant l'année 1957. C'est le pilote de Formule 1 de légende, Joakim Bonnier, qui est en charge de la distribution d'Alfa Romeo sur le territoire Suédois lorsque cette automobile est délivrée à son premier propriétaire, Rune Sjögren, pilote sur glace confirmé. La course sur glace était alors une discipline très populaire, notamment dans le nord de la Suède, en raison des lacs qui restaient gelés 6 mois par an. Il prit possession de sa voiture en octobre 1957 et l'inscrivit immédiatement en compétition pour la saison hivernale 1957/58, puis poursuivit jusqu'au printemps 1959. Il la vendit ensuite à Olle Carlsson qui continuait de courir avec durant plusieurs années, alors que la voiture était devenue un véhicule de compétition

à part entière. (Palmarès disponible sur le catalogue en ligne)
Elle fut retrouvée dans une grange et sauvée par un groupe de passionnés alors qu'elle était destinée à la ferraille. A partir de 1996 elle a bénéficié d'une restauration complète, achevée en 2010. Elle a dorénavant retrouvé son intérieur d'origine et sa charmante teinte bleu pâle d'origine.
Ravissante et brillante petite automobile sportive, elle est d'autant plus désirable qu'elle est éligible dans la majorité des compétitions historiques européennes, après avoir obtenu le passeport technique nécessaire. Elle représente donc un ticket d'entrée très abordable pour la course historique, autant qu'un petit morceau de l'histoire du sport automobile.

The Alfa Romeo Giulietta on offer was sold new in Stockholm, Sweden in 1957. F1 legend, Joakim Bonnier had the Alfa Romeo dealership in Sweden when the car was sold in October 1957 to its first owner, Rune Sjögren, an established ice-racing driver, based in Luleå in the very north of Sweden. Ice-racing was a very popular sport in northern Sweden and Finland at the time as lakes are covered with ice more than 6 months a year. Sjögren started to race with this Giulietta during the winter season 1957/58 and the following season until spring 1959. Sjögren eventually sold the car to Olle Carlsson who continued to compete with it for 14 years and used as a pure race car. (race history available on the

online catalogue). After being taken out of the road it was stored in a barn. It was heading for scrap when it was saved by a group of enthusiasts. It went through a total restoration 1996-2010. This Giulietta is very nice in its lovely pale blue original colour and its original interior. A very pleasant and competent little race, it is eligible for most retrospective rally events in Europe, once its future owner would have obtained the requested international historic rallying papers. Moreover, this little piece of the automotive history represents a very cheap ticket to those events.

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE

Titre de circulation italien <i>Italian title</i> Châssis n° AR 1495 06301 Moteur n° 00106 - 20780 50.000 - 60.000 €	• Authentique châssis court Tipo 750F Veloce • Préparation moteur Gamberini • Rare et performante	• <i>Genuine Veloce Tipo 750F</i> • <i>Gamberini prepared engine</i> • <i>Ready to compete in historic racing</i>
--	---	---



D'après la "bible" sur Alfa Romeo signé Luigi Fusi, le numéro de châssis de ce spider Giulietta Veloce atteste qu'il s'agit bien d'un Tipo 750F, un des derniers construits sur la plateforme courte "paso corto", en 1959. Version Veloce, elle aurait participé en 1963 à un rallye de l'Automobile Club de San Remo. Dotée de son hard-top, cette voiture a connu quelques améliorations lui permettant d'être engagée et compétitive en courses historiques: le moteur, alimenté par deux pompes à essence et deux carburateurs Weber 40 reliés à une pipe spéciale, a bénéficié d'une préparation aux ateliers Gamberini, particulièrement réputés en Italie, et développe 122 ch au banc. D'autres aménagements ont amélioré son aptitude à courir : ouvrants allégés,

vitres en Perspex avec système d'ouverture rapide, pédalier en aluminium, sortie d'échappement latérale, sièges-baquets en vinyle noir avec harnais, arceau de sécurité six points, compte-tours Veglia avec mouchard à 7 500 tr/mn, extincteur. Entre les mains du pilote Macchia del Sette, elle a remporté en 2006 le championnat d'Italie sur circuit. Elle participa encore récemment à des épreuves historiques (VdV) et elle est homologuée en catégorie FIA GTSA4. Les freins Alfin ont été refaits et les pneus remplacés. Un alternateur a été installé et les carburateurs reconditionnés. Idéale pour un gentleman-driver souhaitant participer à des épreuves sur circuit et sur route avec la version la plus désirable des Giulietta.

According to the Alfa "bible" by Luigi Fusi, the chassis number of this Giulietta Veloce spider confirms that this is a Tipo 750F, one of the last built on a short chassis, "paso corto", in 1959. Veloce version, it participated in the 1963 San Remo Rally. Complete with its hard top, this car has had various improvements to enable it to be eligible for and competitive in historic racing: the engine, fed by two fuel pumps and two Weber 40 carburetors connected by a special pipe, was prepared by the renowned Italian workshop Gamberini, and produces 122 bhp on the test bed. Other race preparation work included: lightweight windows in perspex with quick-opening

system, aluminium pedals, side-exhaust, black vinyl bucket seats with harnesses, six-point roll-cage, Veglia rev counter with red-line at 7,500 rpm, fire extinguisher. In 2006, in the hands of racing driver Macchia del Sette, this Giulietta won the Italian circuit championship. It participated recently in historical races and it is homologated in class FIA GTSA4. The Alfin brakes have been refurbished and the tires replaced. An alternator was installed and the carburetors were reconditioned. An ideal car for a gentleman-driver wishing to participate in races on track and on road with the most desirable version of the Giulietta.

1964 ALFA ROMEO GIULIA 1600 SS

Titre de circulation autrichien <i>Austrian registration</i>	• Restauration de grande qualité	• <i>High quality restoration</i>
Châssis n° AR 381302 Moteur n° AR00121.01779	• Très attractive en version 1600	• <i>Very attractive 1600 version</i>
100.000 - 150.000 €	• Modèle rare	• <i>Rare model</i>



Selon le Centro Storico Alfa Romeo, cette Giulia Sprint Speciale est sortie d'usine le 14 septembre 1964, puis vendue le 26 janvier 1966 à M. Robert C. Schettig, d'Ebensburg, en Pennsylvanie (États-Unis). Elle a été ensuite achetée directement aux États-Unis chez un marchand spécialisé et envoyée en Autriche où elle a fait l'objet d'une restauration intégrale. Très saine à l'origine, cette voiture a conservé une très grande partie des éléments d'origine, ce qui peut se vérifier grâce à un important dossier de photos reprenant une à une toutes les étapes de la remise en état, depuis le démontage jusqu'au remontage final. La restauration a été achevée en 2013 et, depuis, cette belle Giulia SS n'a parcouru que 1 500 km.

La qualité du travail effectué est impeccable, aussi bien pour ce qui concerne la carrosserie et l'habitacle, que sur le plan mécanique. Le numéro de caisse concorde et la couleur "Blu Bosforo AR339" respecte la teinte d'origine, qui se marie à merveille avec son habitacle en cuir brun. Avec son superbe dessin signé Bertone et sa finition haut de gamme qui en font une vraie voiture de Grand Tourisme, cette Giulia SS est particulièrement attractive dans cette version 1600, surtout dans un tel état. Voici donc une opportunité d'acquérir une automobile dotée d'une mécanique racée et d'une ligne dessinée par l'un des plus grands carrossiers du siècle dernier !

According to the Centro Storico Alfa Romeo, this Giulia Sprint Speciale left the factory on September 14th, 1964 and was sold on January 26th, 1966 to Robert C. Schettig, of Ebensburg, Pennsylvania (United States). It was then directly purchased in the United States at a specialized dealership and sent to Austria where it was fully restored. Originally in a very sound condition, this car has kept a large portion of its original features, illustrated by an extensive photo folder containing each stage of the restoration process, from the dismantling, to the final assembly. The restoration was completed in 2013 and this beautiful Giulia

SS has only covered 1500 km since. The quality of the work is impeccable: body and interior, as well as mechanicals. The body number matches and the "Blu Bosforo AR339" color is as per the original shade, which goes perfectly with the car's brown leather interior. Its superb Bertone design and its high quality finish make this a true Grand Touring car. This Giulia SS is particularly attractive in this 1600 version, especially in such a condition. This is an opportunity to acquire a car with sporty mechanicals and a design by one of the greatest coachbuilders of the last century!



1988 MVS VENTURI CUP 221

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° VK8CUP22188CH00040 25.000 - 35.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Modèle rare et original • Belle finition, GT rapide et de grande classe • Voiture magnifiquement préservée	• <i>A rare and distinctive car</i> • <i>Nice finish, fast and high-class GT</i> • <i>A beautifully preserved car</i>
---	--	---



Sortie d'usine en 1988, cette Venturi Cup 221 porte le numéro 40, sur une production totale de 194 exemplaires de ce type. Troisième main affichant près de 75 000 km, elle est en strict état d'origine à l'exception de la suspension avant (dotée de combinés réglables provenant de la très sportive 260) et d'une direction assistée du type de celle équipant la 400 GT, plus fiable. Ces deux modifications ont été effectuées à l'usine. La voiture porte encore sa peinture d'origine "Gris Palombe" qui se marie à merveille avec l'intérieur en cuir "Cognac" dont la superbe finition supporte largement la comparaison avec les références étrangères.

Les lignes très élégantes dissimulent une conception digne des meilleures GT de l'époque. Sur

la route, les qualités techniques concourent au plaisir de conduite de cette sportive française animée par un V6 PRV dont cette version turbo développe 200 ch. La voiture, qui a fait l'objet d'un article dans le magazine Rétroviseur (août 2014), est livrée avec un dossier comportant carnet d'entretien, manuel d'utilisation et factures depuis 1994.

Belle, confortable, performante, fiable, économique à l'usage et encore abordable, cette Venturi mérite que l'on s'y intéresse tant elle symbolise un véritable artisanat de luxe français !

Leaving the factory in 1988, this Venturi Cup 221 is number 40 out of a total of 194 cars produced of this type. Third hand displaying short of 75,000 km on the odometer, the car is in strict original condition with the exception of the front suspension (featuring the adjustable one from the very sporty 260) and with the more reliable power steering of the 400 GT. These two changes were made at the Venturi factory. The car still has its original "grey pigeon" paint, which goes perfectly with the leather interior in "Cognac", whose superb finish easily meets the standard of other international prestige brands. With very elegant lines that hide a design that could compare

with the best GTs of the period, the Venturi's on road behavior, along with the fine technical qualities contribute to the qualities of a car that provides the best of driving pleasures. The PRV V6, with turbocharging, develops 200bhp. The car, which was the subject of an article in Rétroviseur magazine (August 2014), comes with a file containing its service and user manual and invoices since 1994. A beautiful car, rare, comfortable, very efficient, reliable, and economical to use, yet affordable, this Venturi will surely interest those who appreciate the true craftsmanship of French luxury!

1993 LANCIA DELTA INTEGRALE EVO 1

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° ZLA831AB000568612 40.000 - 60.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Italienne à fort tempérament • Entretien suivi • Carnets et manuels d'origine	• <i>A strong temperament</i> • <i>Well maintained</i> • <i>Original books and manuals</i>
--	---	--



Sa ligne signée Giorgetto Giugiaro et le palmarès de la marque en compétition ont valu à la Lancia Delta un beau succès dès sa sortie auprès du grand public et le titre de "Voiture de l'année 1980". L'Evo 1 a servi de base pour l'obtention de l'homologation (la quatrième) de la version Groupe A 1992, qui apportait à Lancia sa dernière couronne mondiale. Le moteur quatre-cylindres de 1 995 cm3, 16 soupapes et injection monopoint Turbo de l'Evo 1 développe 210 ch. De quoi compenser une légère augmentation de son Cx aérodynamique et de son poids. Pour améliorer sa maniabilité, l'Evo 1 a reçu des trains avant et arrière élargis, entraînant une augmentation du volume des ailes. Autres changements esthétiques : la nouvelle grille de calandre ornée du monogramme HF jaune intégrant un éléphant rouge au galop (cher à Gianni Lancia dans les années 50).

La voiture proposée n'a connu que quatre propriétaires et a été régulièrement utilisée, d'où son kilométrage de 74 000 km mais aussi son excellent fonctionnement, sans aucune fuite d'huile, ce qui est assez rare pour ce modèle. Son intérieur en alcantara beige se trouve en très bon état. Entre les mains d'un grand amateur français de voitures sportives, incluant une Venturi 400 LM et une Diablo ainsi que la Testarossa Spider Lorenz de la vente. Cette Integrale est très bien entretenue, de sorte qu'il puisse s'en servir de manière régulière et facile. Complète avec son double de clefs et son carnet d'origine et manuels d'origine, cette Delta Evo 1 est prête à distiller à son nouveau propriétaire les fortes sensations de conduite qui ont fait la réputation de ce modèle.

Its designed by Giorgetto Giugiaro along with the brand's achievements in competition led to the Lancia Delta to a great success when it was launched and got it the title of "Car of the Year" in 1980. The Evo 1 was the homologation model which used as the base to obtain the homologation (the fourth) of the Group A version 1992 when Lancia it won the world title for the last time. The four-cylinder 1995cc engine, with 16-valves, and single-injection with Turbo of the Evo 1 developed 210bhp, which offset a slight increase in the aerodynamic drag and weight. To improve its handling, the Evo 1 received enhanced rubbers front and rear, thus increasing the width of the fenders. Other cosmetic changes included a new radiator grille with the yellow

monogram HF, integrated with a red galloping elephant (dear to Gianni Lancia in the 1950s). The car on offer has had only four owners and was regularly used, hence its mileage is 74,000 km, but it runs perfectly, without any oil leak, which is quite rare for this model. Its interior in beige alcantara is in very good condition. Belonging to a great French enthusiast of sports cars including a Venturi 400 LM, a Diablo, and the Testarossa Spider Lorenz in the sale, this Integrale is very well maintained so he could be use regularly and easily. Complete with its double set of keys and its original log books and manuals, this Delta Evo 1 is ready for its new owner to appreciate the pleasures of dynamics that built up the reputation of this model.

1984 LANCIA DELTA S4 PROTOTYPE

Titre de circulation italien
Italian registration

Châssis n° SE038-003
Moteur n° 0000001

300.000 - 400.000 €

- Prototype exceptionnel
- Un seul propriétaire après Fiat, historique unique
- État impeccable
- Equipée du Moteur numéro 1

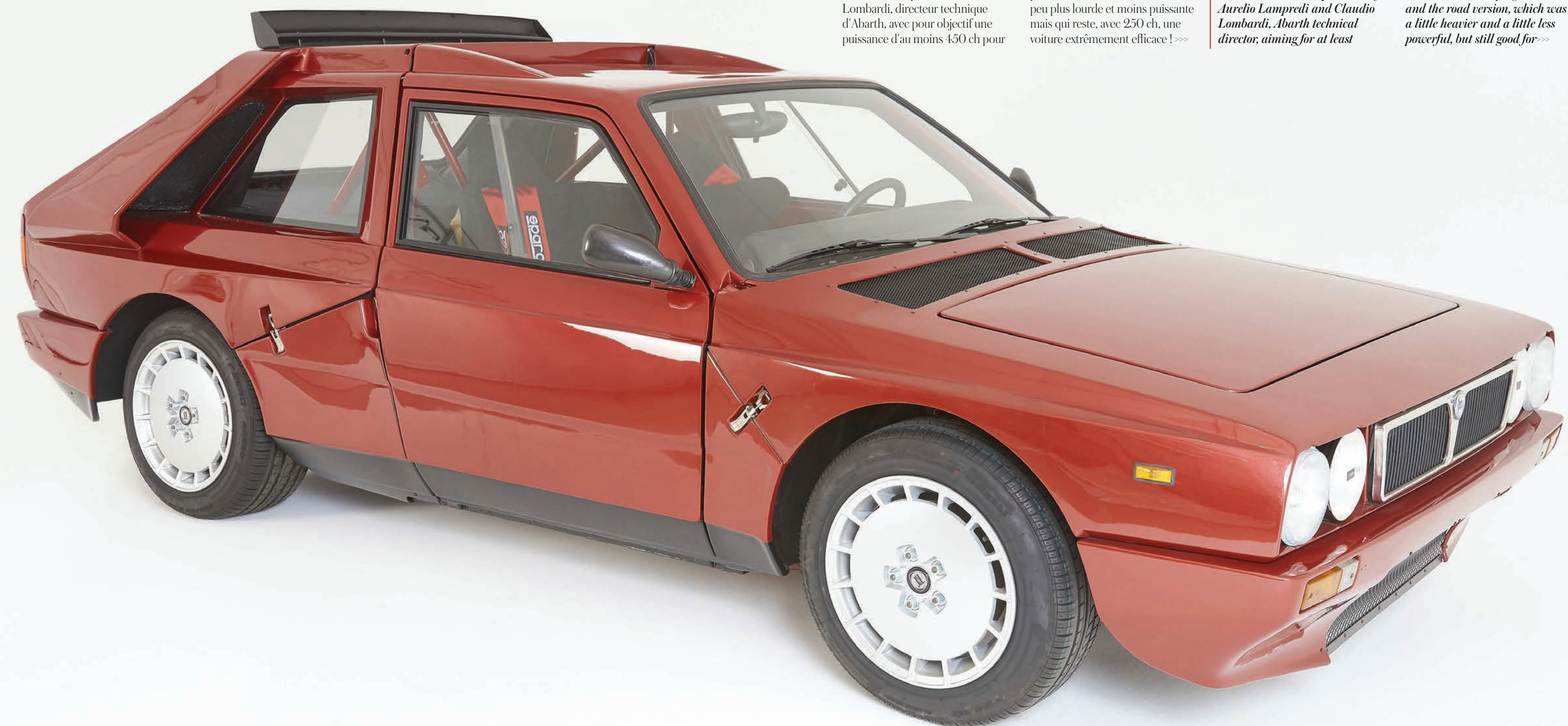
- *Exceptional prototype*
- *One owner after Fiat, unique history*
- *In immaculate condition*
- *Fitted with the very first engine*

Après la brillante 037, Lancia se lance dans la mise au point de la Delta S4, pour contrer en Groupe B la redoutable Peugeot 205 T16. Par rapport à la 037, celle que l'on nomme parfois la 038 adopte une transmission intégrale, en plus d'un nouveau moteur doté d'un système de turbocompresseur doublé d'un compresseur classique. Le projet démarre en 1983, sous l'autorité d'Aurelio Lampredi et Claudio Lombardi, directeur technique d'Abarth, avec pour objectif une puissance d'au moins 450 ch pour

moins de 900 kg. Parallèlement, une version route est mise au point pour respecter l'exigence du règlement concernant la production d'au moins 200 exemplaires. La Delta S4 est la devancière de la future Delta HF 4WD puis Integrale, qui remportera plusieurs titre mondiaux. De concert, Lancia va donc travailler dès 1983 sur la version compétition et sur la version route, un peu plus lourde et moins puissante mais qui reste, avec 250 ch, une voiture extrêmement efficace ! >>>

After the brilliant 037, Lancia launched the development of the Delta S4, in order to compete with the formidable Peugeot 205 T16 in Group B. Compared to the 037, and sometimes referred to as the 038, the Delta S4 features all-wheel-drive, plus a new engine with a turbocharger system coupled with a conventional supercharger. The project started in 1983 under the supervision of Aurelio Lampredi and Claudio Lombardi, Abarth technical director, aiming for at least

450 bhp and a kerb weight of less than 900 kg. Meanwhile, a road version was developed in order to meet the homologation requirements which were to produce at least 200 units. The Delta S4 is the predecessor of the future Delta HF 4WD and the Integrale, which went on to win several world titles. Starting in 1983 Lancia worked on the rallying version and the road version, which was a little heavier and a little less powerful, but still good for>>>





>>> C'est justement le prototype de la version route que nous avons le plaisir de présenter ici, celle qui porte le numéro de châssis SE038-003 et le numéro de moteur 001. En août 1984, son châssis tubulaire arrive chez Abarth, de teinte rouge et, en septembre, la voiture est assemblée à la Carrozzeria Savio. La carrosserie est rouge et, revêtue d'un camouflage réalisé avec du ruban adhésif, la voiture est transportée en octobre sur le circuit d'essai de La Mandria pour des séances de test. Le circuit étroit et sinueux permet de se mettre dans l'ambiance d'un tracé de rallye, avec les pilotes Giorgio Pianta et G. Maggi.

Parallèlement, la version course (001) poursuit son évolution. Les techniciens allègent la carrosserie

et montent des petits phares de Fiat utilitaire, ce qui deviendra une marque de fabrique de la S4 de compétition.

Au mois de novembre, la SE038-003 effectue d'autres essais, cette fois sur surface terre avec Giorgio Pianta et, en décembre, on la retrouve sur les circuits de La Mandria et Marene, avec Pianta, Maggi et Rostagno. En janvier 1985, les essais se poursuivent, en vue des tests d'homologation, dont ceux effectués avec des chaînes à neige qui se déroulent à Campo Volo. Un mois plus tard, en février, elle est essayée sur la piste Pirelli, à Vizzola Ticino, avec à nouveau Pianta, Maggi et Rostagno.

Utilisée pour l'homologation, la voiture est ensuite cédée en juillet 1989, sans document, à un

>>> **250bhp, making it a very quick car!**

This is the prototype of the road version that we have the pleasure to offer, featuring chassis number SE038-003 and engine number 001. In August 1984, its red tubular chassis arrived at Abarth, and the car was assembled by Carrozzeria Savio in September. The body was red and covered with a duct tape camouflage.

The car was transported to the La Mandria test track for testing sessions in October. The tight and twisty circuit was a lot like a rally track, and the car was developed by Giorgio Pianta and G. Maggi.

Meanwhile, the racing version (001) continued to evolve. The engineers lightened the body, and equipped the car with small Fiat

utility vehicle lights, which would become the S4's trademark in competition.

In November, SE038-003 performed other tests, this time on dirt surface with Giorgio Pianta, and in December, the car was on the circuits of La Mandria and Marene, with Pianta, Maggi and Rostagno. In January 1985, testing in preparation for certification tests continued, including those carried out with snow chains in Campo Volo. A month later, in February, the car was tested at the Pirelli track at Vizzola Ticino, once again with Pianta, Maggi and Rostagno.

Used for certification, the car was then sold in July 1989, without registration, to a collector who kept it. So this incredible

collectionneur qui ne s'en est jamais séparé. Ce prototype Lancia S4 est donc passé directement de Fiat Spa à son actuel propriétaire, un collectionneur passionné et ancien pilote italien. Il a méticuleusement suivi la restauration totale qui vient d'être effectué par les meilleurs spécialistes italiens qui est documentée par un ensemble de photos.

Comme il s'agit d'un prototype, il se caractérise par plusieurs particularités, comme les tubes de châssis de teinte rouge, alors qu'ils seront noirs sur les versions route commercialisées, et gris sur les machines de compétition. La carrosserie est rouge également et présente certains détails qui lui sont propres : le coin bas du pare-brise n'est pas bien fini, l'arceau comporte

deux tubes diagonaux qui disparaîtront sur la version définitive. Détail unique qui la rapproche des S4 de course, la voiture est équipée d'un petit aileron de toit qui sera abandonné sur la version de route. A l'intérieur, elle comporte un tableau de bord emprunté à la 037 et, complètement restaurée, elle se présente dans un état irréprochable.

Cette voiture est exceptionnelle car elle traduit les premiers pas de Lancia dans la réalisation d'une des plus brillantes voitures du Groupe B, qui débouchera sur la HF Integrale, un modèle tout aussi emblématique. De plus, ce prototype n'a connu qu'un seul propriétaire après Fiat, et se présente dans un état impeccable. Il constitue une opportunité rare pour tout amateur de voitures de rallye.

prototype Lancia S4 was directly sold by Fiat Spa to its current owner, a famous Italian driver and collector who undertook to a complete restoration by the best specialists in Italy documented by various pictures.

Since this is a prototype, it is characterized by several features, such as red colored frame tubes, items which are black on the road versions, and grey on the racing machines. The red body also presents details of its own: the lower corner of the windshield is not well finished, the headband has two diagonal tubes which disappeared on the final version. This particular prototype is especially well-known for the small roof fin close to the

Competition cars which wasn't kept for the road versions. Its dashboard is borrowed from the 037 and completely restored, and it is in immaculate condition.

This car is unique because it reflects Lancia's first steps towards developing a highly competitive Group B car which would ultimately lead to the HF Integrale, another iconic model. Furthermore, this prototype has had only one owner after Fiat, and is on offer in an impeccable condition. It is a rare opportunity for any rally car enthusiast.

1984 LANCIA 037 GR. B USINE EVOLUTION 2

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Véritable voiture usine
Châssis n° ZLA 151 AR 000000410	• Etat d'origine d'exceptionnel
450.000 - 650.000 €	• Palmarès sportif important
	• Même propriétaire depuis 1989

- *Genuine factory car*
- *Exceptional original condition*
- *Important racing history*
- *Same owner since 1989*

La "037" est née en 1975, lors du lancement de la Beta "Monte Carlo", ce coupé sportif à moteur central ainsi baptisé en souvenir des six victoires de Lancia à cette épreuve. Le groupe Fiat-Lancia avait, en effet, besoin d'une nouvelle voiture de rallye pour succéder aux glorieuses "Stratos", qui totalisaient trois titres successifs de champion du monde

des rallyes en 1974, 1975 et 1976, ainsi que 80 victoires internationales dont 14 en championnat du monde. Sur la base de la coque de la Beta spider "Monte Carlo", deux structures tubulaires furent greffées supportant le groupe motopropulseur en position longitudinale centrale et le train avant. Cette solution apportait rigidité >>>

The «037» story started in 1975, with the launch of the «Monte Carlo» Beta, a mid-engined sports coupé given its name to mark the six victories achieved by Lancia in that event. The Fiat-Lancia group needed a new and effective rally car to succeed the glorious «Stratos» that had won three World Rally

Championship titles in 1974, 1975 and 1976, clocking up 80 international victories including 14 in the World Championship. The Beta «Monte Carlo» shell had two tubular structures welded on to support the front axle and the central engine-transmission unit mounted longitudinally. This reduced>>>

Panontin/Ferfogia volent vers la seconde place du Rallye du Championnat d'Europe Costa Smeralda @ www.mcklein.de





TO-W67779 au Safari Rally, 1986 © www.mcklein.de

>>>, légèreté, et accessibilité, facilitant ainsi une intervention rapide en course. La voiture était équipée d'un moteur quatre cylindres 2 litre à double arbre à cames en tête associé à un compresseur de type Volumex. Le 1er avril 1982, les 200 Lancia Abarth Rally 037 étaient prêtes pour l'homologation en groupe B. La version routière de la 037 était, quant à elle, dévoilée lors du salon de Turin. 150 exemplaires furent vendus à des privés, certaines développées pour la compétition, les cinquante autres exemplaires restant chez Lancia Abarth pour la course. Le 1er août 1982, vingt 037 dites "évolution 1" furent homologuées. Il s'agit d'une version de l'auto au châssis renforcé, allégée, à injection délivrant maintenant 300 ch. En 1983, c'est avec cette version de la 037 que Lancia s'imposa par un

doublé au " Monte Carlo " avec Röhr-Geistdorfer et Alen-Kivimäki, suivi de quatre victoires supplémentaires comptant pour le championnat du monde: le tour de Corse, l'Acropole, la Nouvelle-Zelande, et le San-Remo. Sur « 037 », l'équipe Lancia sera championne du monde des constructeurs et second du championnat des pilotes avec Walter Röhr- Geisdorfer et championne d'Europe avec Massimo Biaison, et championne d'Italie avec Cumico. Antonella Mandelli s'adjugea également son second titre féminin européen et récidivera en 1984. Le 1er janvier 1984, l' "évolution 2", version qui nous concerne aujourd'hui, fut homologuée. Vingt exemplaires furent réalisés. Ils servirent de montures à Alen, Biaison et Toivonen qui terminèrent second du championnat des marques en 1984.

>>>*the weight and gave the car rigidity and accessibility, making it easy to work on during racing. The engine was a 2-litre, four-cylinder, twin overhead cam unit with a Volumex type supercharger. On 1 April 1982, 200 Monte Carlo-derived Lancia Abarth rally 037 cars were ready for homologation in Group B, while the road-going version was unveiled at the Turin Motor Show. One hundred and fifty examples were sold to private clients, with some race-prepared, and the remaining fifty cars stayed with Lancia Abarth for competition use. On 1 August 1982, twenty «Evolution 1» 037 cars were homologated. These had strengthened, lightweight chassis, with fuel injected engines now delivering up to 300 bhp.*

In 1983 Lancia achieved a double victory at Monte Carlo with this car; driven by Röhr-Geistdorfer and Allen-Kivimäki, before going on to win four more World Championship rounds, in the Tour de Corse, Acropolis, New Zealand and San-Remo. The "037" Lancia team went on to win the World Constructors' Championship, came second in the Drivers' Championship with Walter Röhr-Geistdorfer; won the European Championship with Massimo Biaison and the Italian Championship with Cumico. Antonella Mandelli won her second European women's title, and went on to win again in 1984. «Evolution 2», the car of interest here, was homologated on 1 January 1984 and twenty examples were built.

Racing history

Race	Championship	Drivers	Team	Race Result
68th Targa Florio	Italian Championship	Vudafieri/Pirollo	Jolly Club - Totip	DNF Italian Champion
Costa Smeralda	European Championship	Vudafieri/Pirollo	Jolly Club - Totip	DNF
Isola d'Elba	Italian Championship	Vudafieri/Pirollo	Jolly Club - Totip	4th
Rally della Lana	Italian Championship	Vudafieri/Pirollo	Jolly Club - Totip	1st
Rally Piancavallo	Italian Championship	Vudafieri/Pirollo	Jolly Club - Totip	1st
Rally di San Remo	World Championship	Vudafieri/Pirollo	Jolly Club - Totip	DNF whilst 7th overall!
Safari Rally - Kenya	World Championship	Preston Jr/Lyall	Martini Racing	DNF, Front left suspension
Motorshow Bologna		Mario Panontin	Tre Gazzelle - Depositi	
Rally di San Marino	European Championship	Panontin/Ferfogia	Tre Gazzelle - Depositi	DNF, Gearbox failure
Costa Smeralda	European Championship	Panontin/Ferfogia	Tre Gazzelle - Depositi	2nd
Ypres 24 Hours	European Championship	Panontin/Ferfogia	Tre Gazzelle - Depositi	1st
Rally di Piancavallo	European Championship	Savio/Spoletti	Tre Gazzelle - Depositi	3rd



L'écurie Tre Gazzelle, 1987 © www.mcklein.de

A cela s'ajoute la victoire de Carlo Capone au championnat d'Europe et de Vudafieri pour l'Italie. De 1984 à 1986, 17 de ces modèles reçurent des modifications, notamment l'injection d'eau, des différences de cylindrée et de puissance (Evo 1, 1995 cm³ et 280 cv / Evo 2, 2111 cm³ et 325 cv en 1985) et une modification de boîte de vitesses à crabot et taille droite. Le poids diminuait d'une centaine de kilos également, les plus légères affichant 960 kg.

La voiture présentée est une véritable auto d'usine disposant de son titre de circulation italien au nom du service compétition Fiat-Abarth. Elle est immatriculée TO-W67779, immatriculation avec laquelle elle participa à quatre années de championnat. En 1984, notre voiture fut la monture d'Adartico Vudafieri /

Gigi Pirollo au sein de la célèbre écurie italienne Jolly Club. Sous les couleurs Totip, elle prit part aux manches du championnat national italien, au championnat d'Europe des conducteurs et au championnat du monde, et termina avec une lère place au championnat italien. Si nous ne connaissons pas son palmarès l'année suivante, nous pensons qu'elle aurait pu servir de voiture de réserve pour l'année 1985 avant que nous la retrouvions en 1986, courant alors sous les couleurs Martini Racing au Kenya lors du très sélectif Safari Rallye, comptant pour le championnat du monde. A son bord, se trouvait un équipage très expérimenté. D'un côté, Vic Preston junior, fils du double vainqueur du Coronation Safari de 1954 et 1955, ancêtre de>>>

Allen, Biaison and Toivonen came second in the World Championship of Makes with the 037, Carlo Capone won the European Championship and Vudafieri the Italian Championship. Modifications were made to 17 of these models, including the addition of a water injection system, changes to engine size and power (Evo 1, 1995 cc and 280 bhp / Evo 2, 2111 cc and 325 bhp in 1985), and a dog-tooth gear box with straight cut gears. The weight was reduced by 100 kg, down to 960 kg for the lightest examples.

The car on offer is a genuine factory car with Italian registration documents in the name of the Fiat-Abarth

competition department. The registration TO-W67779 is the number it had during its four-year racing career. In 1984 the car was driven by Adartico Vudafieri and Gigi Pirollo, as part of the celebrated Italian team Jolly Club. In 'Totip' colours. It took part in rounds of the Italian, European Drivers' and World Championships, and won the Italian Championship. We think "0410" would have been the reserve car the following year; but there are no records to confirm its racing history during 1985. It re-appears in 1986, in Martini Racing livery, participating in the select Safari Rally in Kenya, a round of the World Championship with a very experienced team at the wheel: Vic Preston Junior, whose father won >>>



Vudafieri au Rallye de l'île d'Elbe où il termina quatrième © www.mcklein.de



Les mécaniciens du team Martini Racing s'affairant autour de T0-W67779 sous l'œil de Giorgio Pianta © www.mcklein.de



>>>l'East African Safari et du Safari Rally. Preston Jr connaissait bien le terrain : il gérait un garage de 70 personnes à Nairobi et se retrouva plusieurs fois en tête du rallye sans jamais concrétiser son rêve, égaler son père. De l'autre, son coéquipier John Lyall était de la même sève, un local de l'étape, un avantage en Afrique car il faut savoir lire la terre, le sable, la végétation pour se tenir hors des pièges, comme un marin en mer. Raccourci de 1000 km cette année, le parcours comprenait tout de même 4200 km de piste dont de nombreuses de nuit, souvent à des vitesses élevées de l'ordre de 170 km/h. Cette tentative se soldera par un abandon dû à l'arrachement du demi-train avant gauche. Fin 1986, après avoir été remise en configuration asphalte par l'usine, notre voiture fut revendue à la prestigieuse écurie italienne Tre Gazzelle de Turin, pour participer en début de saison à l'épreuve monotype où ne figurent que des Lancia Rallye 037. Se déroulant pendant le salon de l'auto de Bologne en décembre 1986, il s'agit d'une sorte de tournoi sur piste mixte asphalte

/ terre ou s'affrontent 28 des meilleurs pilotes de rallye nationaux et internationaux. La voiture, désormais rouge et blanche aux couleurs Depositi s.p.a, alla jusqu'en quart de finale avec Mauro Panontin. Elle participa également à quatre autres épreuves du championnat d'Europe où elle termina 1^e, 2^e et 3^e avec un autre équipage, Savio / Spoletti. A la fin de sa carrière, notre voiture fut intégralement restaurée par Tre Gazzelle avec le concours d'Abarth. La carrosserie en Carbone / Kevlar fut repeinte par Nitro, décorateur officiel de l'écurie, dans la livrée Martini Racing du Safari.

Le propriétaire actuel l'acquit en décembre 1989 auprès d'un des co-propriétaires de l'écurie Tre Gazzelle, au moment où l'écurie s'est transformée en Gamma Racing, sous la direction de Maurizio Perissinot, également connu comme le plus titré des co-pilotes Abarth. Depuis, elle dort sur cales dans le garage sec et chauffé du propriétaire. Elle n'a pas roulé depuis sa remise à niveau en 1988. Elle est équipée de toutes les améliorations

>>>*the Coronation Safari (forerunner of the East African Safari and Safari Rally) in 1954 and 1955. Preston Junior was very familiar with the terrain, as he ran a 70-person garage in Nairobi and often found himself leading the rally without managing to achieve his dream of matching his father. His teammate was John Lyall, also local which was a huge advantage in Africa where one had to know every piece of terrain in order to avoid the pit-falls, as a sailor would at sea. Shortened by 1000 km for this year, the route still covered some 4700 km, much at night and often at speeds of up to 170 km/h. The car was forced to retire with a broken front left half-axle. At the end of 1986, having been returned to tarmac configuration by the factory, our car was sold to the prestigious Italian team Tre Gazzelle from Turin, to take part in an event for Lancia Rallye 037s. Taking place during the Bologna Motor Show in December 1986, this was a challenge over a mixed*

surface of tarmac and earth between 28 of the top national and international rally drivers. The car, now sporting the red and white colours of Depositi s.p.a, made it to the quarterfinals driven by Mauro Panontin. The car also participated in four rounds of the European Championship, achieving a 1st, 2nd and 3rd place driven by Savio / Spoletti. At the end of its racing career, it was comprehensively restored by Tre Gazzelle with the assistance of Abarth. The carbon/kevlar body was repainted by Nitro, the company used by the factory team, in the Martini Racing livery it wore for the Safari Rally.

The current owner acquired the car in December 1989 from one of the co-owners of the Tre Gazzelle team. At the time the team was transforming into Gamma Racing, to be led by Maurizio Perissinot, recognised as the most successful Abarth team driver. Since then, the car has rested on blocks in the owner's dry, heated garage. It has not been driven

de l'évolution 2 avec l'injection d'eau. Le bouton de démarrage est situé au tableau de bord comme sur les dernières versions Safari. Situé d'ordinaire sur le tunnel près du frein à main hydraulique, il s'était avéré défaillant lors du précédent Safari en 1985 qui avait causé peut être l'abandon de Vic Preston, car exposé à l'humidité. Elle est complète, avec ses plaques d'immatriculation d'origine TO-W67779. La voiture est accompagné de son titre de circulation d'origine de l'usine ainsi que de son titre de propriété montrant les 3 propriétaires successifs (FIAT s.p.a., Tre Gazzelle, et l'actuel propriétaire depuis 1989), et enfin du passeport technique de 1987. Il est visible que le numéro frappé de châssis a été reporté sur un châssis neuf lors d'une remise à niveau de la voiture par l'usine, pratique courante à l'époque dans toutes les écuries de pointe pour des raisons administratives et de circulation douanières.

La voiture que nous présentons est toujours chaussée de ses gommes Pirelli W5 Corsa à l'avant et W6 Corsa à l'arrière. Le tableau de bord, digne d'un Jet, est impressionnant et complet. Les manomètres digitaux horizontaux, reflétant des données moteur essentielles devant le pilote, sont avant-gardistes et le compte-tours est siglé Abarth. Le frêle volant noir en aluminium à deux branches gainé de cuir et le « Halda Road computer » témoignent, lorsque l'on s'installe à son bord de la complicité essentielle requise aux binômes qui se lançaient à l'assaut du chronomètre sur les routes les plus dangereuses de la planète. La 037 est la dernière deux roues motrices à s'être illustrée en championnat du monde des rallyes. La " 0410 " que nous proposons est assurément une des plus belles 037 en existence dans un jus exceptionnel.

since its overhaul in 1988. The car is fitted with all its Evolution 2 modifications including the water injection system. The starter button is on the dashboard, as correct for the last Safari versions. Normally positioned on the tunnel near the handbrake, where exposed to humidity, it had proved faulty during the 1985 Safari Rally which may have contributed to Vic Preston's retirement.

The car is complete with the original registration plates TO-W67779, original factory registration document, current registration papers recording the three owners (FIAT s.p.a., Tre Gazzelle, and current owner since 1989) and 1987 Technical Passport. It is clear that the chassis number has been stamped onto a new chassis during one of the recomissionings at the factory, a common practice by all top-level teams at that time for administrative and customs reasons.

The car is still fitted with its Pirelli W5 Corsa tyres at the front and W6 at the back. The impressive dashboard is complete, with rather avant garde horizontal digital gauges relaying essential engine information and an Abarth rev counter. The slender two-spoke steering wheel, in leather-covered black aluminium, and «Halda Road computer» testify to the level of team work required by the pair on board once the stop watch had been started on some of the most treacherous roads on the planet. The 037 was the last rear-wheel drive car to win the World Rally Championship. The car on offer, «0410» , is undoubtedly one of the best and most original examples in existence.

1976 FERRARI 308 GT4

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Entretien suivi	• <i>Well maintained</i>
Châssis n° 12736 Moteur n° 01694	• Nombreux travaux de réfection	• <i>Extensive repair work</i>
55.000 - 65.000 €	• Belle combinaison de teintes	• <i>Beautiful color combination</i>



Cette voiture est un rêve d'enfant, mais aussi une histoire d'amitié : désireux de s'offrir une 328 GTS, son ancien propriétaire a cédé en août 1999 sa 308 GT4 à un de ses amis. L'épais dossier de factures qui l'accompagne traduit un entretien suivi. Après un passage aux ateliers Pozzi en septembre 1999, elle est entretenue au garage Leroyer de Richeville (Eure), proche de la résidence secondaire de son propriétaire. Les travaux mentionnent une réfection mécanique en 2000 (segmentation, coussinets, distribution complète), des opérations sur les freins, silentblocs, carburateur, allumage et joints de sélection de boîte de vitesses en 2001 (Scuderia Italmotor à Coignières, 78) et sur l'échappement en 2005.

Entre 2008 et 2009, la voiture est entretenue chez Dino Sport et l'on note le remplacement des courroies de distribution et d'entraînement, des conduites d'essence, de la pompe à essence et des collecteurs d'échappement. Des travaux esthétiques sont également effectués, et un dossier photo de la restauration est disponible. Équipée de la climatisation, des vitres électriques et de sa sellerie en cuir noir d'origine, cette voiture est accompagnée d'une copie du catalogue de pièces de rechange, du manuel d'utilisation, ainsi que du "Workshop Manual" réédité par Mar Parts.

Superbe dans sa teinte "Giallo Senape", elle offre sa ligne signée Bertone et ses deux places arrière, avantage dont ses sœurs 308 et 328 sont dépourvues.

This car is a childhood dream, but also a friendship story: wanting to buy a 328 GTS, the former owner sold his 308 GT4 to one of his friends in August 1999. A thick invoice folder comes with the car and indicates a regular servicing. After going to the Pozzi workshop in September 1999, the car was regularly serviced at the Leroyer garage in Richeville (Eure) close to the owner's second home. The works done include mechanical repairs in 2000 (piston rings, bearings, full distribution system), operations on the brakes, silent blocks, carburetor, ignition and gear selection joints in 2001 (Scuderia Italmotor, in Coignières) and on the exhaust, in 2005.

Between 2008 and 2009, the car was maintained at Dino Sport, the timing belts were replaced, as well as the pipes, the fuel pump and the exhaust manifolds. Work was also carried out on the body, and a photo folder of the restoration work is available. Equipped with air-conditioning, electric windows and the original black leather upholstery, this car comes with a copy of the spare parts catalog, the user manual and the "Workshop Manual" reissued by Mar Parts. Beautiful in its "Giallo Senape" robe, this Bertone designed car has two additional seats at the rear: an advantage its siblings, the 308 and 328 do not offer.

1996 FERRARI 355 GTS

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Modèle utilisable et performant	• <i>Usable performance car</i>
Châssis n° ZFFPA2B000100953 Moteur n° 37653	• Version découvrable	• <i>Convertible version</i>
55.000 - 75.000 €	• Belle présentation, entretien soigneux	• <i>Nice presentation, carefully maintained</i>



Immatriculée le 21 février 1996 en Allemagne, cette Ferrari 355 GTS a été achetée en août 2008 par son propriétaire actuel, via Motorsport 21 en Bourgogne, alors qu'elle affichait 76 000 km. Il l'a aussitôt envoyée chez le réputé Vintage-Valley, à Dijon, pour une vérification complète. Depuis, la voiture a peu roulé puisque seulement 83 041 km apparaissent au compteur le jour de notre essai. Le moteur a été déposé pour une révision et le remplacement des courroies en septembre 2013, à 82 923 km, pour un montant total de 7 381,37 €, également chez Vintage-Valley. Son propriétaire nous a confié ne jamais avoir utilisé cette voiture sur circuit, préférant les balades dans la campagne ou les longs trajets sur autoroutes.

Esthétiquement, cette Ferrari a vraisemblablement reçu un voile de peinture, bien exécuté. L'habitacle est en bon état et un léger traitement des cuirs permettrait de lui rendre son lustre d'antan ! Le fonctionnement du toit amovible est irréprochable, signe que la caisse n'a jamais "travaillé". La voiture est équipée d'un tracker et d'un antivol. Un ensemble collecteur/échappement en inox procure une sonorité sublime et le comportement n'accuse pas le poids des ans. Il faut dire que les élargisseurs de voies, en plus de la rendre plus belle, lui confèrent un comportement plus stable. Bien entretenue et correctement préservée, cette voiture correspond à l'une des versions les plus désirables de ce modèle.

Registered on 21 February 1996 in Germany, this Ferrari 355 GTS was purchased in August 2008 by its current owner through Motorsport 21 in Burgundy, when the odo showed 76,000 km. He immediately sent the car to the renowned Vintage-Valley, in Dijon, for a thorough check-up. Since then, the car has covered very little distance, the odo showed only 83,041 km the day of our test drive. The engine was removed for servicing and the belts were replaced in September 2013, when the odo was on 82,923 km, for a total of €7,381.37, all at Vintage-Valley. Its owner confirmed that the car has never been used on race tracks, he preferred to use the car for gentle

drives in the countryside, or long motorway journeys. Aesthetically, this Ferrari has probably received a respray, which is well executed. The interior is in good condition and a light leather treatment would bring the car to its former glory! The operation of the retractable roof is impeccable, a sign that the body is sound. The car is equipped with a tracker and a burglar alarm. A stainless steel exhaust system provides sublime sound and the dynamics of the car does not show up the car's age. The wheel spacers give the car a beautiful look and better stability. Well maintained and properly preserved, this car is without doubt one of the most desirable versions of this model.

2003 FERRARI 575M MARANELLO

Titre de circulation suédois <i>Swedish registration</i>	• Version rare en boîte manuelle	• <i>Rare manual version</i>
Châssis n° ZFFBT55B000128299	• Equipée du Kit châssis Fiorano d’usine	• <i>Fitted with factory Fiorano chassis kit</i>
175.000 - 225.000 €	• Voiture très bien entretenue et suivie	• <i>A very well-maintained car</i>
	• Superbe présentation	• <i>In superb condition</i>



Livrée neuve en Suède le 6 mai 2003 par l'intermédiaire du concessionnaire officiel en Suède Autoropa, cette voiture a connu deux propriétaires suédois, le deuxième possédant la voiture depuis novembre 2006. Elle fait partie des très rares 575 Maranello équipées d'une boîte de vitesses manuelle (la production totale de cette version étant estimée à moins de 250 exemplaires). De plus, elle est équipée du rare kit châssis Fiorano d'usine. C'est donc la Maranello ultime, celle qui réunit les meilleures spécifications ! Cette voiture a bénéficié récemment d'un grand entretien chez le réputé spécialiste belge Gipi Motors, avec remplacement des courroies de distribution, comme l'atteste le tampon apposé sur le carnet

d'entretien. Elle est équipée de quatre pneus neufs. De teinte extérieure Rosso Corsa ("rouge compétition") avec sellerie en cuir Nero ("noir"), cette voiture dont le compteur affiche 50 175 km offre une présentation impeccable. Elle est accompagnée de tous les éléments qui soulignent le soin qui a accompagné son utilisation et son entretien : carnet d'entretien complet et factures, trousse à outils, jeu de clés et de commandes complets, pochette en cuir abritant les manuels, housse, lampe de poche, autoradio d'origine avec carte code. Belle présentation, performances élevées, finition sportive, spécifications les plus désirables, cette voiture mérite l'attention des amateurs.

Delivered new in Sweden on May 6, 2003 through the official dealer in Sweden, Autoropa, this car has had two Swedish owners, the second since November 2006. The car is one of the very few 575 Maranellos equipped with a manual gearbox (the total production of the manual version is estimated at less than 250 units). Additionally, it is fitted with the rare factory chassis kit called Fiorano, making this car the ultimate Maranello, one that combines the very best specifications! This car recently received a comprehensive service with the renowned Belgian specialist Gipi Motors and that included the replacement of timing belts, as can be seen by the stamp affixed

on the service booklet. The car also features four new tires. Painted in Rosso Corsa ("competition red") with the leather upholstery in Nero ("black"), this car, whose odometer shows just 50,175 km is in a flawless condition. The car comes with all the elements showing that proper care has been taken for both the car's use and maintenance: a complete service booklet, all invoices, a complete tool kit, a set of keys, the leather pouch of the manual, car cover, lamp pocket, and original radio with its code. In beautiful condition, with high performances, a sporty finish, and the most desirable set of specifications, this car deserves the attention of true enthusiasts.



2001 FERRARI 360 SPIDER FI

Titre de circulation italien <i>Italian registration</i>	• Provenance exceptionnelle, la voiture de Jean Todt	• <i>Exceptional provenance : Jean Todt's car</i>
Châssis n° ZFFYT53B000124958	• Spécification et finition unique	• <i>Unique finish and specifications</i>
125.000 - 150.000 €	• Voiture magnifiquement préservée	• <i>Beautifully preserved car</i>



Livrée neuve par l'usine Ferrari le 4 juillet 2001, cette voiture serait un cadeau de Gianni Agnelli à Jean Todt (qui était à l'époque directeur général de Ferrari) pour le féliciter des succès de l'écurie Ferrari en F1. D'ailleurs, la voiture a reçu une immatriculation spéciale : BW 360 GA (360 pour le modèle et GA pour Gianni Agnelli). Les documents de circulation italiens ("libretto") et le carnet de garantie sont au nom de Jean Todt, et signés par lui. Etant une commande exceptionnelle, la voiture bénéficie

d'une finition spéciale, avec une teinte extérieure "Blu Lapislazzuli" unique au monde (selon une demande spéciale de Todt) et un habitacle Cuoio et Blu spécifique également. Cette voiture bénéficie d'autres particularités exceptionnelles et uniques, en plus de toutes les options usine : rétroviseurs rabattables électriquement ; signature dans l'habitacle de Michael Schumacher en 2003 ; plaques commémoratives au tableau de bord mentionnant "Campioni del Mondo

Delivered new by the Ferrari factory on July 4, 2001, this car would have been a gift from Gianni Agnelli to Jean Todt (who was then the boss of Ferrari), to congratulate him on the success of the Ferrari F1 team. The car received a special registration: BW 360 GA (360 for the model and GA for Gianni Agnelli). The Italian registration documents ("libretto") and the warranty card are in the name of Jean Todt, and are signed by

him. Being a special order, the car has a special finish with its "Blu Lapislazzuli" shade, which is unique in the world (according to a special request by Todt) and its special "Cuoio & Blu" interior. It has other exceptional and unique features, in addition to all the factory options: electrically folding mirrors; Michael Schumacher's signature in the cockpit in 2003; commemorative plates on the dashboard stating "Campioni del



1999-2000-2001" et "F1 World Champion 2002", avec la mention Jean Todt et le numéro de châssis ; téléphone ; intérieur "full cuir" ; tapis sur lequel sont brodées les initiales "JT" ... Cette voiture se trouve aujourd'hui dans un superbe état de préservation. Le compteur affiche 41 650 km et l'embrayage a été remplacé le 8 avril 2008 à 34 633 km. Un entretien a été effectué récemment chez le spécialiste belge Gipi Motors, avec remplacement des courroies

de distribution. Cette voiture est accompagnée de son carnet d'entretien complet et de ses factures, de sa trousse à outils d'origine, de sa pochette en cuir contenant tous les manuels correspondants, de ses clés et commandes complètes, de sa housse, d'une lampe de poche et de l'autoradio d'origine avec carte code. Cette Ferrari 360 Spider sort de l'ordinaire par son appartenance et par sa finition spécifique : une voiture hautement collectionnable.

"Mondo 1999-2000-2001" and "F1 World Champion 2002," with the indication Jean Todt and the chassis number; phone ; "full leather" interior, floor mats on which are embroidered the initials "JT", etc. This car is today in a wonderful state of preservation. The odometer shows 41,650 km and the clutch was replaced on April 8th, 2008 at 34,633 km. A service was executed recently at the Belgian specialist Gipi

Motors, including a replacement of the timing belts. The car comes with its complete service manual and invoices, its original tool kit, its leather pouch containing all relevant manuals, its set of keys, its cover, a flashlight and the original radio with the radio's code system. This Ferrari 360 Spider is unique by its provenance and its specific finish: it is indeed, a highly collectable car.

1979 FERRARI 308 GTS

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Présentation superbe	• <i>Beautiful presentation</i>
Châssis n° 106AS28469	• Voiture bien entretenue	• <i>Well maintained car</i>
90.000 - 110.000 €	• Élégance intemporelle	• <i>Timeless elegance</i>



Sur cette Ferrari 308 GTS, la peinture a été refaite il y a dix ans mais présente un état de préservation rare, ce qui témoigne de sa qualité et de l'attention apportée par son ancien propriétaire. Un ensemble de factures, totalisant 20 000 €, confirme cette utilisation soignée. En juillet 2015, les courroies de distribution ont été remplacées et, depuis, la voiture a bénéficié de travaux complémentaires, comme suit : révision complète du moteur et des carburateurs, nouvelle sellerie Nappa complète, de très haute qualité, et pose de moquettes neuves, présentation du compartiment moteur et peinture des couvre-culbuteurs et réceptacle de filtre à air, démontage et peinture des

passages de roues, peinture des triangles de suspensions et de la barre de direction, sablage, décapage, dévoilage et peinture des jantes, remplacement des chromes de seuils de portes, contrôle des freins, pose d'une nouvelle ligne d'échappement inox, contrôle de l'allumage, remplacement des silentblochs de supports moteur, opération d'entretien (vidange, filtres...). La mécanique est celle d'origine ("matching numbers"). Dans cette combinaison de teintes, carrosserie grise et intérieur rouge, cette voiture montre une réelle élégance et sa version à carburateurs est la plus désirable. Ici, elle bénéficie de plus d'une présentation irréprochable.

The paint of this Ferrari 308 GTS was redone ten years ago and is in a rare state of preservation: proof of its quality and attention given to it by the former owner. A set of bills totaling € 20,000, confirms the very careful use of the car. In July 2015, the timing belts were replaced. Since then, the car has benefited from additional work such as: a complete overhaul of the engine and carburetors, a new high quality Nappa upholstery, new carpets, cleaning of the engine compartment, painting of the valve covers and air cleaner receptacle, removal and painting of

the wishbones and the steering rod, sanding, scraping, aligning and painting of the rims, replacement of the chrome on the door sills, checking of the brakes and installation of a new stainless steel exhaust system. The ignition was checked, the engine mounts replaced, and the car underwent a full service (oil change, filters, etc). The mechanicals are the original set ("matching numbers"). In this combination of colors, grey body with a red interior, the car is extremely elegant and desirable in its carburetor version and features a flawless aspect.



1974 FIAT 500 DÉCOUVRABLE "ÉDITION FINALE"

Carte grise française <i>French registration</i> Châssis n° 5146834 15.000 - 20.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Version attrayante • Voiture complètement restaurée • Cote d'amour élevée	• <i>An attractive version</i> • <i>Comprehensively restored</i> • <i>A really lovable car</i>
--	---	--



Très rare, cette Fiat 500 est très attractive et présente des spécifications très originales. D'après son propriétaire elle serait un modèle mal connu, fabriqué peu avant l'arrêt de la production du modèle, dans l'usine Fiat de Termini, en Sicile et dénommée "dernière édition". En tout, une centaine de voitures seraient sorties des chaînes dans cette configuration. Ainsi, elle en reprend plusieurs caractéristiques, comme le toit qui s'ouvre en incluant la lunette arrière comme les premières 500, le tableau de bord en tôle peinte à un seul compteur rond en face du volant, les petits feux arrière...

Les stylistes ne sont pas allés jusqu'à lui rendre les portes "suicide" des premiers modèles, aussi pour des raisons réglementaires. Cette voiture a été complètement restaurée, avec mise à nu de la carrosserie, remontage minutieux, peinture. Il s'agit donc d'une Fiat 500 très attrayante. En plus du charme naturel de la petite italienne, il présente celui d'un toit qui s'ouvre plus largement et d'une finition d'apparence désuète, avec une mécanique plus moderne et fiable.

Very rare, this Fiat 500 is very attractive and has very original specifications. According to the owner this is a little known model, manufactured shortly before the end of production of the model in the Fiat plant in Termini, Sicily, and referred to as the "last edition". A hundred cars would have left the factory in this configuration. Thus, it includes several features like a sunroof which opens including the rear window, as it was on the firsts 500, a painted sheet metal dashboard, a single round counter in front of

the steering wheel, and small rear lamps... The designers though did not include the "suicide" doors of the first models, essentially for regulatory reasons. This car has been completely restored, with the body stripped bare, then careful reassembled, and finally painted. It is therefore a very attractive Fiat 500. Besides the natural charm of the little Italian, this example is fitted with a sunroof which opens wide and a vintage look finish, but with more modern and reliable mechanicals.

1963 LANCIA FLAMINIA GT TOURING 2,5 L 3C

Titre de circulation belge <i>Belgian Title</i> Châssis n° 824.103.542 40.000 - 70.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Voiture complète • Exemplaire rare et elegant • Etat d'origine	• <i>Complete car</i> • <i>Rare and elegant example</i> • <i>Untouched</i>
---	--	--



La remplaçante de la fameuse Lancia Aurelia fut introduite au Salon de Genève de 1957. Celle-ci, baptisée Flaminia, était proposée en de nombreuses versions : berline, coupé Pininfarina, coupé Zagato, ainsi que coupé Touring, sans parler des versions cabriolet. La voiture ici présentée est la version GT du coupé carrossé par Touring, équipée du moteur 2.5L à 3 carburateurs. Elle fut immatriculée pour la première fois le 18 avril 1963, en Belgique. Elle fut ensuite achetée en 1973 par Joseph de Gheselle, de

Bruxelles. Il ne l'aurait, semble-t-il, utilisée qu'un ou deux ans avant de la remiser. Son fils récupéra la voiture à son décès et la vendit à l'actuel propriétaire. Complète, avec un intérieur préservé, elle représente une excellente base de restauration comme il est devenu rare d'en trouver. Il s'agit, en outre, d'une automobile due à un grand nom de la carrosserie, dotée d'une élégance rare combinée à une mécanique raffinée : l'amateur éclairé ne s'y trompera pas.

The successor of the Aurelia was introduced at the Geneva motor show in 1957. The Flaminia was offered with a variety of bodies, Sedan, Coupé Pinin farina, Coupé Zagato as well as Touring Coupé and Convertible versions. This car is the GT version of the Touring Coupé, with 3 carburetors fitted to the 2,5 litre engine. It was first registered on April 18th 1963 in Belgium. Mr Joseph de Gheselle in Brussels purchased the car in 1973. He apparently used it only for a year or two

before storing it. After Mr Gheselle passed away, his son sold it to the current owner. Totally complete with its preserved original interior, this car is a very good and interesting base for a restoration.

1969 FERRARI 365 GT 2+2

Titre de circulation français <i>French title</i>	• Trois propriétaires depuis 1999	• <i>Three owners since 1999</i>
Châssis n° 11827 GT Moteur n° 11827	• Superbe intérieur d'origine	• <i>Superbly original interior</i>
240.000 - 280.000 €	• Luxe, confort et performances	• <i>Luxurious, comfortable and high performance</i>



Vendue neuve par les Éts Pozzi Ferrari, comme l'atteste sa plaque d'identification dans le compartiment moteur, cette voiture n'a connu que trois propriétaires de 1999 à aujourd'hui. Elle a "visiblement toujours été correctement entretenue et soignée, malgré l'absence de factures et de dossier" selon l'expertise qui l'accompagne. Le vendeur, un collectionneur parisien qui en prend grand soin, a

fait procéder à plusieurs travaux et vérifications sur les éléments suivants par un de ses amis, mécanicien à la retraite : distribution (soupapes et culbuteurs), carburateurs, allumage (contacts et bougies) et durits. La voiture comporte une ligne d'échappement inox et, pour ce qui concerne l'aménagement, des réparations ont été effectuées sur les rétroviseurs, les poignées intérieures de portes, la montre, l'allume-cigare

Sold new by Ets Pozzi Ferrari, as evidenced by its identification plate in the engine compartment, this car has had only three owners since 1969. The car has "apparently always been properly maintained and cared for, despite the absence of invoices and files" according to the expert's report which comes with the car. The seller, a Parisian collector who takes great care of the car, has

commissioned the following services and refurbishments by one of his friends, a retired mechanic: the distribution system (valves and rocker arms), carburetors, ignition (contacts and spark plugs) and hoses. The car features a stainless steel exhaust system and regarding the equipment, repairs were carried out to the mirrors, the interior door handles, the clock, the

et l'éclairage intérieur. Le kilométrage indiqué au compteur est de 85 200 km et le moteur, qui est celui d'origine, tourne de façon satisfaisante, sans bruits anormaux et avec une pression d'huile correcte. L'équipement de cette GT 2+2 comporte une commande de déflecteurs électrique, une barre de protection de calandre, un rétroviseur droit, un coupe-batterie et un poste de radio Voxson huit pistes d'époque.

Avec sa mécanique d'origine, sa très belle teinte bleu marine, sa sellerie en cuir tabac superbement patinée et son équipement complet, cette voiture présente un fort pouvoir de séduction et représente la première GT moderne de Ferrari aussi belle qu'utilisable.

cigarette lighter and the interior lamps. The odometer reads 85,200 km and the engine, which is the original one, runs satisfactorily, without any abnormal noise, and with proper oil pressure. The optional equipment of this GT 2 + 2 includes an electrically controlled deflector, a guard bar for the grille, a right hand side mirror, a battery switch and a

vintage Voxson radio with an eight track cartridge system. With its original mechanicals, this beautiful car in a dark blue hue, tobacco coloured leather upholstery in a beautiful patina, and with comprehensive equipment as well as seductive power, represents the first modern GT from Ferrari that was not only attractive, but also fairly practical.

1973 DE TOMASO PANTERA GTS

Carte grise française de collection <i>French title</i>	• Réfection mécanique complète	• <i>Completely overhauled mechanically</i>
Châssis n° THGTNE07010	• Belle présentation	• <i>Lovely presentation</i>
75.000 - 95.000 €	• Ligne musclée, moteur puissant	• <i>Muscular styling, powerful engine</i>



Compte tenu de son numéro de série, cette voiture est sortie d'usine à la fin de l'année 1973. Américaine d'origine, elle est équipée du moteur Ford Cleveland 351ci développant un peu moins de 300 ch, et accolé à une boîte ZF inversée cinq rapports. Elle a été achetée en mars 2014 chez un spécialiste de Beverly Hills par son actuel propriétaire, passionné d'automobile et tôlier-formeur de métier. La voiture avait été entièrement refaite en carrosserie mais il va la reprendre

complètement, de façon à la rendre fiable. Les travaux ont porté principalement sur plusieurs éléments, comme suit : freinage (reprise du pédalier, mise au point), carburation (révision, changement des joints, pose d'une pompe à essence électrique et d'un filtre à air KN ovale), électricité (remise en état du faisceau, remplacement de l'alternateur), refroidissement (montage d'un vase d'expansion de grande capacité et révision du système de refroidissement),

According to the serial number, this car left the factory at the end of 1973. Originally American, it was fitted with a 351 ci Ford Cleveland engine producing just under 300 bhp, mated to a five-speed inverse ZF gearbox. The car was acquired in March 2014 from a specialist in Beverly Hills by the current owner, an automobile enthusiast and panel beater by profession. The body had been completely

restored but he wanted to finish the job by making the car totally reliable. The work undertaken comprised: brakes (repair of the pedal, adjustment of brakes), fuel system (overhauled, new seals, electric fuel pump and K&N oval air filter fitted), electrics (wiring loom overhauled, alternator replaced), cooling (large capacity expansion tank fitted and cooling system serviced), ignition (overhauled, coil and contacts replaced), suspension



allumage (révision, remplacement de la bobine et des contacts), suspension (révision, remplacement des silentblocs), transmission (remplacement des cardans), pneus Goodyear neufs, sur les jantes Campagnolo en magnésium d'époque. Depuis, plus de 1 500 km ont été parcouru sans problème, la seule opération à prévoir concernant la montre d'époque, à réparer. La carte grise française de collection affiche une puissance fiscale de

28 CV, et la voiture offre une belle présentation extérieure, avec un pare-choc européen installé à l'avant par souci esthétique. A l'intérieur, les mousses de siège ont été remplacées et l'ensemble est bien préservé. Il s'agit d'un bel exemplaire d'une voiture dont le dessin élégamment agressif de Tom Tjaarda se combine magnifiquement à une puissante mécanique, particulièrement désirable et bestiale dans sa variante GTS.

(overhauled, silentblocs replaced), transmission (universal joints replaced), new Goodyear tyres fitted on period magnesium Campagnolo wheels. Since then, the car has run trouble free for 1 500 km, and the only outstanding item is the period clock which needs repairing. The exterior of the car is in lovely condition, with a European front bumper for aesthetic reasons. The interior is well preserved and the foam in

the seats has been replaced. This is a superb example of a car with muscular styling by Tom Tjaarda that combines perfectly with a powerful engine, particularly beefy and desirable in this GTS form.

1966 MC LAREN M1B

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis n° 30/08

200.000 - 260.000 €

• Eligible dans les plus beaux événements historiques internationaux

• Une des plus originales M1B

• Historique limpide

• *Eligible for many historic race series*

• *One of the most original M1B*

• *Continuous history*

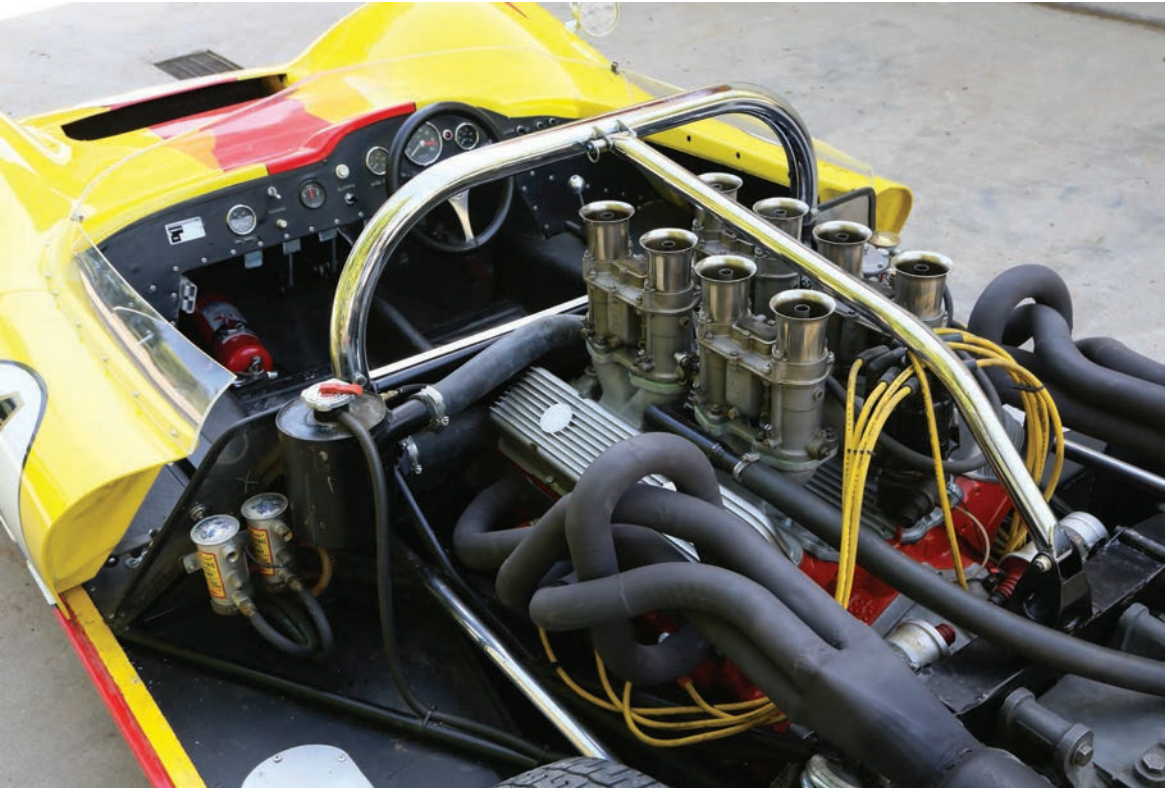
Basée sur la première voiture de course à part entière de McLaren, la M1A, la M1B représenta la marque durant les saisons 1965 et 1966, jetant les bases de la solide réputation dont bénéficie aujourd'hui la marque en course. La M1B de 1966 terminera à la troisième place du premier championnat Can-Am, aux mains de Bruce McLaren en personne, un exploit qui ouvrira la voie à une longue période de domination de cette série par la marque. Ne se satisfaisant pas uniquement de renforcer le châssis par rapport à

la version précédente, le design fût également légèrement revu par les anglais Michael Turner and Tyler Alexander. Robin Herd était en charge des modifications touchant le châssis. Son arrière tronqué et son nez court la rendirent plus ramassée que la M1A. D'autres améliorations furent apportées sur la version 1966, incluant des jantes plus larges, un aileron, une boîte ZF et l'aménagement du compartiment moteur pour accueillir un V8 Chevrolet plus performant. En effet, le nouveau moteur 5.4L>>>

Based on the McLaren's first pure race-car, the M1A, the M1B represented McLaren during the 1965 and 1966 seasons, laying the groundwork for McLaren's now stellar racing reputation. As well as having a significantly stronger chassis than its predecessor, its design was slightly changed by British designers Michael Turner and Tyler Alexander. Robin Herd was responsible for the chassis changes. Its truncated tail and blunted nose made it noticeably

shorter than the M1A. Further changes to the 1966 version included wider wheels, a rear spoiler, a lighter ZF transmission and space for a larger and more powerful Chevrolet V8. The new 5.4-litre engine was significantly more powerful than the original Oldsmobile unit, as it could be seen on track. The 1966 M1B would be driven to 3rd place in the inaugural Can-Am Driver's Championship by Bruce McLaren himself – a feat that would pave the team's way to>>>





>>> s'avéra nettement plus efficace que la mécanique Oldsmobile originale. La totalité des 28 exemplaires produits par Trojan pour le compte de McLaren furent vendus en tant qu' « Elva-McLaren MK2 ».

Le châssis 30/08 que nous présentons fût commandé neuf par David Prophet, pilote britannique né à Hong-Kong, qui l'utilisa durant toute la saison 1966, avec des succès variables. Elle fût remplacée par une Ferrari 250 LM lors de la saison suivante ! Le pilote suédois Picko Troberg en fit alors l'acquisition auprès de Prophet (qui mourut très peu de temps après) et l'inscrivit dans le championnat national suédois de voitures de sport. Afin d'être homologuée dans la série, la voiture devait être équipée d'essuie-glaces et d'un coffre à bagages. Un plus grand pare-brise fut donc installé, ainsi que des essuie-glaces, et Troberg, alors sponsorisé par la poste suédoise, fixa deux grandes boîtes à lettres à l'arrière de la voiture, faisant office de coffre ! La voiture fut ainsi autorisée à prendre part à la série. Elle acquit très rapidement le surnom de « Voiture boîte à lettres »

Vendue à la fin de la saison à son

camarade et pilote Esso Gunnarsson qui continua à courir régulièrement à son volant en 1967 et 1968, puis plus ponctuellement jusqu'au début des années 1970. Gunnarsson conserva la voiture dans sa configuration puis la vendit au collectionneur Kaj Wallin, à Örebro. Ce dernier a conservé la voiture et réalisa un superbe travail de restauration sur le moteur au cours des années 2010. Bien que son historique en course s'arrête dans les années 70, la voiture a depuis été régulièrement vue et ce jusqu'à récemment lors d'expositions et démonstrations sur circuits. Elle a toujours été conservée dans un bon état de marche et dispose d'un historique suivi depuis l'origine, ne disparaissant jamais des yeux du public.

Il s'agit très certainement d'une des plus originales MIB au monde à ce jour. La communauté du sport automobile suédois pleure le départ de cette pièce de l'histoire du sport automobile national. Eligible dans la plupart des événements internationaux, elle aurait même pu participer à Goodwood cette année si la vente n'était pas survenue. Elle nécessitera à cette fin une nouvelle fiche d'homologation FIA.

>>> *the domination of the series in the years to follow. All 28 cars were built by Trojan for McLaren and were sold as the "Elva-McLaren MK2"*

Chassis 30/08 was ordered by Hong Kong born British driver David Prophet who used it all of 1966 season with varying success. It was exchanged for a Ferrari 250 LM one season later. Swedish racer Picko Troberg bought it from Prophet (who passed away just before this sale) and entered it in the Swedish domestic sports car championship. In order to be homologated for this series, the car had to have windscreen wipers and a luggage compartment. A higher windshield was installed along with the required wipers and Troberg, who was sponsored by the Swedish post office, attached two large letter boxes to the rear of the car as the required "luggage compartment" and as an advertisement for the post office. These modifications allowed the car to qualify for the series. It quickly acquired the nickname of "Mail-box car" or "Postbilen".

Troberg sold the car at the end of the season to fellow racer Esso

Gunnarsson who continued to compete with the car in 1967 and 1968. He then raced it occasionally until the early 70s. Gunnarsson kept the car as it was, until he sold it to its current owner in Örebro. The latter has maintained the car since and had a superb restoring job done on the engine in the 2010s. Even though its racing history stopped in the 1970s, the car has been seen at exhibitions and on race tracks for exhibition runs continuously up until recently. It was always kept in good working order and has a continuous history from day 1. It has never disappeared from the public eye.

This must be one of the most original MIBs in the world today. The Swedish racing community is sad to see the car leave the country as it is a real piece of Swedish motoring heritage. The car is eligible for many Worldwide series and could have taken part in Goodwood this year had this sale not come in between. It also requires new FIA papers as it has not done any historic racing.

Racing history

- 29.4.1966	Tourist Trophy Oulton Park	David Prophet	DNF	
- 14.5.1966	Silverstone International	David Prophet	8	
- 28.5.1966	Groveswood Trophy Mallory Park	David Prophet	11	
- 9.7.1966	Martini Trophy Silverstone	David Prophet	9	
- 16.7.1966	GP Brands Hatch	David Prophet	7	
- 14.8.1966	Wills Trophy Croft	David Prophet	DNF	
- 29.8.1966	Guards Trophy Brands Hatch	David Prophet	DNF	
- 30.4.1967	SM Knutstorp Ring	Picko Troberg	1	
- 21.5.1967	SM Velodromloppet	Picko Troberg	DNF	
- 23.6.1967	SM Midnattssolsloppet Falmarksbanan Skellefteå	Picko Troberg	DNF	
- 2.7.1967	SM Dalslands Ring	Picko Troberg	4	
- 6.8.1967	SM Väst kustloppet Falkenberg	Esso Gunnarsson	2	
- 30.7.1967	GP Djursland	Esso Gunnarsson	DNF	
- 13.8.1967	Kanonloppet Karlskoga	Esso Gunnarsson	4	
- 20.8.1967	SM Skarpnäck	Esso Gunnarsson	DNF	
- 24.9.1967	Stockholmsloppet Skarpnäck	Esso Gunnarsson	DNF	Banrekord 57,44
- 1.10.1967	Aspern Wien	Esso Gunnarsson	5	



© droits réservés

1971 FERRARI 365 GTC/4

Titre de circulation italien <i>Italian title</i>	• Premier modèle produit	• <i>Production car number 1</i>
Châssis n° 14179*00*	• Ex Salon de Genève 1971	• <i>Ex 1971 Geneva Motorshow car</i>
Moteur n°14179	• Splendide combinaison de couleurs d'origine	• <i>Striking original colour combination</i>
425.000 - 475.000 €	• Belle présentation	• <i>Nice condition</i>

La Ferrari 365 GTB/4 Daytona avait été introduite en 1968 et son succès perdurait à la fin de 1970 quand Ferrari décida d'arrêter la production de la 365 GT 2+2, période durant laquelle la production de la 365 GTC avait elle aussi cessé.

Aucun successeur de la 365 GT 2+2 n'étant prévu, il y eut un léger manque dans le catalogue Ferrari jusqu'au Salon de Genève de 1969 au cours duquel fut dévoilé un nouveau coupé. La Ferrari 365 GTC/4 tenait alors la place de

successeur de la 365 GT 2+2. Bien qu'il s'agisse d'un modèle 2+2, avec ses deux petites places aménagées à l'arrière dans lesquelles seuls les enfants pouvaient être confortablement installés, elle avait résolument une apparence et un caractère proche de celui de la Daytona.

Pour se conformer à la nouvelle ligne du capot, une nouvelle culasse fut mise au point, ce qui déplaça les collecteurs d'admission entre les arbres à cames d'admission et d'échappement situés de part et d'autre du moteur, >>>

The 365 GTB/4 Daytona had been introduced in 1968 and was still going strong at the end of 1970 when Ferrari stopped production of the 365 GT 2+2.

The 365 GTB/4 Daytona was introduced in 1968. Sales were still high in the end of 1970 when Ferrari stopped the 365 GT 2+2's production. The 365 GTC also disappeared at the beginning of 1970. No apparent successor to the 365 GT 2+2 was foreseen. There was a bit of an awkward gap in Ferrari's catalogue until

a new coupé was unveiled in Geneva in 1969.

It was no secret that it would take the place of the 365 GT 2+2. But whilst it could offer a degree of 2+2 seating – children only with any degree of comfort – it was in appearance and character very close to the Daytona. In order to meet the new bonnet line, a new cylinder head was designed. This put the intake manifolds between the inlets and exhausts camshafts on each bank of the motor, and the carburetors >>>





#14179 lors de la présentation du modèle par Ferrari © archives Marcel Massini

>>> les carburateurs eux étaient montés horizontalement. Tandis que la Daytona était pourvu d'un carter sec, la 365 GTC/4 fut elle dotée d'un système de lubrification à carter humide. Quelques 500 exemplaires de cette dernière sortirent de l'usine entre le printemps 1971 et l'automne 1972 lorsque la production cessa. Malgré cette durée limitée le modèle représente près de la moitié des V12 produits en série par la firme de Maranello dont la majorité fut exportée aux Etats Unis.

La voiture que nous présentons, qui porte le numéro de châssis 14179, est un exemplaire particulièrement intéressant car il s'agit de la voiture qui a été exposée au Salon de Genève de 1971. Dans une superbe combinaison de couleur avec sa peinture ivoire « Avorio 2.662.016 » et son intérieur en cuir bleu « Blu VM 3282 », elle fut utilisée à des fins de publicité par Ferrari. Elle se présente aujourd'hui en très bel état.

D'après les informations qui nous ont été transmises par Marcel Massini, cette Ferrari 365GTC/4 porte le numéro d'assemblage 2 et

>>> *were horizontally mounted. Wet-sump lubrication was used, with respect to a dry-sump system on the Daytona. Some 500 cars were made between spring 1971, date at which it was introduced, and autumn 1972, date at which production ceased. In its short life span, this car accounted for nearly half of Ferrari's V12 engine production cars, most of which went to the USA.*

This car is rather special as it is the presentation model which introduced the GTC/4 to the public at the Geneva Motor

show in 1971. First production car, it was used by Ferrari as a development car and for publicity shots. Shunning in this colour combination with its ivory body (Avorio 2.662.016) and dark blue interior (Blu VM 3282) the car is in very good condition today.

According to Marcel Massini, the car has assembly sequence number 2 and bears the Pininfarina body number 1. Displayed at the 1971 Geneva Motor Show between the March 11th and 21st the car returned to the factory where it was issued



la carrosserie Pininfarina n°1. Ce modèle européen, conduite à gauche a été exposé du 11 au 21 novembre 1971 au 41e Salon de Genève au Plainpalais. De retour à l'usine elle reçoit son certificat d'origine le 30 décembre 1972 lorsqu'elle est vendue neuve 10.500.000 lire à Gastone Antonio Crepaldi propriétaire de la concession Ferrari de Milan. Il l'immatricule le 13 février 1973 sous le numéro MI S 19055. Elle passe ensuite entre les mains d'un certain Filippo Romeo en 1976. Il ne la garde que 9 mois avant de la revendre à un Libanais vivant à Milan, M. André Vincent Bedawer.

Deux propriétaires lui succéderont toujours dans la région de Milan, le dernier d'entre eux l'a fait repeindre en rouge en 1983 avant de la revendre à la société financière SOGE.FI. basée à Turin en 1986. Elle est conservée par cette société jusqu'en 2015, date à laquelle elle est acquise par son actuel propriétaire. Aujourd'hui de nouveau dans sa superbe combinaison de couleurs d'origine, cette Ferrari 365 GTC/4 est un exemplaire réellement exceptionnel, une opportunité unique qui ne saurait être manquée par les collectionneurs.

its Certificate of origin on 1972 December 30th. Delivered on 30 December 1972 as a European LHD version car to its first owner Gastone Crepaldi owner of Milanese Ferrari Dealer Crepaldi. He purchased it for 10.500.000 lire and registered the car under the Italian licence plates number MI S19055. It was sold in 1976 to its 2nd owner Mr Filippo Romeo, in Milan who kept the car for 9 months before selling to Lebanese citizen André Vincent Bedawer resident at Corso Venezia

in Milan. Two more owners followed in the Milan area after him. One of them, Enrico Dall'Agnola had the car re-painted in red in 1983. He sold it to Finance Company SOGE.FI. in Turin in 1986. SOGE.FI sold it in 2015 to its current owner. Back in its original colour scheme the car on offer is a very unique and exceptional Ferrari 365 GTC/4 and represents an amazing opportunity which will not be missed by the collectors.

1970 ALPINE A110 1600 S

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Voiture bien préparée	• <i>Well prepared car</i>
Châssis n° 17088	• Une des meilleures versions de la berlinette	• <i>One of the best versions of the Berlinetta</i>
80.000 - 120.000 €	• Propriétaire soigneux et attentif	• <i>Careful and attentive owner</i>



Sortie d'usine le 30 octobre 1970, comme le confirme le descriptif constructeur, cette voiture était immatriculée en 1978 dans l'Oise, avant d'être achetée en 1982 par un collectionneur de la marque. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1997.

La voiture était saine et son propriétaire l'a fait restaurer dans le but de prendre part à des compétitions historiques. La carrosserie a été refaite (avec une caisse allégée, 680 kg en ordre de marche), et l'intérieur remis en état. La mécanique a fait l'objet de soins particuliers, comme suit : moteur préparé (culasse sans plomb, vilebrequin allégé, carter d'huile 5 litres, arbre à cames spécial...), embrayage céramique amorti, aérateurs pour les freins, train avant bagué, train arrière réglable, échappement inox Orbisoud, boîte cinq rapports type 353...

La voiture a ensuite participé aux 12 Heures de Magny-Cours en 1998, aux 12 Heures du Mans en 1999, puis au challenge ASAVE. Le moteur a bénéficié d'un contrôle général et fonctionne bien (il a couvert 1 500 km depuis), mais devra faire l'objet d'un autre contrôle de principe en cas de nouvel engagement en compétition.

Très soigneusement préparée et disposant de son Passeport Technique Historique FFSA, cette voiture a toujours fait l'objet d'une attention particulière par son actuel propriétaire. Il s'agit en outre de la très désirable version 1600 S, une des plus performantes des berlinettes, capable d'apporter satisfaction tant au collectionneur qu'au compétiteur.

Rolling out of the factory on October 30, 1970, as confirmed by the manufacturer's records, this car was registered in 1978 in the Oise area, before being purchased in 1982 by a keen collector of the marque. It was from him that the current owner acquired the car in 1997.

The car was in sound condition and the owner restored it so that he could take part in historical events. The body was redone (with a lightened body, 680 kg in a running state), and the interior was refurbished. The mechanicals have been subject to special attention, as follows: prepared engine (unleaded cylinder head, lightened crankshaft, 5 liters oil pan, special cam shaft...), ceramic cushioning clutch, aerators for the brakes, stiffened front axle, adjustable rear suspension,

stainless steel exhaust from Orbisoud, five-speed type 353 gearbox...

The car then participated in the 12 Hours of Magny-Cours in 1998, the 12 Hours of Le Mans in 1999 and the ASAVE challenge. The engine was serviced and works well (it has covered 1500 km since then), but will need another check up if the car is to be engaged in competitive events again.

Very carefully prepared and with its Historic Technical Passport from the FFSA, this car has always been particularly cared for by its current owner. It is also the most desirable S 1600 version, one of the most powerful berlinettas, capable of providing satisfaction to both a collector and a competitor.

1982 RENAULT 5 TURBO 1

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• État exceptionnel	• <i>Exceptional condition</i>
Châssis n° VF1822000B0000316	• Modèle le plus emblématique de l'ère turbo	• <i>Most iconic model from the turbo era</i>
90.000 - 110.000 €	• Restauration poussée par des spécialistes	• <i>Thorough restoration</i>



L'actuel propriétaire, spécialiste d'automobiles anciennes, a fait en mars 2015 l'acquisition de cette Renault 5 Turbo qui appartenait à un amateur depuis février 1997.

La voiture était dans un état correct, avec sa mécanique d'origine, mais notre spécialiste a malgré tout décidé de procéder à une remise en état de haut niveau, sans considération de prix ni de temps passé. Sur le plan cosmétique, la peinture a été refaite et, à l'intérieur, elle a reçu un ciel de toit neuf, de même qu'un volant et des housses de sièges conforme à l'origine. Au niveau mécanique, les travaux ont concerné le circuit d'alimentation d'essence, le circuit de refroidissement, le moteur a été ouvert (équipement mobile, chemises...), le turbocompresseur, les freins,

la suspension (amortisseurs), les jantes et les pneus. Au total, près de 15 000 € ont été dépensés en achat de pièces, et plus de 250 heures de travail ont été consacrées à cette remise en état, par des spécialistes du modèle. Un dossier complet que nous vous conseillons de consulter permet de suivre les étapes de la restauration.

Le résultat est exceptionnel et la voiture présente l'aspect du neuf, bien loin des exemplaires fatigués ou uniquement préparé extérieurement qu'il arrive de croiser. Avec sa personnalité forte, ses performances étonnantes et son état rare, cette voiture est une occasion intéressante d'acquérir une machine très emblématique de l'époque turbo.

The current owner, a classic car specialist, acquired this Renault 5 Turbo in March 2015. It had belonged to an enthusiast since February 1997.

The car was in a decent condition, with its original mechanicals, but the owner decided to have the car thoroughly restored, regardless of cost or time spent. The paint has been redone while the interior received a new roof lining as well as a steering wheel and seat covers in accordance with the original specifications. Mechanically speaking, the engine has been opened up and the work concerned the petrol fuel system, the cooling system, the turbocharger, the brakes,

the suspension (shock absorbers), the rims and tires. Overall, almost € 15,000 were spent on parts, and more than 250 hours were devoted to this restoration by specialists of the model. We advise you to take a look at the complete folder describing the various stages of the restoration. The result is exceptional and this car looks like new, unlike the typically tired or only externally modified models that one comes across. With its strong personality, its amazing performance and rare condition, this car is a truly interesting opportunity to acquire an iconic machine from the turbo era.

1963 CITROËN 2 CV SAHARA

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Restauration complète et documentée	• <i>Comprehensive restoration with documentation</i>
Châssis n° 0617 Moteur Avant n° AW 05100032 Moteur Arrière n° AW 05400238	• Véritable voiture de passionné	• <i>A car for the true enthusiast</i>
70.000 - 90.000 €	• Fidèle à la présentation et aux caractéristiques d'origine	• <i>Presentation faithful to the original</i>

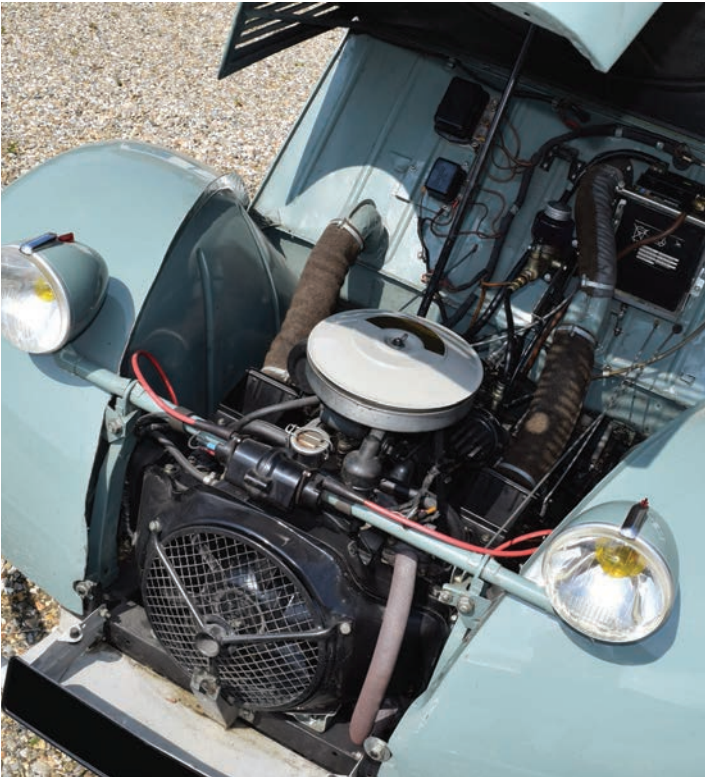


Achetée au début des années 1980 aux Domaines par un médecin collectionneur de Citroën, cette voiture a été léguée à son décès à son jardinier, qui l'a cédée, après de nombreuses tentatives en 2007 au propriétaire actuel, grand amateur de 2 CV dont il possède 14 exemplaires ! La version Sahara faisait partie de ses rêves et il s'est lancé dans une restauration exemplaire. S'il s'en sépare aujourd'hui c'est que, passionné aussi

de rail, il se lance dans la restauration d'une locomotive à vapeur de 1904. La voiture était saine et le châssis d'origine a été conservé. Complètement démontée, la caisse a été refaite chez un carrossier, de la teinte Vert Embrun (AC511) retrouvée à l'intérieur. Le propriétaire s'est chargé du remontage complet en apportant une attention particulière au respect des caractéristiques d'origine, un dossier très complet de documentation,

Purchased in the early 1980s from the French government by a doctor who was also a Citroën collector, this car was bequeathed to his gardener when he died. The latter sold the car to the current owner in 2007, an avid 2CV owner who owns as many as 14 of them! The Sahara was one of his dreams and he embarked on an exemplary restoration process. He is selling it today because he is also

passionate about railways and he has just begun restoring a 1904 steam locomotive. The car was in a decent state and thus the original chassis was retained. Completely stripped bare, the body was redone by a coachbuilder in a green "Embrun" (AC511) shade that was found inside. The owner himself did the complete reassembling, paying special attention to the



photos et factures témoignant des travaux effectués. D'un point de vue mécanique, si le moteur arrière était correct, il a retrouvé un moteur avant correspondant au type d'origine, si bien que la voiture est équipée de deux moteurs type AW équipés comme il se doit d'un carburateur Solex F26 CBIN. Terminée en avril 2008, la voiture a pu participer aux festivités organisées à Ermenonville pour les

50 ans de la Sahara, et elle a fait par ailleurs l'objet d'un article dans le magazine 2 CV et dérivés n°11 de mai-juin 2012. Affichant aujourd'hui 64 952 km, de présentation impeccable, c'est un très bel exemplaire de ce modèle mythique.



respect of the original features. A comprehensive documentation folder with photos and invoices reflects the work done. From a mechanical standpoint, the rear engine is the correct one, and he found a front engine corresponding to the original type, so that the car is fitted with two AW engines, equipped as it should be, with a Solex F26 CBIN carburetor.

Completed in April 2008, the car was able to attend the festivities in Ermenonville celebrating the 50th anniversary of the Sahara, and an article was written on the car in the magazine "2 CV et dérivés" number 11, from May-June 2012. Showing 64,952 km on the odometer and in an impeccable condition, it is a very fine example of this legendary model.

1962 CD PANHARD COACH

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Exemplaire original d'homologation	• <i>Original homologated model</i>
Châssis n° 108 Moteur n° 38370*1746	• Histoire intéressante, exposée au Salon de Paris 1962	• <i>Interesting history, displayed at the 1962 Paris show</i>
85.000 - 125.000 €	• Préparée par un pilote du Mans	• <i>Prepared by a Le Mans driver</i>



Selon Alain Gaillard, spécialiste incontesté de la marque, cette voiture (châssis n°108) est la première CD Panhard terminée. Exposée au Salon de Paris d'octobre 1962, elle aurait reçu près de 800 intentions d'achat. Présentée au service des Mines en 1963 à trois reprises (11 mars, 3 mai et finalement homologuée le 24 mai), elle servira ensuite de voiture de démonstration avant d'être vendue à un particulier fin 1963.

Elle est aujourd'hui la propriété de M. Guilhaudin, vainqueur de l'indice de performance aux 24 Heures du Mans sur un modèle identique, en 1962 ! Il achète cette voiture en janvier 1995 et lui fait bénéficier d'une remise en état. La carrosserie, déjà refaite, est repeinte. La voiture est équipée du performant moteur MIOS, avec pignon de distribution en aluminium, pistons équilibrés, nouvelles soupapes, etc... La ligne d'échappement est neuve, le train

According to Alain Gaillard, an undisputed Panhard specialist, this car (chassis No. 108) was the first CD Panhard to be completed. Presented at the Paris Show in October 1962, the CD is said to have received nearly 800 purchase intentions. Presented on three occasions to the homologation services in 1963 (11th of March, 3rd of May and finally approved on the 24th

of May), it then served as a demonstrator before being sold to a private person in late 1963. It now belongs to Mr. Guilhaudin, winner of the performance index at the Le Mans 24 Hours in 1962 with the same model! He bought this car in January 1995 and had it restored. The body, already redone, was repainted. The car is fitted with the powerful MIOS engine combined with an aluminum timing gear,



avant refait et M. Guilhaudin fait également poser des baquets à sa mesure, pour pouvoir courir dans de meilleures conditions. Les sièges d'origine (à refaire) seront fournis avec la voiture, de même qu'une rare tubulure double carburateur double corps de 38 mm, de marque CD, ainsi qu'une boîte de vitesse à rapports longs.

Utilisable sur route et éligible à de nombreuses compétitions sportives dont Le Mans Classic, cette voiture présente un historique intéressant. Elle a été de plus préparée par un ancien pilote du Mans qui a couru à l'époque sur une voiture équivalente, gage de compétence ! Cette machine originale et performante attirera l'attention de ceux qui aiment l'histoire et les automobiles sortant de l'ordinaire.

balanced pistons, new valves etc. The exhaust system is new, and the front axle was redone. Mr. Guilhaudin also installed bucket seats to his measure, so that he could drive the car comfortably and efficiently. The original seats (to be restored) will be provided with the car, as will a rare CD 38 mm double pipe dual carburetor body, and a gearbox with longer ratios.

Usable on the road and eligible for numerous sporting events including Le Mans Classic, this car has an interesting history. The preparation by a former Le Mans driver who had competed in a similar car, guarantees its quality! This original and powerful car will surely draw the attention of those who love history as well as distinctive and unusual cars.

1958 TALBOT TI4 LS

Titre de circulation anglais <i>British title</i>	• Ligne de toute beauté	• <i>Beautiful styling</i>
Châssis n° 140010	• Modèle rare, fin d'une très prestigieuse lignée	• <i>Rare model, the end of a highly prestigious line</i>
Moteur n° 6017	• Belle présentation	• <i>Nice presentation</i>
200.000 - 250.000 €		



Selon la fiche usine Talbot (intitulée "Détails de construction"), la voiture que nous présentons a été livrée neuve de teinte "bleu compétition" métallisé avec garnitures en vinyle, jantes chromées chaussées de pneus Pirelli 165x400 et option chauffage-dégivrage. Le moteur était équipé de pistons Borgo, la transmission était confiée à une boîte ZF et la direction à un boîtier Gemmer. Toujours sur cette fiche usine, la date de livraison indiquée est le 6 mars 1956, mais la mention "annulé" vient barrer le nom

des clients, MM. Dupuis et Marquier. C'est peut-être ce qui explique que la date de première immatriculation mentionnée sur la carte grise soit 1958. La voiture est en Suisse dans les années 1970 et d'anciennes factures du garage Kurve, de Bubendorf (près de Bâle) datent de 1979 et 1980. En 2000, elle quitte ce pays pour se rendre en Allemagne, achetée le 11 septembre par le spécialiste allemand Lothar Roder. Il gère le garage Berlinetta Motors, à St-Ingbert (près de Sarrebruck),

According to the Talbot factory records («build details»), the car on offer was delivered new in metallic «competition blue» with vinyl trim, chrome wheels fitted with Pirelli 165X400 tyres and optional heater-defroster. The engine was equipped with Borgo pistons, and the transmission was linked to a ZF gearbox, with a Gemmer steering box. The factory sheet also records a delivery date of 6 March 1956, but «cancelled» has been written across the name of the clients MM. Dupuis et

Marquier. This may explain why the first date mentioned on the registration document is 1958. The car was in Switzerland during the 1970s and old invoices from the Kurve garage, in Bubendorf (near Bâle) date from 1979 and 1980. In 2000, it left for Germany, having been acquired by the German specialist Lothar Roder on 11 September. He ran the Berlinetta Motors garage, at St-Ingbert (near Sarrebruck), and specialised in Ferrari

spécialisée dans la réparation de Ferrari, mais il est également passionné de ce modèle. La voiture fait l'objet d'importants travaux dont témoigne un ensemble de factures, avant d'être cédée à un amateur britannique, qui aujourd'hui se sépare de cette belle automobile. En 2014, la mécanique a bénéficié d'une révision chez un spécialiste dont le montant dépasse 13 000 £.

En plus d'être une des dernières représentantes d'une des marques françaises les plus prestigieuses de l'entre-deux-guerres, cette voiture, de teinte bleu métallisé avec toit gris et sellerie bicolore beige et gris-bleu, offre un état bien conservé après une restauration ancienne. Avec sa très belle ligne signée Carlo Delaisse et son moteur Talbot, spécifique avec ses deux arbres à cames haut placés, c'est une voiture qui coûtait à l'époque plus du double de la Citroën DS qui venait de naître. Elle n'a été produite qu'à 54 exemplaires.

repairs, although he was also passionate about this particular model. The car benefitted from major work as shown by the various invoices, and was then sold to the British enthusiast who is selling this wonderful car today. In 2014, the engine was serviced by a specialist at a cost of over £13 000.

Not only is this one of the last survivors of one of France's most prestigious inter-war marques, but, presented in metallic blue with grey roof and beige and grey-blue two-tone upholstery, it is in lovely preserved condition having been restored some years ago. Sporting a beautiful design by Carlo Delaisse and with its specific Talbot engine with overhead cams, this car cost new more than double the Citroën DS which had just appeared. Just 54 examples were produced.

1949 DELAHAYE 148 L BERLINETTE PAR ANTEM

Carte grise française
French registration
Châssis n° 801278
200.000 - 280.000 €

- Histoire exceptionnelle
- Carrosserie unique, élégante et sportive
- Très belle présentation

- *Outstanding history*
- *One-off, elegant and sporty body*
- *Very good presentation*

Cette voiture présente une histoire très particulière car, née sous la forme d'une Delahaye 135 compétition, elle a été ensuite équipée d'une carrosserie Antem, avant que celle-ci ne soit transférée sur un châssis Delahaye 148 L.

A l'origine, il s'agit de la Delahaye 135 compétition portant le numéro de châssis 46094 et datant de 1935. Elle est immatriculée neuve le 19 décembre 1935 au nom de Joseph Paul, fondateur de l'écurie

Francia, qui débute la saison 1936 en participant au Rallye de Monte-Carlo, avant de courir à Miramas, Monthéry et Reims. En 1936, il s'inscrit à plusieurs épreuves, tant sur circuit qu'en rallye, et reçoit le titre de "Champion des pilotes français indépendants".

De 1945 à 1949, la Delahaye n°46094 participe aux premières courses d'Après-guerre, probablement avec une nouvelle carrosserie. Le 12 avril 1949, elle est >>>

This car has a very special history. It started as a Delahaye 135 Competition, then was fitted with an Antem body which was subsequently transferred onto a Delahaye 148 L chassis. Originally, it was a 1935 Delahaye 135 Competition with chassis number 46094. It was registered new on December 19th 1935, on behalf of Joseph Paul, founder of the team Francia, which began the 1936 season

participating in the Monte Carlo Rally, before running in Miramas, Monthéry and Reims. In 1936, he entered several events on track and at rallies He received the title of "French independent drivers Champion". From 1945 to 1949 Delahaye No. 46094 took part in the early post-war races, probably with a new body. On April 12th 1949, it was registered in the Seine Department and then >>>





>>>immatriculée dans la Seine puis, le 19 juin 1950, au nom du Grand Garage Mozart tenu par R. Bonnet.

C'est en 1949 qu'elle reçoit la carrosserie Antem, sur une commande de R. Bonnet. Vers 1985, Mme Bonnet confirme en effet à l'historien A. Dollfus que cette Delahaye a bien été recarrossée par Antem et, en 1986, une photo est présentée à Mme Molinié, fille du carrossier, qui atteste cette voiture comme étant sortie des ateliers de son père, rue Victor Hugo à Courbevoie.

Ainsi habillée, cette voiture prend

part aux Coupes d'Automne, en 1952 à Montlhéry, où elle termine deuxième entre les mains d'un certain "Tenno" : ce pseudonyme constitue-t-il un anagramme de Bonnet ?

En 1953, la Delahaye n°46094 est revendue au garage Le Marois, très voisin de l'avenue Mozart, dans le XVI^e arrondissement de Paris. Elle y reste quelques temps avant d'être achetée par Henri Soyer, et c'est auprès de lui que Gino Terzulli, collectionneur de belles voitures françaises notamment, en fait en 1966 l'acquisition. Tout en l'utilisant telle qu'elle est, avec sa carrosserie

>>> *on June 19th 1950, on behalf of the Grand Garage Mozart managed by R. Bonnet.*

In 1949 the car received an Antem body, as requested by R. Bonnet. Around 1985, Ms. Bonnet confirmed to historian A. Dollfus that the Delahaye had indeed been re-bodied by Antem. In 1986, a photo was shown to Mrs. Molinié, daughter of the coachbuilder, who attested that the car did come out of her father's workshop on rue Victor Hugo, in Courbevoie.

With this bodywork, the car took part in the Autumn Cups in 1952, at Montlhéry, where it

finished second in the hands of a "Tenno": could this pseudonym be an anagram of Bonnet?

In 1953, Delahaye # 46094 was sold to the garage Le Marois, very close to Avenue Mozart, in Paris' 16th arrondissement. It stayed there for a while before Henri Soyer acquired it. It was from him that Gino Terzulli, a collector of French cars, bought this car, in 1966. While using it as it was, with its Antem body, he noticed features on the chassis matching that of a Delahaye 135 competition model's. He called on French specialists François

Antem, il remarque sur le châssis des particularités correspondant au châssis Delahaye 135 compétition. Il fait alors appel aux spécialistes François Jolly, M. Varet et R. Deplace, dont les conclusions publiées dans le bulletin du Club Delahaye de septembre 1979 confirment l'authenticité du châssis compétition. Gino Terzulli décide de rendre à ce châssis une carrosserie correspondant à son pedigree original, ce qui est fait entre 1979 et 1986. Il la cède ensuite à Jean-Philippe Peugeot.

C'est donc en 1979 que la carrosserie Antem installée en 1949

est séparée de son châssis, et cédée à Henri Martin. Notez au passage que le Club Delahaye, conscient de l'intérêt que présente cette carrosserie unique, a toujours souhaité qu'elle retrouve un châssis et soit ainsi préservée.

Elle correspond en effet à un style rare chez un carrossier français. Avec ses fils Jean et Jacques, Antem a habillé les plus grandes marques, Delahaye, Delage et Talbot principalement, tout en s'orientant aussi vers le sport avec des carrosseries pour DB et Vernet-Pairard, ce qui leur vaudra d'être appelés "les courturiers de la voiture de sport" >>>

Jolly, M. Varet et R. Deplace, whose findings were published in the Delahaye Club newsletter in September 1979, confirming the authenticity of the competition chassis. Gino Terzulli decided to give this chassis a body matching its original pedigree. This was done between 1979 and 1986. He then sold the car to Jean-Philippe Peugeot.

In 1979, the Antem body, installed in 1949, was 'separated' from the chassis and sold to Henry Martin. It is worth noting that the Club Delahaye, aware of the interest in this unique body,

has always wanted a chassis to be fitted to this body in order to preserve it.

In fact, the body corresponds to a rare style in a French coachbuilder's works. Along with his sons Jean and Jacques, Antem clothed the biggest brands, Delahaye, Delage and Talbot primarily, whilst also making sportier bodies for DB and Vernet-Pairard. This gave Antem the reputation of a "fashion designer for sports cars". This body matches the post-war "pontoon" style. However, this body was worked with a rare elegance >>>



>>> La présente carrosserie correspond au style "ponton" en vigueur après-guerre, traité ici avec une élégance et une fluidité rares. L'intérieur est aménagé avec beaucoup de soin, avec des sièges confortables, un volant gainé de cuir et un tableau de bord très complet et sportif.

Le vœu du Club Delahaye est exaucé en 1988, quand Henri Martin vend la carrosserie et la sellerie à un collectionneur qui, par ailleurs, achète une Delahaye 148 L, n° de

série 801278, équipée d'une carrosserie berline Letourneur & Marchand, en très bon état. Il démonte cette carrosserie et fait le nécessaire pour que le châssis 148 soit habillé de la carrosserie Antem. Trois ans de travaux sont nécessaires pour venir à bout de cette opération difficile, qui implique des adaptations aux cotes du châssis. Le moteur correspondant au châssis 801278 est celui d'origine, un Type 135 M 3,5 litres à trois carburateurs en bon état qui ne réclame qu'une simple

>>>*and fluidity. The interior is arranged with great care. It has comfortable seats, a leather-wrapped steering wheel as well as a complete and sporty dashboard. The Club Delahaye's wishes were fulfilled in 1988, when Henri Martin sold the body and upholstery to a collector who had also bought a Delahaye 148 L, No. 801278, equipped with a Letourneur et Marchand sedan body, in a very good state. He dismantled the body and*

arranged for the chassis of the 148 to be fitted with the Antem body. Three years of work were needed to overcome this complicated operation, which involved modifications of the chassis' sides. The engine which is fitted onto chassis 801278 is the original one: a Type 135 M 3.5-liter with three carburetors, in good condition, it will only require a simple service. The car received new carburetors and, for the rest, brake drums were specially

révision. Il reçoit des carburateurs neufs et, pour le reste, des tambours de freins sont refaits spécialement. La carrosserie est mise à nu, traitée et repeinte. Les chromes sont refaits et l'intérieur remis à neuf : la sellerie d'origine voit ses cuirs repigmentés de teinte bordeaux, les moquettes sont refaites et l'ensemble retrouve l'aspect qu'il avait en sortant des ateliers Antem, en 1949. Par la suite, le propriétaire utilise cette voiture que l'on verra par exemple à "Bugatti à Montlhéry", en mars 2001. Cette

même année, elle est proposée aux enchères par l'étude Poulain-Le Fur et achetée au téléphone par l'actuel propriétaire, séduit par sa forme inhabituelle son histoire.

Il est probable qu'un autre amateur se laissera séduire par cette pièce unique dont la forme et l'histoire témoignent du savoir-faire des grandes marques et des grands carrossiers français. Elle est éligible dans la plupart des événements historiques les plus prestigieux.

redone. The body was stripped to bare metal, treated and repainted. The chromes were redone and the interior was refurbished: the original leather upholstery was re-pigmented in its burgundy color, the carpets were redone and it all looks as if the car was freshly out of the Antem workshop in 1949. Subsequently, the owner used the car at "Bugatti à Montlhéry" in March 2001. That same year, the car was offered at auction by Poulain-Le Fur and

was bought by the current owner, who was most attracted by its unusual shape and history. It is likely another enthusiast will be seduced by this unique piece. Its design and history testifies to the expertise of leading French marques and coachbuilders. It is a car that would be eligible in most of the prestigious historic events.

1972 BSH GUIRY

Carte grise française <i>French registration</i>	• Eligible au tour Auto avec moteur 1600 !	• <i>Eligible for Tour Auto with the 1600 engine!</i>
Châssis n° 047241	• Complète avec sa mécanique	• <i>Complete with its mechanicals</i>
25.000 - 45.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• "Sortie de grange" bien préservée	• <i>"Barn find" but very well preserved</i>
	• Immatriculée en France	• <i>Registered in France</i>



Normalement, la marque de cette voiture ne comporte que les trois lettres "BSH" mais, dans ce cas, le premier propriétaire s'appelait M. Guiry et c'est lui qui a fait immatriculer son kit. Le type enregistré sur la carte grise est Original ce qui est logique car la BSH était vendue en kit, à monter sur une base Renault 8 Gordini généralement. Le nom correspondait aux initiales de François Bernais et Max Saint-Hilaire, deux passionnés qui s'étaient lancés dans la production de cet ensemble très bien dessiné et conçu, accompagnant la vogue venue d'Angleterre pour ces sportives qui permettaient aux amateurs peu argentés de se payer un rêve en assemblant eux-mêmes leur automobile. La production de coupés BSH n'aurait pas dépassé une cinquantaine d'exemplaires, fabriqués de façon inégale : s'agissant d'une réalisation ultra-artisanale, les

ajustements de carrosserie étaient parfois approximatifs mais ces véritables prototypes connurent de beaux jours en compétition, dont le Tour Auto 1971, équipés alors d'un moteur 1600. Après M. Guiry, l'exemplaire que nous présentons était immatriculé 6550 MB 78 en décembre 1977, avant de devenir en 1999 la propriété d'un certain M. Mattana, puis d'être découverte en 2005 par l'actuel propriétaire. Cette voiture présente un état "sorti de grange" étonnant car bien préservé, et elle semble complète avec ses instruments, ses sièges baquet (dépourvus d'habillage), ses bulles de phares intactes, ses vitres et sa mécanique Renault 8 Gordini. C'est un fantastique projet de restauration, avec la certitude de se retrouver au volant d'une sportive spectaculaire et sans équivalent !

Normally, the brand of this car has only three letters "BSH", but in this case, the first owner was a Mr. Guiry who registered it on his name. The type recorded in the vehicle registration is Original, which makes sense for the BSH as it was sold in kit form to mount on a Renault 8 Gordini base generally. The name matched the initials of François Bernais and Max Saint-Hilaire, two enthusiasts who started the production of this very well-designed and conceived concept, following the English fashion for those sports cars which allowed humble enthusiasts to afford their dream by assembling their own automobile. The production of BSH coupes didn't exceed 50 units, manufactured at an irregular rhythm: such handcraft projects led sometimes to

approximated adjustments of the body. But these real prototypes had a good experience in competition in including at the 1971 Tour Auto, while powered by a 1600 engine. After Mr. Guiry, the car on offer was registered 6550 MB 78 in December 1977, before becoming in 1999, the property of a Mr. Mattana. It was finally rediscovered in 2005 by the current owner. This car is in an amazingly well preserved 'barn find' stat. It appears to be complete with all its instruments, bucket seats (without upholstery), its lamps are intact. It is fitted with Renault 8 Gordini windows and mechanicals. This is a fantastic restoration project which will surely become a spectacular and unique sports car!

1976 PEUGEOT 504 V6 CABRIOLET

Titre de circulation anglais <i>English registration</i>	• État très bien préservé	• <i>In a well preserved state</i>
Châssis n° B-31 2266808	• Rare version V6	• <i>Rare V6 version</i>
30.000 - 40.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Le Modèle le plus séduisant	• <i>The most attractive model in the range</i>



Selon une attestation fournie par le club Peugeot Angleterre, cette voiture est sortie d'usine en mai 1976, et il s'agit d'une rare version cabriolet V6. Un dossier de factures nous apprend plusieurs choses : outre le fait qu'elle a bénéficié de travaux importants, cette voiture a passé une partie de son existence en Hollande, au pays des canaux et des tulipes. Elle est passée ensuite entre les mains d'un autre amateur qui a effectué en 2013 une révision importante. C'est son état peu ordinaire qui a séduit le collectionneur britannique chez qui elle a ensuite élu domicile. Elle s'est présentée avec succès au "MOT", contrôle technique propre au pays de Sa Majesté.

Cette voiture a bénéficié d'un entretien régulier, et d'un usage précautionneux, sans jamais passer par une restauration complète, si bien qu'elle se présente dans un état de préservation rare. D'une teinte bleu clair métallisée, peu commune, elle comporte des sièges en cuir beige qui ne montrent que de très légères traces d'usure. Cette voiture confortable, élégante avec encore ses petits pare chocs chromés, et rapide présente l'avantage d'une petite banquette arrière, avec des prestations qui ne sont pas loin de celles d'une Mercedes 250 SL pour une fraction du prix. Le dessin magistral signé Pininfarina achèvera des convaincre les amateurs les plus réticents.

According to a certificate provided by the Peugeot England club, this car left the factory in May 1976, and is a rare V6 convertible version. An invoice folder informs us that besides the fact it has benefited from a significant amount of work, this car has spent part of its life in Holland, the country of canals and tulips. It then passed into the hands of another enthusiast who carried out a major overhaul in 2013. Its unusually good condition seems to have 'seduced' a British collector. The car successfully passed the British MOT technical inspection. It has been receiving very regular maintenance, and has

been carefully used, without ever having gone through complete restoration, thus it comes in a rare state of preservation. The car features an unusual light metallic blue shade and beige leather seats that show only slight signs of wear. This elegant, fast and comfortable car still has its slim chrome bumpers and has the benefit of small back seats. Its performances are not far from those of a Mercedes 250 SL, for only a fraction of the price. This masterful design by Pininfarina will convince the most demanding of enthusiasts.

1978 PEUGEOT J7 CAMPING-CAR PAR HOLIDAYCAR

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Etat d’origine exceptionnel, introuvable	• <i>Exceptional original condition, impossible to find</i>
Châssis n° 465807706380	• Pouvant transporter 14 personnes !	• <i>Room for 14 passengers!</i>
10.000 - 20.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Un rêve d’évasion et une invitation au bonheur et au voyage en famille	• <i>An invitation to escape and find happiness while travelling with the family</i>



Il est rare dans nos ventes de trouver des camping-cars. Ne cherchez pas les raisons dans un éventuel snobisme pour ce mode d'exploration pratique des contrées cachées de notre France profonde ! Non, simplement, nous n'avions pas eu l'occasion de tomber sur un exemplaire aussi impressionnant que celui que nous vous proposons ici.

Tout d'abord, son créateur a choisi la marque et le modèle le plus fiable de sa génération : le Peugeot J7. Cet utilitaire construit de 1965 à 1980 par le fabricant français Chausson a servi de base pour toutes les déclinaisons possibles comme ambulances, fourgon de police, pompiers, services divers dont les carrosseries pouvaient varier du pick-up, à la bétailère,

au van à chevaux... Il est présenté ici dans sa variante camping-car construit par Holidaycar dès sa livraison en 1978. Comme sa carte grise l'indique, 14 personnes peuvent prendre place à bord. L'équipement est idéalement complet et surtout tout fonctionne ! Four, réfrigérateur, plaques fonctionnant au gaz, véritable salle de douche incluant des toilettes, un porte-brosse avec sa brosse d'origine n'ayant jamais servie, son distributeur de savon liquide, un paravent rétractable aux couleurs du vaisseau, deux « salles à manger » transformables en lits, un lit double plus intime dans la capucine. Il est incroyable de constater l'état d'origine impeccable de l'ensemble de ce camping-car. Lorsque vous pénétrez

It is rare to come across a camper van in our sales. You mustn't think this is because of any snobbery about such a practical way to explore the hidden parts of France! No, it is simply that we haven't come across such an impressive example until now.
Firstly, the creator of this vehicle has chosen the most reliable marque and model of his generation: the Peugeot J7. This commercial vehicle, produced between 1965 and 1980 by the French manufacturer Chausson, served as a base for all kinds of variations such as ambulances, police cars, fire trucks, pick-up trucks, and even lorries carrying loads such as cattle

and horses. It is presented here in its campervan form built by Holidaycar on delivery in 1978. As indicated on the registration document, there is room inside for 14 people. There is a full complement of functioning equipment, including oven, fridge, gas hobs, and a proper shower with toilets, including brush holder with the original –unused– brush and liquid soap dispenser! Add to this the retractable colour-coded sunshade, two dining-room areas that can be transformed into beds and a more private double bed in the area above the cabin. The original condition of every aspect of the camper van is impeccable. On climbing inside, it is as if time



à l'intérieur, vous avez l'impression que le temps s'est arrêté en 1978, sans altérer quoi que ce soit de son habitacle ! Les housses des matelas, banquettes, sièges sont « comme neufs », le temps n'ayant pas laissé de trace. Assis autour de la table arrière, par une jolie journée de printemps, vous ressentez un bien-être simple et authentique et vous vous laissez charmer par cette invitation au voyage extraordinaire. Ce camping-car laisse entrer la lumière et vous redonne goût au rêve d'évasion. Côté mécanique, son moteur vient d'être révisé et vous trouvez l'explication de cet état incroyable en vous penchant sur le compteur qui n'affiche que 37 000 km ! Avec ce magnifique camping-car, chers amis voyageurs, vous aurez même

le bonheur de découvrir l'ensemble de la vaisselle d'époque en plastique à motif floral ! Imaginez les soirées barbecues, auvent baissé, une viande d'Aubrac crépitant sur le feu, un verre de rosé bien frais au creux de la main, un air de guitare de votre fille bien aimée, votre épouse berçant l'assistance de sa mélodieuse voix et vous, rempli de bonheur en regardant vos deux autres enfants jouant dans la prairie qui vous fait face... Nous avons donc l'immense bonheur en cette vente de début juillet de changer vos plans vacances au profit de la découverte des campagnes françaises au volant de votre sublime camping-car rétro J7.

had stopped in 1978, and not one thing has changed since. The mattress covers, benches and seats are “as-new”, with no trace of the years that have passed. Sitting around the table, on a sunny spring day, you will be overcome by a feeling of well-being and captivated by the opportunity to head off on an extraordinary journey. Sun light floods in, inviting a sense of escapism. On the mechanical side, the engine has just been serviced and a glance at the odometer explains this vehicle's incredible condition, showing just 37 000 km! With this magnificent camper, dear explorer friends, you will even have the pleasure of finding the entire collection of period plastic

tableware with floral design! Just think of the evenings to be spent barbecuing, the awning down, an Aubrac steak sizzling on the fire, a glass of chilled rosé in hand, your beloved daughter strumming the guitar while your wife sings along, bursting with happiness while watching your two other children playing in the meadow in front... We will be extremely pleased, in our sale at the start of July, to be able to change your holiday plans so that you can explore the French countryside at the wheel of this amazing J7 retro camper van.

1993 BENTLEY CONTINENTAL R

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Historique d'entretien suivi et complet (carnet)	• <i>Proper maintenance with regular service (log book)</i>
Châssis n° SCBZB03D5PCX42678	• État impeccable, faible kilométrage	• <i>In immaculate condition, low mileage</i>
35.000 - 45.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Modèle de grande classe	• <i>Top quality car</i>



Cette Bentley Continental R a été commandée neuve à la concession Rolls-Royce de Beverly Hills le 6 janvier 1993, comme en atteste son carnet d'entretien, depuis sa livraison jusqu'à ce qu'elle se retrouve en 2008 dans la collection de notre amateur. Entretien méticuleusement jusqu'en 2001 à Beverly Hills, la voiture fut ensuite envoyée en France (le compteur indiquant alors 15 370 miles) et entretenue chez le spécialiste Americo Automobile qui a procédé à une révision mécanique importante, pour un total de plus de 2 000 €.

D'ailleurs superbe dans sa teinte très "californienne", cette Bentley Continental R est une rare occasion d'acquérir un exemplaire peu kilométré, bien entretenu, accompagné de tous ses carnets réunis dans leur pochette en cuir et de son double de clefs.

A ce jour, la voiture n'affiche que 23 880 miles (38 430 km) et se présente dans un état proche du neuf ! Sa carrosserie est splendide

dans sa peinture d'origine Arctic White et son intérieur en cuir biscuit est immaculé, de même que les moquettes, chromes et boiseries. Elle a été envoyée en avril 2016 chez le spécialiste Americo Automobile qui a procédé à une révision mécanique importante, pour un total de plus de 2 000 €.

D'ailleurs superbe dans sa teinte très "californienne", cette Bentley Continental R est une rare occasion d'acquérir un exemplaire peu kilométré, bien entretenu, accompagné de tous ses carnets réunis dans leur pochette en cuir et de son double de clefs.

This Bentley Continental R was ordered new at the Beverly Hills Rolls-Royce dealership on January 6, 1993, as can be seen on the incredibly up-to-date service log book which goes back to when the car was delivered new, until 2008, when it became a part of our enthusiast's collection. Meticulously maintained in Beverly Hills until 2001, this car was then sent to France (the odometer showing 15,370 miles) and maintained by brand specialist Jacques Savoye in Paris, and later by Paris-London Automobiles in Gentilly, until July 2007.

Today, the car's odometer shows only 23,880 miles (38,430 km)

and its condition is close to new! The car's body is splendid in its original Arctic White shade, and the biscuit colored leather interior is immaculate, as well as the carpets, the chrome and the wood. In April 2016 a major mechanical overhaul was done on the car by Americo Automobile specialist for a total cost of more than €2,000.

Stunning in its very "Californian" shade, this Bentley Continental R is a rare opportunity to acquire a well maintained, low mileage example of this model. The car comes with its manuals and documentation, all in their original leather pouch and a spare key.

1976 ROLLS-ROYCE CAMARGUE

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Très belle présentation	• <i>Beautiful presentation</i>
Châssis n° JRX20784	• Modèle rare et exclusif	• <i>Rare and exclusive model</i>
40.000 - 50.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Entretien suivi	• <i>Regularly maintained</i>



Immatriculée en France en 1976, cette Rolls Royce Camargue se présente dans un très bel état, avec peinture d'origine, intérieur en cuir beige clair ne montrant que quelques traces d'usures, et boiseries de même présentation. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien Rolls-Royce tamponné par British Motors, à Monte-Carlo, à partir du 11 juin 1986 (40 047 km), puis le 9 mars 1988 (51 328 km) et le 20 juin 1990 (53 155 km), date à laquelle elle est vendue à un médecin des Hauts-de-Seine, avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition en 1999. Depuis, il a parcouru quelques 35 000 km, principalement entre sa résidence d'Enghien et ses bureaux parisiens.

Malgré une longue immobilisation en garage chauffé, la mécanique et le comportement de cette voiture nous ont apporté entière satisfaction, à l'exception de la climatisation, inopérante et qui devra être rechargée. Affichant un peu plus de 89 500 km, cette Rolls-Royce produite à seulement 531 exemplaires offre un confort dépassant tous les superlatifs. Seul modèle de la marque dessinée par un carrossier indépendant, Pininfarina, ce coupé Camargue n'a rien perdu de son charme et de son élégance.

Registered in France in 1976, this Rolls-Royce Camargue is in a good condition with original paint, a light beige leather interior showing only little signs of wear and woodwork in nice condition. The car comes with its Rolls-Royce service book stamped by British Motors in Monte Carlo, on June 11th, 1986 (at 40,047 km), then March 9, 1988 (51,328 km) and then again on June 20 th , 1990 (at 53,155 km), date at which the car was sold to a doctor in the Hauts-de-Seine region. Its current owner acquired the car in 1999. Since then, it has covered some 35,000 km, mainly between the owner's home in Enghien and his office in Paris.

Despite having spent a long time stored in a heated garage, the mechanicals and the behavior of this car were most satisfying, except for the air-conditioning, which isn't working and will need to be recharged. Bearing just a little over 89,500 km, this Rolls-Royce – produced at 531 units – offers comfort beyond superlatives. Being the only Rolls-Royce designed by coachbuilder Pininfarina, the Camargue coupe hasn't lost any of its charm and elegance.

1971 JAGUAR TYPE C REPLICA PAR HERITAGE

Titre de circulation luxembourgeois <i>Luxemburg registration</i>	• Réplique très fidèle au modèle mythique de course	• <i>Faithful replica of the iconic competition model</i>
Châssis n° 1L23709BW	• 60 000 € de restauration à l'Atelier des Coteaux	• <i>60 000 € restoration by the Atelier des Coteaux</i>
60.000 - 100.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Très performante et légère	• <i>High performance and lightweight</i>



Cette superbe réplique de très haute qualité évoque avec beaucoup de précision la légendaire Type C, construite entre 1951 et 1953 par Jaguar. Elle a été construite sur base d'une Jaguar 4,2L XJ6, dont elle a hérité du titre de circulation. Le moteur provient d'une Jaguar 3,8L S. Elle a été construite par un spécialiste, probablement Roger Worall, de la firme anglaise Heritage Engineering Ltd., courant des années 80. Cette firme a été reprise en 2000 par Realm Engineering Ltd qui n'est pas en possession des archives de Heritage. Elle appartient à un certain Richard Havord en Angleterre en 1984 alors qu'elle était déjà transformée en C-Type. En 2009, le précédent propriétaire luxembourgeois en fait l'acquisition et l'envoie pour une restauration complète à l'Atelier des Coteaux, à côté de Paris. Rien n'est laissé au hasard, mécanique, électricité, cockpit, carrosserie, tout est refait

dans les règles de l'art. Elle est superbe dans tous ses détails et rappelle la bête de course qu'était la Type C des années 50, immatriculée au Luxembourg, nous demandons aux acheteurs de se renseigner préalablement à la vente pour les formalités d'immatriculation dans leur pays. Sa calandre dotée d'un phare longue portée derrière la grille, ainsi que sa double sortie d'échappement latérale, lui confère une allure des plus agressive. A la voir, on ne peut résister de s'installer derrière son volant pour aligner les kilomètres dans une ambiance sportive et puissante. Le lot vendu qui est la propriété d'Artcurial SAS constitue une très belle opportunité d'acquérir la réplique très bien réalisée d'un modèle qui aujourd'hui se dispute à plusieurs millions d'euros.

This superb, high-quality replica is a precise reproduction of the legendary C-Type built by Jaguar between 1951 and 1953. It was constructed on the base of a Jaguar 4.2-litre XJ6, which is the model that appears on the registration document. The engine comes from a Jaguar 3.8-litre. The work was carried out a specialist, thought to be Roger Worall, from the English company called Heritage Engineering Ltd during the 1980s. This company was taken over by Realm Engineering Ltd and no longer holds the archives for Heritage. In 1984, when the car belonged to a certain Richard Havord from England, it had already been transformed into a C-Type. In 2009, the previous owner, from Luxembourg, bought the car and sent it to the Atelier des Coteaux, near Paris, to be completely restored. Leaving

nothing to chance, the mechanics, wiring, cockpit and bodywork were all restored to the highest standards. The car is currently registered in Luxemburg and we ask potential buyers to check the registration process in their country prior to the sale. The level of detailing is superb and very faithful to the original 1950s C-Type racing machine. The radiator grille, with a long-range headlight fitted behind it, and the twin side-exhaust, give the car a more aggressive appearance. It is tempting to jump in behind the wheel and take to the road and experience the sporty and powerful feel of the car. This lot sold by Artcurial SAS provides a great opportunity to acquire a very well-constructed replica of a model that sells for several million euros today.



1950 JAGUAR XK120 ROADSTER

Titre de circulation allemand <i>German registration</i>	• Restauration de haut niveau	• <i>Exceptional original High quality restoration</i>
Châssis n° 670268	• Quatre propriétaires seulement	• <i>Only four owners</i>
120.000 - 160.000 €	• Belle combinaison de teintes d'origine	• <i>Superb, original colour combination</i>



Sortie d'usine le 10 mai 1950, cette voiture fait partie des premières XK120 à carrosserie acier. Livrée le 15 juin 1950 chez Max Hoffman, importateur à New York, elle est vendue en août 1950 au prince Ivan Obolensky, alors âgé de 25 ans et petit-fils de John Jacob Astor, l'homme le plus riche voyageant sur le Titanic. En 1968, elle est achetée par Gerrit Graham, acteur américain ; il a 18 ans, c'est sa première voiture et il va la garder 43 ans, jusqu'en 2011. D'après lui, cette Jaguar n'a connu qu'un seul propriétaire entre Obolensky et lui. Entretemps, la

voiture a reçu un moteur à culasse Type-C. L'actuel propriétaire achète la voiture en 2011 et se lance dans une restauration complète, avec mise à nu du châssis, sans considération de coût, en faisant appel aux meilleurs spécialistes du modèle et dans le respect total des spécifications d'origine. Une petite modification est toutefois apportée à l'étanchéité du système de lubrification, pour éviter les pertes d'huile auxquelles les XK120 sont sujettes. L'ensemble des factures totalise environ 120 000 € ; des livres réalisés sur la

This car was one of the first steel-bodied XK120s to leave the factory, on 10 May 1950. Delivered on 15 June 1950 to Max Hoffman, the importer in New York, the car was sold in August 1950 to the 25-year old Prince Ivan Obolensky, grandson of John Jacob Astor, the wealthiest man to travel on the Titanic. In 1968 it was bought by the American actor Gerrit Graham, who was 18 years old. This Jaguar was his first car and he kept it for 43 years, until 2011. According to him, there was only

one owner between Obolensky and him. At some point the car was fitted with an engine with a C-type head. The current owner bought the car in 2011 and threw himself into a full, no-expense spared restoration, stripping the body to bare metal. He employed the best specialists and ensured that the original specification was retained. A small modification was made to the seals of the lubrication system, to prevent the oil leaks that XK120s are prone to. The work totalled



restauration ainsi que l'histoire de la voiture permettent de comprendre l'importance et le sérieux des travaux réalisés, qui n'ont rien laissé au hasard. Aujourd'hui, la voiture est véritablement comme neuve. Le Jaguar Heritage Certificate confirme que la couleur de carrosserie ("Suede Green"), de capote ("French Grey") et de sellerie ("Suede Green") correspondent aux spécifications d'origine, de même que les numéros de boîte et de carrosserie. La voiture est accompagnée d'outils d'époque et d'un grand tableau (240 x 120 cm)

représentant la voiture, peinte par une amie architecte du propriétaire. L'expertise Classic Data attribue la rare note « 1 » et la voiture a participé en 2014 au prestigieux concours d'élégance de Schloss Dyck, en Allemagne. Dans sa belle teinte verte et présentant l'avantage d'un faible nombre de propriétaires, ce roadster XK120 est sans doute l'un des plus désirables actuellement disponibles sur le marché.

around € 120 000, and books made about the history and restoration of the car reveals the extraordinary extent of the work carried out. Today, the car is as new. The Jaguar Heritage Certificate confirms that the colour of the body (suede green), the hood (French grey) and the upholstery (suede green) correspond to the original specification, as do the numbers for the gearbox and body. The car comes with period tools and a large painting of the car (240 x 120 cm) painted

by an architect friend of the owner. Classic Data experts have attributed the rare note "1" and the car took part in the prestigious Schloss Dyck concours d'élégance in Germany in 2014. In its beautiful green shade and with its limited number of owners, this roadster is without any doubt one of the most desirable model available on the market.

1958 JAGUAR XK 150 S 3.4L ROADSTER

Titre de circulation US dédouanée en EU <i>US registration, EU customs cleared</i> Châssis n° T831629DN Moteur n° VS 1543-9 155.000 - 185.000 €	• Deux propriétaires, 40 ans entre les mêmes mains • Numéros de châssis et de moteur d'origine • Certifiée par le Jaguar Daimler Heritage Trust	• <i>Two owners, 40 years in the same hands</i> • <i>Original chassis and engine numbers</i> • <i>Certified by the Jaguar Daimler Heritage Trust</i>
--	---	--

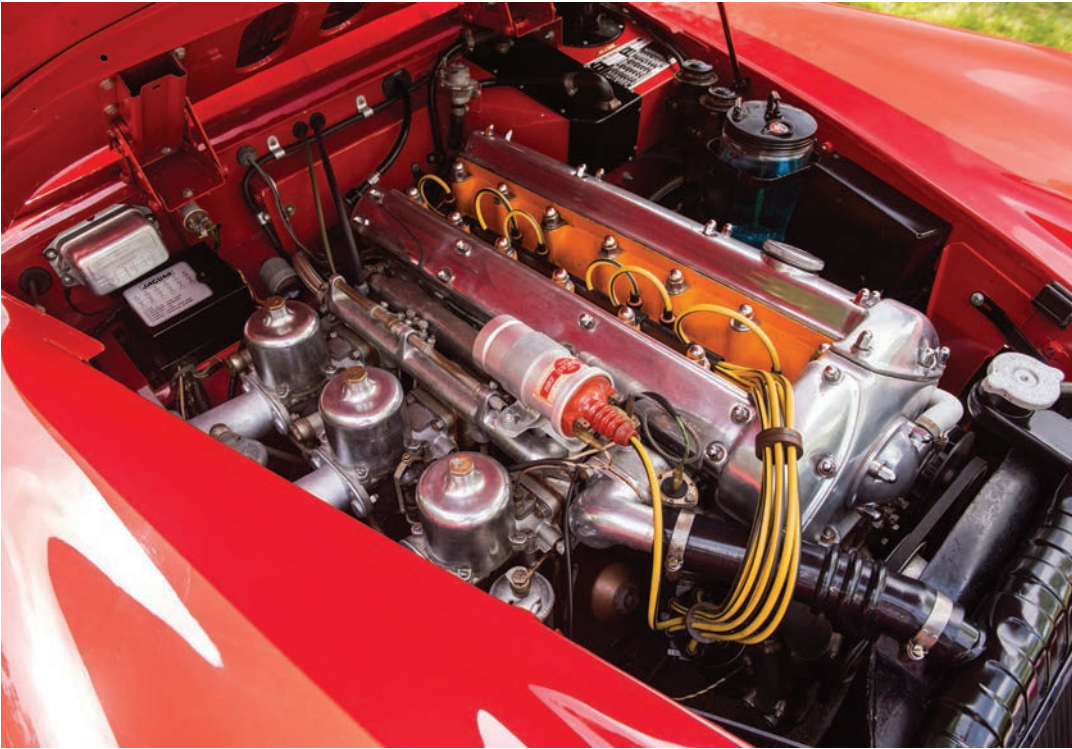


En 1958, M. Bergson, habitant en Floride, fait l'achat de cette Jaguar XK 150 S neuve et, deux ans plus tard, décide de l'emmener à son domicile californien de Napa. Entre 1961 et 1998, il sort la voiture de temps en temps et on le voit lors d'expositions locales. Fin 1999, il la confie à « XK Unlimited », avec pour mission de la restaurer en état "concours". La tâche était facilitée par l'excellent état dans laquelle se trouvaient la carrosserie et le châssis : conduite avec soin et parcimonie, elle n'avait en effet subi aucun dommage et ne portait aucune trace de corrosion, ayant toujours été

conservée dans un garage. De 1999 à 2001, après un démontage intégral, elle fut repeinte dans son rouge "Carmen" d'origine, certains chromes ont été refaits et l'intérieur (dont la sellerie en cuir noir) entièrement remis en état. Une restauration complète de la mécanique a été accomplie comprenant notamment une réfection du moteur, de la transmission, de l'embrayage, de l'échappement, du circuit de refroidissement et du circuit électrique. En 2009, elle était achetée par M. Lettieri (Connecticut) qui l'a conservée jusqu'en 2016

In 1958, Mr. Bergson, living in Florida, acquired this new Jaguar XK 150 S. Two years later, he decided to take it to his Californian home in Napa. Between 1961 and 1998, he drove the car from time to time and he was seen in local exhibitions. In late 1999, he entrusted his car to "XK Unlimited" in view of restoring it in a "concours" state. The task was made easier by the excellent condition in which the body and the chassis were: indeed the car had been driven carefully and parsimoniously. It had never been damaged; neither did

it show any signs of corrosion, having been stored in a garage. From 1999 to 2001, after a full disassembly, the car was repainted in its original "Carmen" red. Some chromes were redone and the interior (including the black leather upholstery) fully refurbished. A complete restoration of the mechanicals was done, comprising specifically the refurbishing of the engine, the transmission, the clutch, the exhaust, the cooling circuit and the electric circuit. In 2009 it was purchased by Mr. Lettieri



et toujours fait entretenir chez un spécialiste de la marque. Très agréable à conduire, cette XK 150 S, la plus utilisable et la plus performante avec sa rarissime sœur en 3.8L, a fonctionné de manière optimale lors de son essai. Elle est fournie avec ses outils et carnets d'origine et affiche 102 725 miles au compteur, dont environ 20 000 couverts depuis sa restauration. Une très belle opportunité...

(from Connecticut) who kept it until 2016, and the car was always maintained by a brand specialist. Very pleasant to drive, this XK 150 S, along with its rare 3.8L sibling, is the most usable and best performing XK. The car drove perfectly during our test drive. It comes with its tools and original log books and displays 102,725 miles on the odometer, about 20 000 of which were covered since its restoration. A beautiful opportunity...



1963 BENTLEY CONTINENTAL S3 CABRIOLET

Carte grise française <i>French registration</i>	• Très belle présentation	• <i>Beautiful presentation</i>
Châssis n° BC56LXA Moteur n° 28ABC	• Modèle exclusif	• <i>Exclusive model</i>
150.000 - 200.000 €	• Entretien suivi et méticuleux	• <i>Meticulous maintenance</i>



Selon les copies des fiches de l'usine Bentley, les essais sur route de cette voiture, avant livraison, ont lieu le 4 janvier 1963. Son équipement spécifique comporte un autoradio, un compteur en km/h, des vitres électriques, une capote à commande hydraulique, un couvre-capote, des vitres teintées et des tablettes dans le dossier des sièges avant. Acheminée le 7 mai 1963 au Touquet par British United Ferries, elle est livrée à son premier propriétaire, M. Paul Bernard, dans le 7^e arrondissement de Paris. Toujours d'après la fiche usine, il apparaît que

cette voiture est achetée le 12 octobre 1963 par la société L'Oréal, 14 rue Royale, à Paris. A partir de 1996, de multiples factures témoignent d'un entretien suivi chez Jacques Savoye, à Paris, concessionnaire de la marque à l'époque. Elle appartient alors à un amateur parisien, sous le petit numéro d'immatriculation parisien 16 LNY 75. Elle est ensuite immatriculée dans le département du Nord par un collectionneur qui la confie en 2004 à Hervé Poulain ; elle y sera vendue aux enchères. Elle est ensuite remise pendant quelques années avant d'être revendue en

According to records of the Bentley factory, the road test of this car prior to delivery took place on January 4th, 1963. The specific equipment included a radio, a kph speedometer, electric windows, a hydraulically controlled soft top, a tonneau cover, tinted windows and tablets in the back of the front seats. Shipped on May 7, 1963 to North of France by British United Ferries, the car was delivered to its first owner, Mr Paul Bernard, in Paris. According to the factory record, it seems that this car was

purchased on October 12, 1963 by L'Oréal in Paris. Since 1996, numerous invoices show that the car was regularly serviced by Jacques Savoye, a Bentley dealer in Paris. The car then belonged to a Parisian enthusiast, with the Parisian registration number of 16 LNY 75. It was then registered in northern France by a collector, who entrusted Hervé Poulain to auction the car in 2004. It was then stored for several years before being sold to the current collector, an avid Bentley and Aston Martin



2010 au collectionneur actuel, grand amateur de Bentley et d'Aston Martin. Il la fait entretenir chez RPM à Clichy, spécialiste des voitures anglaises. Les travaux effectués à cette époque portent notamment sur les freins, la pompe à eau, la dynamo, le circuit de refroidissement, la carburation, la voiture étant complètement révisée pour assurer un fonctionnement fiable et sans souci. Son état correspond à celui des autres voitures de ce collectionneur, toutes impeccables, utilisables et fiabilisées. La présentation est superbe dans sa teinte noire, et la

sellerie en cuir rouge est toujours celle d'origine, d'une très grande qualité. L'essai que nous avons effectué dans Paris a donné toute satisfaction : la voiture roule dans le silence et le confort que l'on attend d'une machine de ce statut. Les Bentley cabriolet étaient à l'époque parmi les voitures les plus chères et réservées à une clientèle richissime. Rarissimes sont celles vendues neuves en France, celle-ci est donc une exception.

enthusiast, in 2010. The car was then serviced at RPM in Clichy, specialist in British cars. The work done during this time includes the brakes, the water pump, the dynamo, the cooling system, the carburetor... the car was completely serviced in order to ensure a reliable functioning. Its condition corresponds to that of the collector's other cars, all in an immaculate state, reliable and usable. The car is stunning in its black robe and original red leather upholstery. The test drive we did in Paris was

very satisfactory: the car is very refined and the comfort is as you would expect from a car of this quality. Convertibles Bentleys were among the most expensive car at the time, reserved for a very wealthy clientele. Rare were those sold new in France, that is why this is an exceptional car.

1980 ASTON MARTIN V8 VOLANTE

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Intéressante version à boîte manuelle	• <i>An Interesting manual version</i>
Châssis n° V8COL15186 Moteur n° V580/5186 LFM	• Performances élevées	• <i>High performances</i>
95.000 - 125.000 €	• Une des voitures les plus chères et les plus luxueuses de son époque	• <i>One of the most expensive and luxurious cars of its time</i>



Sortie d'usine le 8 mai 1980, cette voiture a été livrée neuve en 1981 à Raymond Visan, fondateur du groupe hôtelier George V Entertainment et demeurant à Beverly Hills, au cœur de Los Angeles. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1999 lors d'une vente Poulain-Le Fur, alors qu'elle appartenait à une utilisatrice parisienne.

Depuis, ce cabriolet Aston Martin a bénéficié d'un entretien régulier comme en témoigne le dossier de factures : 2001, révision, pompe à eau remplacée, peinture refaite et pare-choc avant rechromé ; 2003, embrayage remplacé ; 2004, crémaillère de direction et supports moteur remplacés ; 2007, moteur refait (remplacement coussinets, segmentation, guides de soupapes,

sièges rectifiés...) ; 2008, silentblocs de train avant remplacés ; 2014/2015, capote et mécanisme refaits, ainsi que peinture. Le numéro du moteur correspond à la fiche de sortie d'usine.

De belle présentation dans sa teinte "Imperial Burgundy", cette voiture est équipée d'une boîte de vitesse mécanique et de la climatisation. L'intérieur en cuir beige avec passepoil magnolia présente une patine agréable. Avec son puissant V8, il s'agit d'une version peu courante qui combine une finition extrêmement raffinée avec le plaisir du cabriolet et des performances hors du commun.

Leaving the factory on May 8, 1980, this car was delivered new in 1981 to Raymond Visan, founder of the hotel group George V Entertainment and residing in Beverly Hills, in the heart of Los Angeles. The current owner acquired the car in 1999 at a Poulain-Le Fur sale, when it belonged to a Parisian.

Since then, this Aston Martin cabriolet received regular maintenance as can be seen by the invoice folder: in 2001 the car was serviced, the water pump was replaced, and the car freshly resprayed, with front bumper rechromed; in 2003 the clutch was replaced; in 2004 the steering rack and engine mounts were replaced; in 2007, the engine

refurbished (pads replaced, segmentation, valve guides redone, valve seats rectified, etc), in 2008, the silent blocks of the front axle were replaced; during 2014/2015, the hood and its mechanism redone and the car was repainted. The engine number matches the factory sheet.

Beautiful in its "Imperial Burgundy" color, this car is equipped with a mechanical gearbox and air conditioning. The beige leather interior with piping in magnolia has a nice patina. With its powerful V8, it is an unusual version that combines a highly refined finish with the pleasure of a convertible, along with outstanding performances.

1977 ASTON MARTIN AMV8 SÉRIE 3 STAGE 1

Carte grise française <i>French registration</i>	• Originellement rare version Stage 1	• <i>Distinctive and rare Stage 1 version</i>
Châssis n° V8/11656/RCAS Moteur : V8/540 3002	• Conduite à gauche, boîte mécanique	• <i>LHD, manual gearbox</i>
60.000 - 80.000 €	• Ligne classique et musclée	• <i>Classy and muscular design</i>



Lancée en 1973, la série 3 de l'Aston Martin AMV8 se caractérisait notamment par une mécanique ayant troqué l'injection Bosch pour 4 carburateurs Weber et un bossage de capot plus proéminent, lié à ce changement d'alimentation. En janvier 1977, l'usine introduisit une série de modifications sur la mécanique, dénommée « Stage 1 » et portant notamment sur des arbres à cames re-profilés, une ligne d'échappement modifiée et un nouveau réglage du train arrière. Peu répandues, ces versions sont aujourd'hui très recherchées.

D'après la fiche de sortie d'usine délivrée par Aston Martin, l'exemplaire présenté fait partie de cette série et fut à l'origine livré en conduite à droite en Angleterre. Le même document indique qu'elle était d'une élégante livrée « vert mélèze », avec

intérieur « fawn » et il semblerait qu'elle fût destinée à la démonstration.

Aujourd'hui, la voiture présente les avantages de la conversion en conduite à gauche avec compteur en kilomètres. La mécanique d'origine a été remplacée par une version à injection, couplée à une boîte mécanique afin d'exploiter au mieux le potentiel du puissant V8. Son propriétaire en a fait l'acquisition en 2002. Elle a depuis bénéficié de plusieurs interventions chez RPM à Clichy, notamment le remplacement des roulements de roues en 2007, ou encore le remplacement du mécanisme d'embrayage et de la butée en 2011, ainsi que d'une remise en état de l'intérieur en 2015. La voiture dispose, en outre, d'un désirable toit ouvrant électrique.

Launched in 1973, the third series of the Aston Martin AMV8 was characterized by the change from a Bosch fuel injection to four Weber carburetors and consequently a more prominent hood. In January 1977 the factory introduced a series of improvements on the mechanicals, called "Stage 1", which focused on the re-profiling of camshafts, a modified exhaust system and a new setting for the rear axle. These rare versions are very sought after nowadays.

According to the factory certificate issued by Aston Martin, this car is one of these and was originally delivered in RHD form in the UK. The same document indicates that the car had an elegant "green larch" shade, and a "fawn" interior. This car was, in

all likelihood, a demonstrator. It was subsequently converted to LHD, the speedometer changed to kilometers and it is equipped with a desirable electric sunroof. The original mechanicals were replaced by an injection system, mated to a manual gearbox, in order to get the best out of the powerful V8. Its owner acquired the car in 2002 and it has been serviced by RPM in Clichy. The work done included the replacement of the wheel bearings in 2007 and the release bearing in 2011, as well as the restoration of the interior in 2015.

1958 ASTON MARTIN DB 2/4 MKIII

Titre de circulation belge <i>Belgian registration</i>	• Voiture en superbe état, sportive et raffinée	• <i>Sporty and refined car, in superb condition</i>
Châssis n° AM300 / 3 / 1378 Moteur n° DBA1015	• Historique connu, seulement trois propriétaires	• <i>Continuous history, only three owners</i>
310.000 - 350.000 €	• Numéros de châssis et de moteur d'origine	• <i>Original chassis and engine numbers</i>

M. Rounds, son premier propriétaire, achète cette Aston Martin neuve aux établissements Satori, agent de la marque à San Francisco, où il réside. Elle restera entre ses mains pendant près de 40 ans et, bien que disposant de peu d'informations, on sait que l'auto passera l'essentiel de cette

période soigneusement conservée dans un garage. En 1996, un amateur belge, M. Gaasch, constate son exceptionnel état d'origine lors d'une exposition à Palo Alto, et s'en porte acquéreur pour ensuite la rapatrier en Europe. Elle est alors immédiatement confiée à « Classic Car Restoration » pour >>>

The original owner, Mr. Rounds, bought this new Aston Martin from the Satori facilities, agents of the brand in San Francisco, where he lived. He kept the car for almost 40 years. While we dispose of limited information, we know the car has spent most of this period carefully

stored in a garage. In 1996, a Belgian enthusiast, Mr. Gaasch saw its exceptional original condition at an exhibition in Palo Alto. He acquired the car and had it brought back to Europe. It was immediately given to "Classic Car Restoration" who carried out an >>>





>>> y retrouver sa superbe lors d'une restauration menée en profondeur. La peinture, ternie par la patine des ans, a été refaite, quelques chromes également, ainsi que toute la partie mécanique. L'élégante combinaison de la carrosserie grise (storm grey) et de l'intérieur rouge est remarquable lors des différents rallyes auquel elle participe en Europe. Appartenant à un collectionneur hollandais en

2014, la voiture a toujours connu un entretien suivi et rigoureux depuis son retour sur le vieux continent. Cette Aston se trouve dans un état impressionnant. Avec ses 28 617 miles au compteur, elle ne demande qu'à faire profiter à son nouvel acquéreur de son agrément de conduite, amplifié par la direction assistée, installée lors de sa restauration.

>>> *in-depth restoration. Tarnished by the patina of years, the paint was redone, as well as the chromes as well as the mechanicals. The elegant storm grey body and red interior combination made it a much noticed car during the various European rallies in which the car has participated. Owned by a Dutch collector in 2014, the car has always been serviced on a*

regular basis since it returned to the Old Continent. This Aston is indeed in an impressive condition. With 28,617 miles on the clock, the car will offer its superb drivability to its new owner, amplified by the power steering installed during its restoration.

1971 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L CABRIOLET

Titre de circulation français <i>French title</i>	• Voiture puissante, luxueuse et rare	• <i>A powerful, luxurious and rare car</i>
Châssis n° 111 027 - 12- 004031	• Entretienue régulièrement	• <i>Maintained regularly</i>
Moteur n° 116 080 -12- 008348	• Même famille depuis 1986	• <i>In the same family since 1986</i>
150.000 - 230.000 €		



Cette voiture a été vendue neuve en Belgique et immatriculée pour la première fois le 23 avril 1971, ainsi que le confirme la copie d'un ancien titre de circulation et celle du certificat de conformité. Le 22 juin 1984, elle était immatriculée à Charleroi, au nom de Mme Denise Taicon, et c'est auprès d'elle que le père de l'actuelle propriétaire en a fait l'acquisition, en mars 1986. Cette Mercedes recevait alors une immatriculation française et restait dans la même famille jusqu'à aujourd'hui.

Un important dossier de factures témoigne de l'entretien régulier dont elle a bénéficié, ainsi que des travaux qui ont été effectués et dont voici un bref rappel :
En 1988 : réfection de la boîte de vitesse automatique au garage Nocturne, à Rennes, et adaptation d'un système de suspension pneumatique Monroe à l'arrière, avec commande au tableau de bord. En novembre 1994 : remise en état des soubassements. Ces derniers devront cependant être restaurés, notre examen ayant révélé la présence de

This car was sold new in Belgium and registered for the first time on April 23rd, 1971, as confirmed by copies of an old ownership title and of the certificate of conformity. On June 22nd, 1984, it was registered in Charleroi, on behalf of Ms. Denise Taicon. It is from her that the father of the current owner acquired the car in March 1986. This Mercedes was then registered in France and remained in the same family to this day.

An important invoice folder shows the regular maintenance the car has received, as well as works that have been carried out. In 1988 : restoration of the automatic transmission by the garage Nocturne in Rennes, and adaptation of a dashboard operated Monroe pneumatic suspension system at the rear. In November 1994: refurbishment of the underbody. The latter need to be restored again, as our examination of the vehicle revealed the presence of pitting

corrosion perforante par endroits. En décembre 1994 : réfection de la sellerie en cuir rouge (sièges avant et banquette), les panneaux de portes étant reteintés. En 1995 : remise en état du train avant, avec notamment remplacement des pivots et des bras de suspension. La même année, réfection des chromes et montage d'un échappement inox. En 2009 : révision des freins. La capote est en très bon état. Cette voiture ayant été peu utilisée ces dernières années, elle devra faire l'objet d'une révision générale avant

d'envisager de longs trajets. Elle est néanmoins roulante et constitue une base de restauration très intéressante. Il s'agit en effet d'un modèle particulièrement rare, avec 1 232 exemplaires produits, dont une partie seulement en version européenne. Avec son V8 3,5 litres, elle combine le confort et le luxe propres à la marque avec une puissance très largement supérieure à la moyenne.

corrosion in some places. In December 1994: restoration of the red leather upholstery (front seats and rear bench), the door panels being retinted. In 1995: restoration of the front suspension, including the replacement of pivots and suspension arms. The same year, refurbishment of the chrome and mounting of a stainless steel exhaust system. In 2009: overhaul of the brakes. The soft top is in very good condition. This car has seen little use in

recent years, thus it will need to be overhauled before going for long trips. Nevertheless, the car is working and provides an interesting basis for a thorough restoration. This is indeed a particularly rare model, with just 1,232 units produced, a small part of which were the European version. With its 3.5-liter V8, this car combines the comfort and luxury peculiar to the brand, with a performance well above average.



1961 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER AVEC HARD-TOP

La deuxième 300 SL fabriquée avec freins à disque
The second 300 SL built with disc brakes

Titre de circulation français French title	• Restauration complète par Mercedes Grunning & Sohn KG	• <i>Completely restored by Mercedes Grunning & Sohn KG</i>
Châssis n° 198.042-10-002781 Moteur n° 198.980-10-02843	• Freins à disque, moteur bloc aluminium	• <i>Disc brakes, aluminium engine block</i>
700.000 - 1.100.000 €	• Livré avec son hard-top dans sa caisse bois d'origine	• <i>Delivered with hard-top in original wooden case</i>
	• Modèle légendaire	• <i>Legendary model</i>

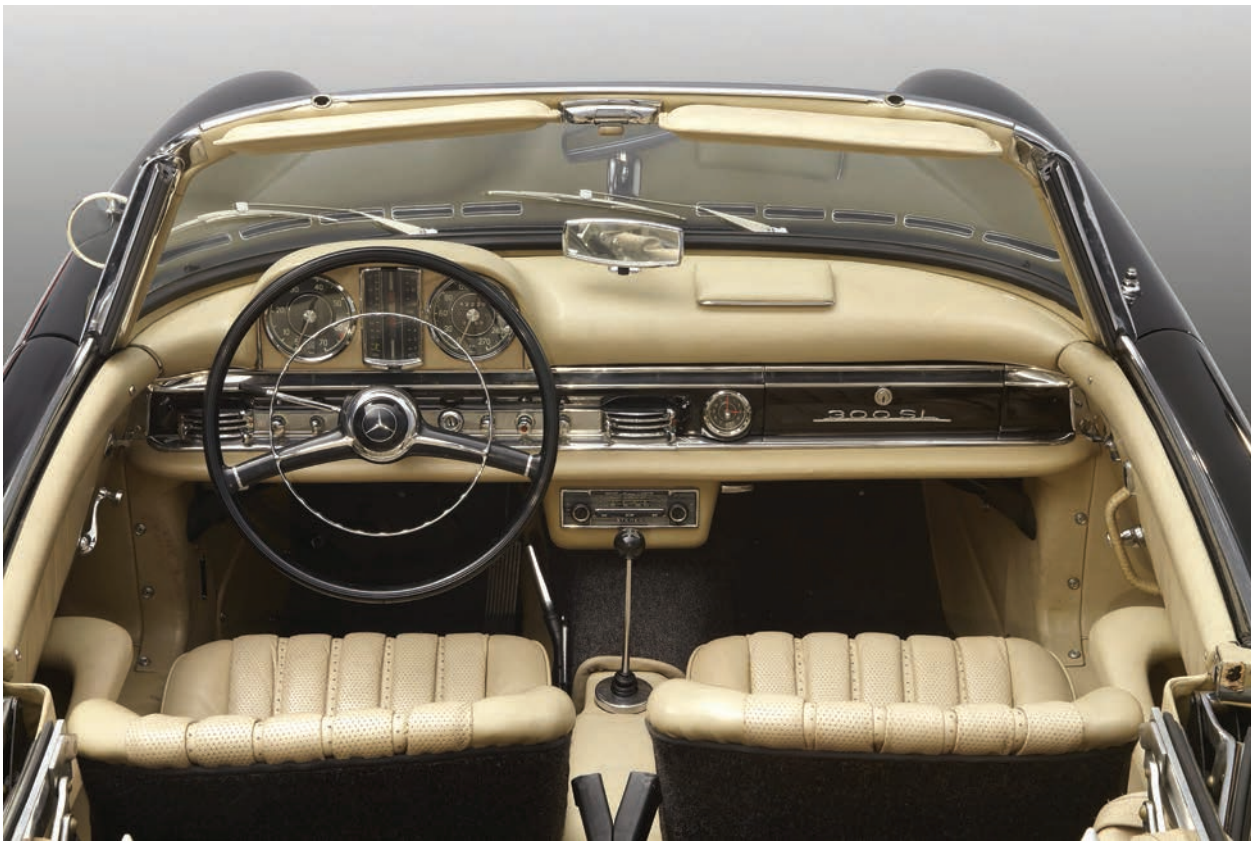
Cette Mercedes 300 SL roadster n'est pas banale : d'après son numéro de châssis, il s'agit de la deuxième qui a été livrée avec des freins à disque. C'est en effet à partir du numéro 02780 que cette modification est apparue, en 1961, apportant un indéniable progrès sur le plan de la sécurité.

Vendue neuve en 1961, cette voiture a été importée de Californie, où elle se trouvait, en Allemagne, par le fameux collectionneur de Mercedes Erich K. Hillgruber. En effet, celui-ci vivait alors entre la Côte ouest des États-Unis et Hambourg. C'est d'ailleurs dans cette même ville qu'il a ensuite vendu la voiture, à >>>

This is no ordinary 300 SL roadster : according to its chassis number, this was the second example to be delivered with disc brakes. It was from number 02780 that this modification appeared in 1961, bringing with it undeniable progress in terms of safety.

Sold new in 1961, this car was imported from California into Germany, by renowned Mercedes collector Erich K. Hillgruber. In fact, he was living between the west coast of America and Hamburg. It was in Hamburg where the car was then sold to Mr Claus P. Armbruster. >>>





>>> M. Claus P. Armbruster. Ce nouveau propriétaire l'a alors confiée au concessionnaire Mercedes Grunning & Sohn KG, qui a notamment installé un moteur neuf bloc aluminium commandé à l'usine le 4 mai 1984 (commande n°2094) en échange standard, sans aucun doute un des derniers disponible à l'usine. La restauration s'est poursuivie pendant trois ans et à cette occasion, la teinte extérieure, qui

était blanche, a été remplacée par du noir et la sellerie rouge a laissé place à un cuir crème répondant aux spécifications usine.

Après la remise en état, M. Armbruster a pu profiter de sa voiture fraîchement rénovée pendant presque 30 ans, ne parcourant que 20 000 km au volant. Cette superbe 300 SL a été acquise par l'actuel propriétaire lors de notre dernière vente au Mans Classic en

>>> *The new owner entrusted the car to the dealer Mercedes Grunning & Sohn KG, who installed a new aluminium engine block, ordered from the factory on 4 May 1984 (order no. 2094), undoubtedly one of the last available from the factory. The restoration took three years and during this time, it was repainted, from white to black, and the red leather upholstery*

was replaced with cream leather matching factory specifications. When the work was finished, Mr. Armbruster enjoyed his newly renovated car for nearly thirty years, covering just 20,000 km during this time. This superb 300 SL was bought by the current owner at our last Le Mans Classic sale in 2014. A great car enthusiast and well-known businessman, he has chosen to

2014. A la fois grand passionné de voitures et homme d'affaires connu, il s'en sépare pour plusieurs raisons. La première est sa préférence pour des versions rares de marques françaises, comme sa splendide Citroën SM cabriolet Mylord ou sa Panhard PL17 Cabriolet avec lesquelles il roule quasi quotidiennement. La deuxième est un besoin rapide de liquidité pour un nouveau projet. Grâce à cet usage parcimo-

nieux, accompagné d'un entretien soigneux, la voiture se présente aujourd'hui dans un état superbe. Depuis 2014, la voiture a bénéficié d'un entretien très soigné chez le spécialiste parisien Sport Leicht, ne laissant passer aucun détail. Elle est équipée d'un autoradio Becker, de son hard-top d'origine qui vient dans sa caisse bois d'origine, tel qu'il était livré à l'époque, de ses bagages et d'un nécessaire à outils.>>>

part with the car for several reasons. Firstly, his preference is for rare versions of French marques, such as his splendid Citroën SM cabriolet Mylord and his Panhard PL17 Cabriolet that he drives almost daily. Secondly he now wants to raise funds for a new project. Having been used sparingly and maintained meticulously, the car is presented in excellent condition today.

Since 2014 it has been diligently maintained by the Parisian specialist Sport Leicht. It is equipped with a Becker radio, and original hardtop in the original wooden case that it was delivered with, suitcases and a toolkit. It comes with all the invoices from the restoration and photos. The 300 SL roadster is one of the most mesmerising cars of the 1950s/1960s. >>>







>>> Elle est accompagnée de toutes les factures de la restauration, ainsi que de photos. Le roadster 300 SL fait partie des voitures les plus mythiques des années 1950/1960. Si la 300 SL "papillon" offre une allure plus spectaculaire, elle souffre d'une utilisation moins aisée à cause de son habitacle fermé, difficile à ventiler. Le roadster permet de combiner la sophistication mécanique de cette voiture très en avance sur son époque avec le plaisir d'une conduite décapotée et décontractée. Son six-cylindres à injection issu de la compétition lui procure des performances de premier ordre, ces qualités techniques étant accompagnées d'un luxe et d'un confort dont seules bénéficiaient à

l'époque les voitures de haut niveau. Cet exemplaire, disposant d'un hard-top, peut être utilisé pendant les mois d'hiver avec le même agrément qu'un coupé papillon, tout en évitant les hauts seuils de porte. Avec ses concurrentes de l'époque, la BMW 507 roadster et la Ferrari 250 California, la 300 SL fait partie de ces voitures emblématiques qui ont marquées l'histoire de l'automobile de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Cet exemplaire précis est le deuxième à avoir été livré avec des freins à disque et se trouve dans un très bel état à tous les niveaux.

>>> *Although the Gullwing 300 SL had an even more spectacular appearance, it was not such a user-friendly car; having a small, rather claustrophobic cockpit. The roadster combined the sophisticated engineering of a car that was very advanced for its day, with the enjoyment of relaxed open-top driving. Its six-cylinder injection engine was derived from competition and ensured a top-notch performance, and these technical qualities were combined with a level of luxury and comfort that only the most exclusive cars offered. This example, with hardtop, will provide the same driving experience as a Gullwing*

during the winter months, without the inconvenience of the high door sills.

With its rivals from that period, the BMW 507 roadster and the Ferrari 250 California, the 300 SL is one of the genuinely iconic cars that have left their mark on the history of the automobile during the second half of the 20th century. This particular example is the second to have been delivered with disc brakes and is presented in wonderful condition in every respect.



1988 ASTON MARTIN VS VANTAGE VOLANTE X-PACK

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• 1 550 km seulement, un seul propriétaire	• <i>Only 1,550 km since new, one owner</i>
Châssis n° SCFCV81V4JTL15702	• État proche du neuf	• <i>In almost new state</i>
800.000 - 1.200.000 €	• Version rarissime	• <i>Very rare version</i>

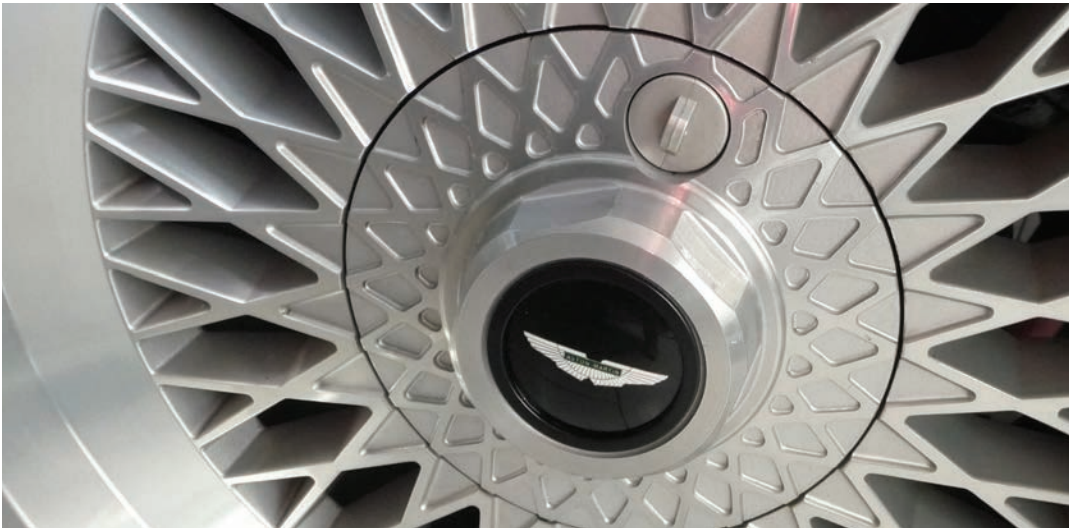
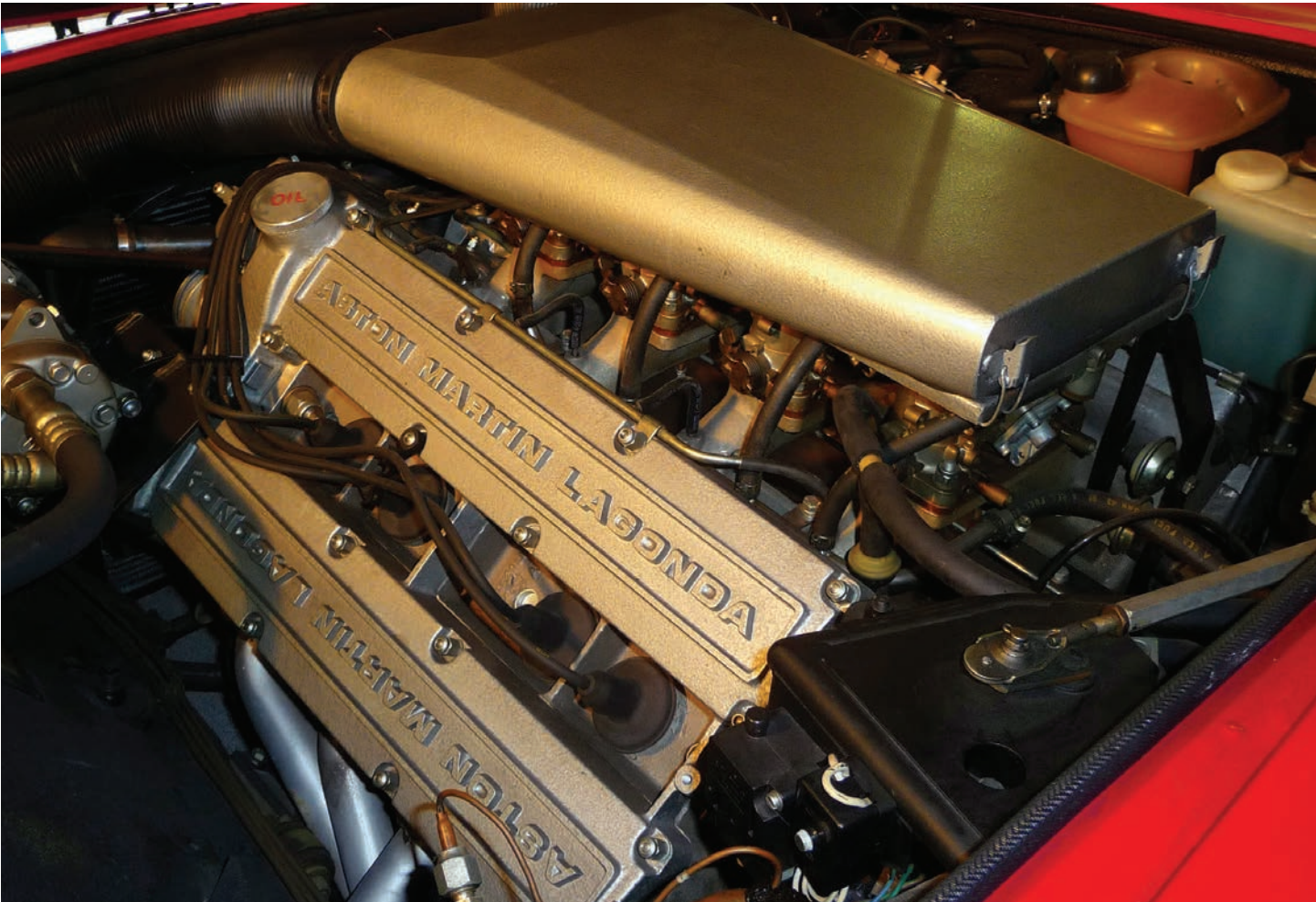
L'Aston Martin que nous présentons est exceptionnelle par son faible kilométrage : 1 550 km seulement, avec un seul propriétaire. Livrée neuve par Achilli Motors, à Milan, elle a été immatriculée le 7 octobre 1988. Son propriétaire a fait l'acquisition de voitures parmi les plus rares et les plus embléma-

tiques des années 1970 et 1980, les préservant ensuite comme telles. Les kilomètres parcourus correspondent donc essentiellement à des roulages de maintenance, effectués par la personne en charge de cette collection et qui a elle-même réceptionné cette voiture, neuve, chez le concessionnaire.>>>

The Aston Martin we present is exceptional: its mileage is just 1 550 km since new, and it has had only one owner. Delivered new by Achilli Motors in Milan, it was registered on October 7, 1988. The owner purchased the rarest and most iconic cars from the 1970s and 1980s and preserved

them as such. The mileage therefore corresponds essentially to the minimum necessary to get the car serviced and mobile, essentially driven by the person in charge of the collection. The latter was also the person who picked up the new car from the dealership in the first place.>>>





>>> L'état de cette Aston Martin Volante est donc proche du neuf, sans aucune patine, comme si elle venait de sortir d'usine. La peinture "Suffolk Red" est impeccable et, à l'intérieur, la sellerie somptueuse ("Tan Leather" ref. 846) et le tableau de bord en bois le sont tout autant. La moquette beige est complétée par une option "surtapis", en laine Wilson assortie. Cette voiture est accompagnée d'un ensemble com-

plet de bagages sur mesure, neufs et siglés Aston Martin, de son manuel du propriétaire, des carnets de services et d'entretien, du document de garantie, de deux jeux de clés complets et de sa trousse à outils d'origine complète, à l'état neuf.

Cette version X-Pack, qui était disponible sur commande entre 1986 et 1989, est par ailleurs exceptionnelle par sa rareté et ses>>>

>>> *The condition of this Aston Martin Volante is close to new, with no patina, as if the car had just left the factory. The "Suffolk Red" paint is impeccable and the sumptuous upholstery ("tan leather" ref. 846) and the wooden dashboard are just as beautiful. The beige carpet is complemented by matching carpet mats in Wilson wool. This car comes with a full set of new Aston Martin*

branded custom luggage, the owner's manual, service booklets and maintenance manuals, warranty document, two complete sets of keys and the pouch with complete original tools.

This X-Pack version, which was available on order between 1986 and 1989, is exceptional due to its rarity and characteristics. Based on the Aston Martin V8, it is>>>



>>> caractéristiques. Sur la base de l'Aston Martin V8, elle est équipée du moteur le plus puissant de la gamme (400 ch), de raffinements techniques et d'un habillage esthétique mêlant agressivité et élégance, dont les attributs aérodynamiques contrastent avec les fins pare-chocs chromés. Déjà très rare en version coupé, elle l'est encore plus en cabriolet : sur les 27 Volante conduite

à gauche, seulement 16 bénéficient d'une boîte de vitesses mécanique, celle qui permet de tirer parti de toutes les qualités du puissant V8.

Cette voiture est donc une exception à deux titres : par son type, rare, luxueux, puissant et exclusif, et par son état quasiment neuf, qu'aucune restauration ne saurait égaler.

>>> *equipped with the most powerful engine in the range (400 bhp). Its technical refinements and aesthetic details combine elegance and power, the aerodynamic attributes contrast with the slim chrome bumpers. This convertible version is even rarer than the coupe: out of 27 LHD Volante, only 16 had a manual transmission, allowing*

the driver to get the best out of the powerful V8.

This car is exceptional for two reasons: its type, which is rare, luxurious, powerful and exclusive, and its nearly-new condition, that even the best restorations could never match.



1967 FERRARI 330 GTS SPIDER PININFARINA

Titre de circulation US ○
US registered
Châssis n° 10375
Moteur n° 10503
1.700.000 - 1.900.000 €

- Modèle très rare (99 exemplaires)
- Certifiée par Ferrari Classiche et révisée par l’usine
- Pouvoir de séduction sans équivalent

- *An extremely rare model (only ninety-nine examples built)*
- *Certified by Ferrari Classiche and serviced by the factory*
- *Offers an unmatched power of seduction*

Cette Ferrari 330 GTS Spider a été livrée neuve en septembre 1967 à Modern Classic Motors (appartenant à Bill Harrah), et revendue assez rapidement à un amateur de Los Angeles. Elle était à l’origine de teinte rouge "Rosso Cina" avec intérieur noir, mais il est probable qu'elle ait été repeinte à la fin des

années 1980 ou au début des années 1990 en jaune "Fly Yellow". En 1993, cette voiture était achetée par le collectionneur Robert Pond, aux États-Unis, et elle est restée pendant 13 ans dans sa vaste collection. En 1994, la voiture a fait l’objet d’une restauration complète, dans la teinte qu’elle présentait alors, >>>

This Ferrari 330 GTS Spider was delivered new in September 1967 to Modern Classic Motors (owned by Bill Harrah) and quickly sold to an enthusiast in Los Angeles. It was originally ‘Rosso Cina’ red with a black interior, but it is quite likely that it was painted in the late 1980’s

or early 1990’s in ‘Fly Yellow’. In 1993 the car was bought by Robert Pond, a collector based in the US, and remained in his vast collection for thirteen years. In 1994, the car underwent a complete restoration while still in its ‘Fly yellow’ shade and then following the sale of the car>>>





>>>"Fly Yellow". Mais à la suite de la vente de la voiture en 2006 à un autre passionné, celui-ci a choisi de lui rendre une couleur proche de celle d'origine, "Rosso Corsa".

Lors de la vente de la voiture au propriétaire suivant, il lui a été indiqué qu'elle était équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"). Or une inspection ultérieure lui a permis de constater qu'elle comportait en réalité un

moteur dont le numéro avait été refrappé. Lorsqu'il a envoyé la voiture chez Ferrari Classiche pour la faire certifier, les experts italiens ont retrouvé, grâce au "numero interno", le numéro d'origine du moteur et l'ont frappé à nouveau : il s'agit du moteur n° 10503, qui correspond au type correct pour ce modèle, ce qui lui permet d'être accompagnée du fameux classeur rouge la certifiant. Par la même occasion, une >>>

>>>*in 2006 to another enthusiast, the new owner decided to restore it to a shade close to its original, in red 'Rosso Corsa'. When sold to the subsequent owner, it was indicated that the car was equipped with its original engine (thus "matching numbers") but a later inspection clarified that the engine number had been re-stamped. When the car was sent to Ferrari Classiche for*

certification, the Italian experts recovered the original number of the engine from the 'numero interno' and had it stamped back again. Thus the engine bears the number 10503, and is the correct type for this model and comes with its famous red binder to certify this. Ferrari also gave the car a complete overhaul replacing the exhaust manifolds, a revised gearbox and handbrake. >>>







>>>révision complète a été effectuée chez Ferrari, avec remplacement des collecteurs d'échappement, révision de la boîte de vitesse et du frein à main. La capote a laissé place à une neuve, de même que les moquettes pour qu'elles correspondent au modèle d'origine. Pour parfaire l'ensemble, la voiture a reçu des jantes Borrani neuves, chaussées de pneus neufs également. Elle est accompagnée de ses livrets d'origine et de son certificat

de Ferrari Classiche. Après être passée dans leurs ateliers, son état ne peut être qu'impeccable, tant sur le plan cosmétique que mécanique. Les cabriolets Ferrari sont rares et ils présentent un attrait sans égal. Offrant à la fois prestige, puissance, sonorité, luxe et beauté, ce Spider 330 GTS ajoute la rareté à ces caractéristiques exceptionnelles, puisque la production s'est limitée à 99 exemplaires.

>>>*The hood has been replaced and the new carpets match the original. To complete the set, the car has received new Borrani rims and tires. The car comes with its original booklets and the Ferrari Classiche certificate. After going through their workshops, its status cannot be anything but impeccable, both cosmetically and mechanically. Ferrari convertibles are rare and have tremendous appeal.*

Offering prestige, power, sound, beauty and luxury, this Spider 330 GTS adds rarity to these exceptional characteristics, since production was limited to just ninety-nine models.



1962 FORD THUNDERBIRD COUPÉ HARD TOP

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• État de conservation exceptionnel	• <i>Exceptionally well preserved</i>
Châssis n° 2Y83R112375	• Même famille depuis l'origine	• <i>In the same family since new</i>
15.000 - 20.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• 27 205 km, entreposée depuis 1969	• <i>27,205 km, stored since 1969</i>



Initialement commandée en 1962 par un diplomate américain en poste à Paris qui n'en prendra finalement jamais livraison, cette superbe Ford Thunderbird fut immatriculée pour la première fois le 12 juin 1963 par le père de l'actuel propriétaire.

En 1969, après avoir parcouru 27 205 km, elle a été remise dans un box privé à Paris, avant d'être envoyée en train, le 12 octobre 1980, à Nice et entreposée dans la propriété familiale de Roquebrune-Cap-Martin, sur cales et sous housse, jusqu'au 3 avril 2014. Vu sa faible utilisation, le propriétaire a décidé de s'en séparer et a donc fait procéder à une remise en route au Garage Vissio de Roquebrune, qui a effectué les travaux suivants : remise en état complète des freins ; vidange des fluides moteur ; remise en état et contrôle

allumage et carburation ; dépose du réservoir d'essence, remplacement des conduites, filtres, pompe à essence et conduites de refroidissement ; remise en état du radiateur.

Équipée de son moteur d'origine, un V8 390 Special code Z, de 5776 cm3 et 300 ch, cette voiture est accompagnée de son bon de commande d'origine, de son carnet d'entretien et des factures d'entretien et réparation.

Dans sa teinte Chafonte blue, avec sa sellerie en cuir, son volant escamotable, ses sièges avant électriques et son incroyable habitacle turquoise rappelant la couleur de carrosserie, cette Ford Thunderbird est une véritable icône du style des années 1960. Son état d'origine exceptionnel en fait une pièce vraiment hors du commun.

Originally ordered in 1962 by an American diplomat based in Paris, who never took delivery of the car; this superb Ford Thunderbird was registered for the first time on June 12, 1963, by the father of the current owner.

In 1969, after having covered 27,205 km, it was stored in a private garage in Paris, before being sent by train on October 12, 1980, to Nice and then kept in the family property in Roquebrune-Cap-Martin, on stands and under cover, till April 3, 2014. Given its minimal usage, the owner decided to part with the car, and has therefore commissioned a service at Garage Vissio in Roquebrune, where the following work was carried out: complete overhaul of the brakes; draining

of engine fluids; refurbishment of the ignition and the carburetor; removing of the fuel tank including new hoses, filters, fuel pump and cooling pipes; overhaul of the radiator.

Powered with its original engine, a V8 390 Special Code Z of 5776cc, developing 300bhp, the car comes with its original order form, its service book and maintenance and repair bills.

In its Chafonte blue hue, with its leather upholstery, a retractable steering wheel, electric front seats and an incredible turquoise interior reminiscent of the exterior color; this Ford Thunderbird is the ultimate icon of 1960s American style. Its exceptional state of origin makes this car even more special.

1968 CADILLAC 472 ELDORADO FLEETWOOD COUPÉ

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Modèle très luxueux	• <i>Luxurious model</i>
Châssis n° H8 181 581	• Très bon état d'origine	• <i>In very good original condition</i>
14.000 - 18.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Excellentes performances	• <i>Excellent performances</i>



Cette Cadillac Eldorado a été vendue par nos soins en 2002. Il s'agit d'une troisième main livrée neuve en France, entièrement d'origine et dont le compteur affiche 73 451 km d'origine. Achetée en 2012 par son propriétaire actuel (à 68 070 km), cette voiture a toujours été entretenue au garage Bernard Afchain, à Saint-Lubin-de-la-Haye, non loin de Dreux. Entre 2012 et 2014, plusieurs composants ont été remplacés : compresseur de climatisation, déshydrateur, pompe de direction assistée, conduites basse pression, amortisseurs, échappement et démarreur, l'ensemble des travaux totalisant un peu plus de 4 906 € (factures).

Cette Cadillac présente un excellent état de fonctionnement. Elle est équipée du célèbre V8 472 de 7.7 litres de cylindrée, développant 375 ch, de quoi donner à cet élégant coupé des performances de sportive. Il ne manque d'ailleurs pas d'allure avec sa peinture d'origine et son habitacle impeccable. Tous les équipements fonctionnent et nous n'avons constaté aucun problème électrique. Le moteur et la boîte de vitesse ont été vidangés et tous les filtres remplacés en décembre 2014, à 72 271 km. Les livrets de bord avec pochette d'origine accompagnent cette voiture séduisante, qui à son époque faisait partie des plus luxueuses du marché.

This Cadillac Eldorado was sold by Artcurial in 2002. It is an entirely original third hand car delivered new in France. The odometer reads 73,451 km from new. Purchased in 2012 by its current owner (with 68,070 km on the odometer), this car has always been serviced by the Bernard Afchain garage, in Saint-Lubin-de-la-Haye, near Dreux. Between 2012 and 2014, several components were replaced: air-conditioning system compressor; dehydrator; power steering pump, low pressure pipes, shock absorbers, exhaust and starter; all the work totaling a tad over € 4,906 (invoices).

This Cadillac is in excellent working condition. It features the famous 472, 7.7-liter V8 engine, developing 375 bhp, enough to give this elegant coupe fairly sporty performance. The car's paint is original and its interior is impeccable. All the equipment works well and we did not experience any issues with electrical components. The engine and gearbox oils have been drained and all the filters were replaced in December 2014, when the odometer showed 72,271 km. With an original pouch containing its booklets, this elegant car was a one of the most luxurious in the market at the time.

1980 ARNTZ SHELBY COBRA 427 REPLICA

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° TEX107677 45.000 - 65.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Performances époustouflantes • Une des premières répliques de Cobra • Immatriculée en France	• <i>Amazing performance</i> • <i>One of the first replica Cobras</i> • <i>With French registration documents</i>
--	--	---



La Shelby Cobra a rencontré un tel succès que, après l'arrêt de la fabrication en 1967, elle est devenue la voiture ayant engendré le plus de répliques au monde ! Steve Arntz a fait partie des premiers à se lancer, produisant dès 1976 un roadster imitant la Cobra 427 S/C. Constituée d'un châssis en tubes carrés et d'une carrosserie en fibre de verre dont les moules avaient été formés sur un modèle original de 1965, offrant une ressemblance quasi parfaite, la voiture que nous présentons est équipée d'un V8 Ford 429 Cobra Jet dont la préparation offrirait près de 500 cv selon ce qui a été rapporté au précédent propriétaire, avec collecteur d'admission Edelbrock, carburateur Holley et beaux caches-culbuteurs en aluminium siglés "Cobra". Il est

accolé à une transmission automatique C6 et la voiture dispose d'une suspension arrière Jaguar indépendante et de quatre freins à disques. L'intérieur affiche une belle batterie d'instruments SW et de harnais Simpson. De nombreux accessoires de finition proviennent de Shelby American, ce qui donne un certain parfum d'authenticité. Importée par son précédent propriétaire en 2014, elle se trouvait auparavant dans une importante collection américaine. Seuls 65 exemplaires furent produits entre 1976 et 1981. Il s'agit d'un engin aux performances époustouflantes, offrant des accélérations de dragster ! Pour amateurs de sensations fortes.

The Shelby Cobra was so successful that once production ended in 1967, it became the car that spawned the most replicas ever in the world! Steve Arntz was among the first to start producing a roadster in 1976 that replicated the Cobra 427 S/C. Consisting of a square tube frame and a fiberglass body whose molds were formed from an original model from 1965, and thus offering an almost perfect likeness, the car we offer is equipped with a Ford Cobra V8 Jet 429 whose tuning, according to the previous owner's information, could very well be good for around 500bhp, with an Edelbrock intake manifold, Holley carburetors and beautiful aluminum rocker cover with the

branding "Cobra". The engine is mated to a C6 automatic transmission and the car features independent Jaguar rear suspension, plus four disc brakes. The interior displays beautiful SW instrumentations, and Simpson harnesses. Many of the detail accessories are from Shelby American, which gives the car a certain flavor of authenticity. Imported by its previous owner in 2014, it was previously part of a major US collection. Only 65 units were produced between 1976 and 1981. This car has incredible performance and offering dragster acceleration! The ideal car for seekers of sustained excitement.

1973 ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET

Titre de circulation italien <i>Italian registration</i> Châssis n° DRA 12467 40.000 - 60.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Modèle iconique de la marque • Même propriétaire depuis 20 ans • Bel état de présentation, travaux importants	• <i>Iconic model</i> • <i>Same owner for 20 years</i> • <i>Nice condition, significant work</i>
--	---	--



Comme nous le révèle son carnet de service, cette Corniche est vendue en 1973 par Taylor Rolls Royce, à West Palm Beach (Floride), à un certain Paul Marriot. Durant les premières années de son existence, son carnet d'entretien est tamponné à intervalle régulier chez des spécialistes de la marque. C'est dans les années 1990, alors qu'il achète une maison à Miami, que son actuel propriétaire, un industriel italien, découvre la voiture et en devient le troisième propriétaire. Il l'utilise lors de ses séjours en Floride avant de la rapatrier en 2005 en Italie. C'est alors qu'il confie cette Corniche de première génération à des artisans de Turin, pour qu'ils lui rendent son panache d'origine. La voiture bénédic

ficie alors d'une peinture complète, d'une remise en état de l'habitacle, d'une capote neuve et d'une révision mécanique globale. Au total, les travaux effectués représentent plusieurs dizaines de milliers d'euros. Notre collectionneur italien vit aujourd'hui la majeure partie du temps en Corse où il ne souhaite pas utiliser cette voiture magnifique. Les routes tourmentées de l'île de Beauté ne sont effectivement pas idéales pour circuler au volant de cette superbe Corniche dont le propriétaire se sépare à contre cœur, par manque d'utilisation et dont le confort et le raffinement savent s'exprimer pleinement sur des terrains plus calmes.

As states its service booklet, this Corniche was sold in 1973 by Taylor Rolls-Royce in West Palm Beach (Florida), to a Mr Paul Marriot. During the first years of its existence, its service book has been stamped regularly by Rolls-Royce specialists. It was in the 1990s when he bought a house in Miami; that his current owner, an Italian industrialist, came across the car and became its third owner. He used it during his stays in Florida before sending it to Italy in 2005. He entrusted the car to workshops in Turin in order to give its original panache back. The car then was re-sprayed, the interior was refurbished, a new hood was fitted

and a comprehensive mechanical overhaul was done. In total, the work represents tens of thousands of Euros. The Italian collector spends most of the time in Corsica where he does not wish to use this magnificent car and has therefore decided to sell it. The troubled roads of the Island of Beauty are not ideal to drive this beautiful Corniche which luxury and refinement can be fully appreciated on more quite lands.

1941 BUICK SUPER EIGHT CONVERTIBLE TYPE 151 C

Titre de circulation indien Dédouané en Europe <i>Indian registration Customs cleared for Europe</i> Châssis n° 14194310 70.000 - 110.000 €	• La voiture d'un Maharadjah • Modèle emblématique de la marque • Nombreux travaux de restauration	• <i>The car of a Maharajah</i> • <i>Iconic model from the brand</i> • <i>Numerous restoration work</i>
---	--	---



Les Buick reçurent pour l'année 1940 des modifications esthétiques majeures, les phares intégrant pour la première fois les ailes, la calandre étant soulignée par de fines barrettes chromées horizontales si bien qu'en 1941, les automobiles Buick figurent parmi les plus modernes du monde. La voiture présentée a été vendue neuve à His Highness The Maharadjah Sahib Nabha, achetée et importée par le collectionneur actuel

en 1989. Le formulaire 846A de dédouanement date du 8 novembre 1989. Il roulera régulièrement avec avant de décider d'une restauration totale qui va être réalisée à Toulouse chez Still Racing, atelier de préparation automobile et de restauration créé par Eric Helary, le célèbre pilote automobile, victorieux entre autres des 24 Heures du Mans en 1993 au volant d'une Peugeot 905. Il va entreprendre un travail

In 1940 the Buick range underwent extensive aesthetic changes, with the headlamps incorporated into the wings for the first time, the grille highlighted by thin horizontal chrome bars, so that in 1941, Buick was amongst the most modern looking cars in the world. The car on offer was sold new to His Highness The Maharajah

of Nabha, and it was purchased and imported by the current collector in 1989. The French customs clearance form is dated November 8, 1989. He used the car regularly before starting a complete restoration, which was carried out at Still Racing, in Toulouse, a well-known workshop created by Eric Helary, the famous racing driver, who has won, amongst others, the

considérable sur cette Buick, mettant à nu le châssis pour le traiter contre la corrosion, changer tous les caoutchoucs, les durites, l'ensemble des freins, les amortisseurs, les rotules de direction. Au niveau moteur, la pompe à eau est changée, les carburateurs, l'allumage, le circuit d'alimentation, les filtres sont remplacés. La carrosserie reçoit également beaucoup de soins avec une partie des chromes changés

ainsi qu'un polissage de la peinture pour conserver sa jolie patine. A l'intérieur, certains compteur sont révisés et l'intérieur en cuir rouge traité. Cette belle Buick quatre portes décapotables se trouve aujourd'hui dans un bel état, prête à emmener une famille en week-end ou en vacances !

24 Hours of Le Mans in 1993, driving a Peugeot 905. Considerable work was done on this Buick: chassis stripped to bare metal for anti-corrosion treatment, replacement of all rubbers, hoses, the brake system, shock absorbers and steering joints. The water pump was changed, and the carburetors, the ignition, the fuel system, and the filters were replaced. The

body also got a lot of attention, the chrome was partially changed and polished to retain its beautiful patina. Inside, some instrument counters were repaired, the red leather treated. This beautiful four-door convertible Buick is now in nice condition and ready to take the family for a weekend or on a holiday!

1987 PORSCHE 911 3,2 L JUBILÉ

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Rare série spéciale	• <i>Rare special series</i>
Châssis n° WPOZZZ91ZJS100090	• Dossier de travaux et d'entretien	• <i>Folder documenting work and maintenance</i>
Moteur n° 64H08455	• Belle présentation	• <i>Nice presentation</i>
80.000 - 120.000 €		



Comme le précise le carnet de la voiture, cette Porsche Carrera 3,2 litres a été vendue neuve par Sonauto. Il s'agit d'une série spéciale Jubilé, limitée à 875 exemplaires pour célébrer la 250 000e Porsche 911 produite. Elle bénéficiait d'une finition spéciale comportant un toit ouvrant, une signature Ferry Porsche sur les sièges, des jantes Fuchs de la teinte de la carrosserie, des moquettes épaisses... La plaque commémorative propre à cette version spéciale est toutefois manquante sur l'exemplaire que nous présentons, qui affiche 223 163 km et qui est accompagné d'un important dossier de factures. Le moteur a été refait en

2000, à 190 050 km, par le garage Ragueneau, ainsi que l'embrayage. L'actuel propriétaire a fait l'acquisition de cette voiture en 2013 et a fait faire plusieurs travaux, tant mécaniques (remplacement des disques, étriers et garnitures de freins, des roulements, soufflets, silentblocs de barre stabilisatrice, révision de l'allumage), que cosmétiques : réfection de la peinture, remplacement des joints de pare-brise et de carrosserie, des vérins de capot... Tout a été fait pour que la voiture soit en très bel état de présentation et de fonctionnement. S'agissant d'une rare série limitée, elle saura certainement séduire un connaisseur.

As can be seen from the log book of the car, this Porsche Carrera 3.2-liter was sold new by Sonauto. It is a special series Jubilee example, limited to just 875 units made, to celebrate the 250,000th 911 produced. The has a special finish with a sunroof, a Ferry Porsche logo on the seats, Fuchs rims matching with the color of the body, thick carpets, etc. The plaque to this special version, however, is missing. The odometer shows 223,163 km and the car comes with a comprehensive invoice folder. The engine was rebuilt in 2000, when it had covered 190,050 km, by the

garage Ragueneau, as well as the clutch. The current owner acquired the car in 2013 and has commissioned several mechanical works: replacement of the discs, the calipers and the brake linings, the bearings, the bellows, the silentblocs for the stabilizer bar, and overhaul of the ignition. The work included also the repainting, the replacement of the hood cylinders as well as the windshield and body seals... The car is today in nice condition and drives well. As a rare limited edition version, this car will surely appeal to true connoisseurs.

2004 PORSCHE 996 GT3 PHASE 2

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Entretien suivi	• <i>Well maintained</i>
Châssis n° WPOZZZ99Z4S691959	• Une des plus sportives des Porsche de route	• <i>One of the sportiest road-going Porsches</i>
75.000 - 95.000 €	• Exemplaire très bien préservé	• <i>Well preserved</i>



Commandée neuve auprès du département Porsche Exclusive, cette 996 GT3 3,6 litres 381 ch Phase 2 a été mise en circulation le 24 juin 2004 en Allemagne. De teinte gris arctique avec ciel de toit en alcantara gris foncé, cette voiture a reçu comme équipement spécial un intérieur "full cuir" brun naturel, le pack aluminium et le pack carbone. Le demi-arceau est en inox. Elle est également équipée de jantes à finition carbone, d'un régulateur de vitesse, de la climatisation, d'un échappement sport déconnectable PSE et de freins PCCB (remplacés par des freins en acier mais deux disques carbone-céramique sont livrés avec la voiture). Arrivée en France en 2011, la voiture a été ensuite entretenue au Centre Porsche de Tours, puis

aux ateliers Bourgoïn, spécialiste de la marque à Poitiers, comme en attestent les factures et le carnet d'entretien. Le montant de la dernière révision, du 25 février 2016 (à 59 229 km) s'élève à 5 341 €. Achetée en février 2015, à 53 000 km, par son actuel propriétaire (le troisième) et conservée au sein d'une belle collection de Charente Maritime, cette voiture a l'aspect du neuf et n'affiche que 59 300 km. Elle a passé avec succès son test PIWI et l'ensemble des factures, carnets, livret d'origine et double de clefs l'accompagnent. Ses quatre pneus Pirelli ne comptent pas plus de 3 000 km. C'est un exemplaire très bien préservé d'une des Porsche de route les plus sportives, idéale pour les amateurs de conduite sur circuit.

Ordered new from Porsche Exclusive, this 381bhp 996 GT3 with 3.6 liter Phase 2 engine was registered on June 24, 2004, in Germany. In arctic grey color with dark grey alcantara roof lining, this car received, as special equipment, a "full leather" interior in natural brown, plus aluminum and carbon trims. The roll bar is in stainless steel. It also features carbon fiber finish wheels, cruise control, air-conditioning, a disconnectable PSE sport exhaust and PCCB brakes (replaced with steel brakes, but two carbon-ceramic discs will be delivered with the car). Arriving in France in 2011, the car was maintained at the Porsche Centre in Tours and then at the garage Bourgoïn, brand

experts in Poitiers, as can be seen by the invoices and service booklet. The amount spent for the last service, on February 25, 2016 (at 59,229 km) was of €5,341. Purchased in February 2015, at 53,000 km, by its third and current owner, it is stored in a beautiful collection in the West of France. The car looks like new and shows only 59,300 km. It passed its PIWI test, and all invoices, log books, and manuals, plus the duplicate set of keys, come with the car. The car's four Pirelli tires have covered no more than 3,000 km. This is a well-preserved example of one of the sportiest road legal Porsches, ideal for track-days enthusiasts.

1984 PORSCHE 930 TURBO 3.3 L

Titre de circulation français <i>French title</i>	• Matching numbers	• <i>Matching numbers</i>
Châssis n° WPOZZZ93ZES000329	• Superbe état d'origine	• <i>Superb original condition</i>
Moteur n° 67E00338	• Entretien suivi, faible kilométrage	• <i>Continuous service history, low mileage</i>
85.000 - 125.000 €		



Présentée au salon de Paris 1974, la Porsche 930 Turbo est commercialisée à partir de 1975. Le moteur de 3,0L est hérité en partie du moteur de la Carrera RS 3,0L. Avec l'adjonction d'un turbocompresseur KKK, c'est la version la plus musclée de la 911 affichant à l'époque 260 cv DIN. En 1977, la 930 gagne 300 cm3 et 40 cv. La commande hydraulique de

l'embrayage est aussi plus civilisée. La suspension bénéficie de nouvelles barres antiroulis, d'amortisseurs plus fermes et de barres de torsion arrière de plus grand diamètre. La 930 continue à se bonifier avec l'âge avec notamment l'adaptation d'un nouveau système d'injection et l'adoption de jantes arrière plus larges afin d'améliorer la tenue de route.

First shown at the Paris Motor Show in 1974, the Porsche 930 Turbo went on sale in 1975. The 3-litre engine was derived in part from the Carrera RS 3.0L engine. With the addition of the KKK turbocharger, it was the most powerful version of the 911, boasting 260bhp DIN. In 1977, the 930 gained 300 cc and 40hp.

The hydraulic clutch was also more civilised. The suspension benefitted from new anti-roll bars, firmer shock absorbers and larger diameter rear torsion bars. The 930 continued to improve with age, particularly with a new adapted fuel injection system, and wider rear wheels to improve road-handling.



La voiture que nous présentons est une seconde main et totalise 93200 km d'origine. Elle a été vendue neuve par l'importateur français Sonauto via le concessionnaire de la marque à Cannes en mars 1984. Elle est restée aux mains de son premier propriétaire jusqu'en juillet 2003 et elle totalisait alors 79000 km. Depuis, elle réside toujours dans le

sud de la France, à l'abri, où elle a été entretenue régulièrement et n'a parcouru que 14000 km depuis. Elle est pourvue de son double de clés et de ses carnets. Elle est restée dans sa rare combinaison de couleur d'origine ton sur ton, et représente un excellent investissement.

The car we have on offer is secondhand and has covered 93,200 km since new. It was sold new by the French importer Sonauto through the brand's dealer in Cannes, in March 1984. It remained in the hands of its first owner till July 2003, when the odometer showed 79,000 km. Since then, it has remained in

South of France, where it has been regularly serviced and maintained and has covered just 14,000 km since. It comes with its double set of keys and its logbooks and manuals. The car has remained in its rare combination of original colors in two-tone, and represents an excellent investment.

1977 PORSCHE 935 COMPÉTITION CLIENT D'USINE

Sans titre de circulation
Without registration documents
N° de série : 930 770 0904
N° de production : 107 2387
1.100.000 - 1.500.000 €

- Un des 13 exemplaires
- 3 participations aux 24 Heures du Mans
- Etat d'origine exceptionnel
- Eligible au Mans Classic

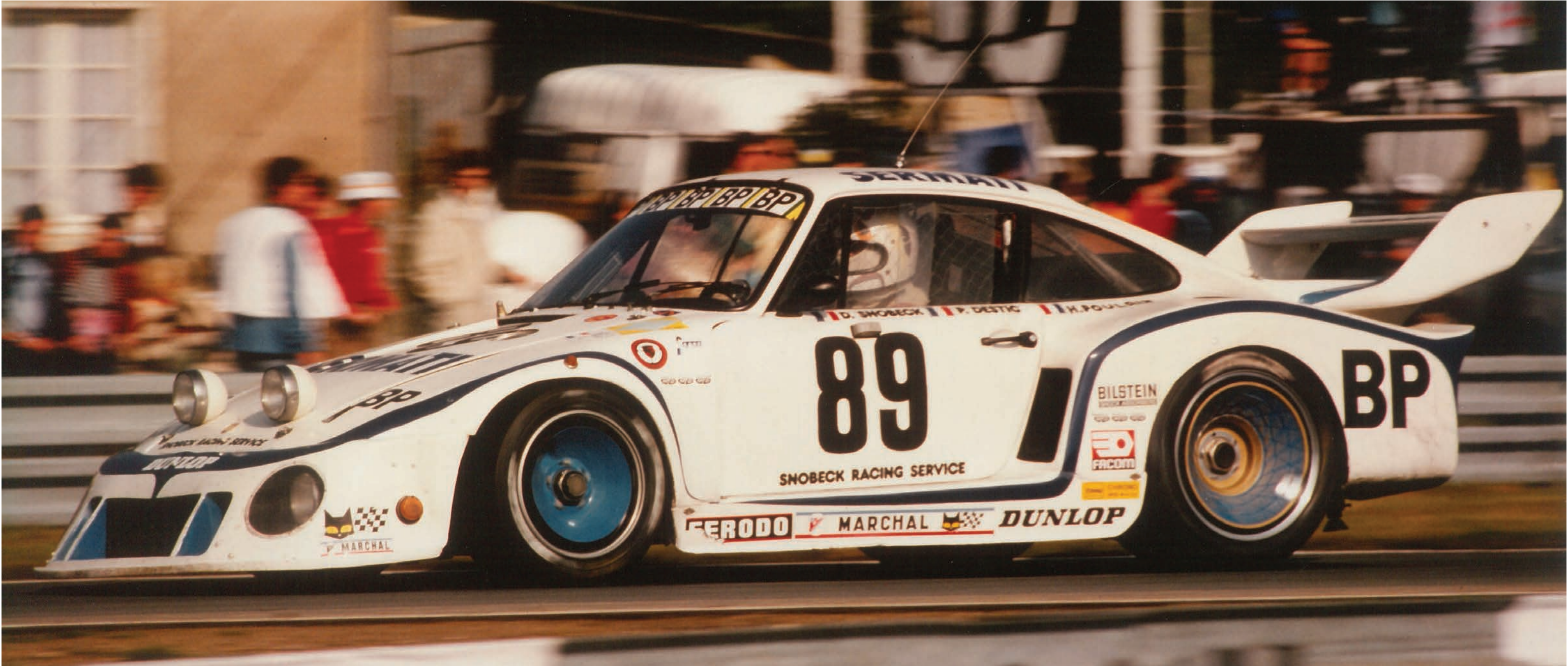
- *Only 13 made*
- *Participated 3 times in the Le Mans 24 Hour race*
- *Exceptional original condition*
- *Eligible for the Le Mans Classic*

En 1976, le Championnat du Monde des constructeurs se courait avec des voitures de GR V, dites de production ou « silhouette ». Porsche était prêt. En 1973 et 1974, l'usine de Zuffenhausen avait essayé et engagé en compétition à titre expérimental des voitures prédécesseurs directs des coupés 935 qui connurent le succès dès leur première course. Les 935-76 furent extrêmement allégées. En partant d'une coque nue renforcée de 930, les capots avant et arrière, les portes

et les ailes sont en matière plastique GFK. A l'avant, le grand spoiler et les deux ailes sont réunis en un seul élément amovible. A l'arrière, on a le choix, selon les courses, pour une carrosserie courte ou longue. La silhouette typique des ailes a disparu pour des raisons de finesse aérodynamique. Le capot est plongeant et les phares, de ce fait, sont placés très bas. L'aileron arrière est en aluminium et plastique et comprend une réglette d'appui réglable, entouré de deux prises d'air Naca sur le >>>

In 1976, the World Constructors' Championship ran with Group 5 « silhouette » cars and Porsche was ready for this. In 1973 and 1974, the factory at Zuffenhausen tested and raced the direct predecessors of the 935 coupé that was so successful from the start. The weight of the 935-76 cars was drastically reduced. The 930 shell was stripped and strengthened and the front and rear lids, doors and both wings were in GFK plastic.

The large front spoiler and both wings were formed of one removable piece. The car could be fitted with short or long rear bodywork, depending on the race. The wing shape was altered to improve the aerodynamics. The bonnet sloped sharply and the lights were placed low at the front. The rear spoiler was in aluminium and plastic with an adjustable support strip. All soundproofing was taken out. The windscreen was >>>



Hervé Poulain, Le Mans 1980 © Archives Hervé Poulain



Dany Snoeck prend le volant pendant que les mécaniciens font le plein © Archives Hervé Poulain

>>> dessus des ailes. Campée sur d'énormes roues BBS à voile aérodynamiques, l'ensemble est réussi et très agressif.

Tout matériel d'insonorisation a disparu. Le pare-brise est en verre sécurit, et les vitres latérales en plexiglas. Il n'y a ni sièges passager, ni roue de secours, ni revêtement intérieur et l'arceau de sécurité est en aluminium. Le tableau de bord est spartiate, il n'y a rien de superflu en dehors du compte-tours, de la température moteur, d'un très beau manomètre de pression de Turbo siglé Porsche, de la pression d'huile et d'essence et d'une molette servant à faire varier la pression du turbocompresseur, de 1,2 à 1,55 bar suivant le type d'épreuve, endurance ou sprint, octroyant ainsi une puissance de 550 à 650 cv. Le moteur de 2856 cm³, basé sur un bloc/vilebrequin de 930 de série mais assemblé avec des gougeons de 917, des bielles en titane, un double allumage, d'une pompe à huile de 908

et de l'injection Bosch K-Jetronic, se révèle idéal en toutes circonstances et incroyablement robuste.

La 935-76 pèse en fait moins de 900 kg. Le règlement fixait le poids minimum à 970 kg. On dû lester les voitures, ce qui permit de répartir les masses entre l'avant et l'arrière de façon satisfaisante (47% à l'avant, 53% à l'arrière). La suspension arrière est un héritage de celle de la 930 Turbo, mais les barres de torsion ont été remplacées par des ressorts hélicoïdaux en titane et les arbres de transmission fabriqués dans le même métal, provenant de la 917. Seuls les points d'ancrage de la suspension avant diffèrent de la voiture de série. Le système de freinage est emprunté à la 917. Le 6 cylindres développe 600 cv à 8000 tr/mn et consomme 50 litres aux 100 km ! Pour la première fois sur une boîte Porsche dérivée de la série (930), les rapports peuvent être changés sans déposer le moteur.

>>> *safety glass and the side windows were plexiglass. The interior panelling, passenger seat and spare wheel were removed and an aluminium roll-cage fitted. The austere dashboard included only essential equipment such as the rev counter, oil and fuel pressure gauges, engine temperature, a beautiful Turbo pressure manometer and a big knob to adjust the turbocharger pressure, from 1.2 to 1.55 bar, for sprint or endurance racing, giving power between 550 and 650 bhp. The 2856cc engine, based on the block/crankshaft of the production 930, had 917 bolts, titanium rods, twin-plug ignition, a 908 oil pump and Bosch K-Jetronic fuel injection, and proved to be very versatile and incredibly robust.*

The 935-76 weighed less than 900 kg. Regulations stipulated a minimum weight of 970 kg, so the ballast was spread between front and rear (47% at the front

and 53% at the rear). The rear suspension was inherited from the 930 Turbo, although the torsion bars were replaced with titanium coil springs and transmission arms in the same metal from the 917. Only the anchors of the suspension are different from the production car. The brake system comes from the 917. The 6-cylinder engine produced 600 bhp at 8000 rpm and used 50 litres of fuel per 100 km ! For the first time on a 930 Porsche box, the gearing could be changed without taking out the engine.

Porsche competed in eight of the nine rounds of the World Constructors' Championship in 1977 and won at Watkins Glen and Brands Hatch. In 1977, out of eight rounds counting of the World Championship of Makes, Porsche won four and retired in the other four while the factory 935 was leading.



Porsche a participé officiellement à huit des neuf épreuves du Championnat du Monde des constructeurs en 1977 et remporta la victoire à Watkins Glen, et à Brands Hatch. Sur 8 manches comptant pour le championnat du monde des marques, Porsche en gagna quatre et abandonna quatre fois alors que la 935 d'usine était en tête.

En 1978, Porsche ne participa pas officiellement, laissant le champ libre à ses clients privés sauf au Mans où la 935 termina 8ème.

En 1979, l'usine présenta 2 spiders 936 mais de nombreux privés s'illustrèrent dans l'épreuve Mancelle. Les trois premières places revinrent aux 935, la première par une groupe 5 pilotée par Ludwig et Whittington. (Hervé Poulain terminait 6ème de cette épreuve au général, avec Manfred Winkelhock et Marcel Mignot sur une BMW M1, peinte par Andy Warhol).

La voiture de la vente, # 904, est un des 13 modèles de 1977, compétition-client, fournie par Porsche à des écuries privées afin de participer aux Championnats d'Europe et du Monde d'Endurance en catégories Gr V ou IMSA. Elle fut vendue à Reiner Kamphausen, le manager de Jurgen Kannacher qui participa à 2 courses du Championnat national allemand, avant de la céder au célèbre pilote suisse Claude Haldi qui l'engagea aux côtés du talentueux Herbert Muller, « Herbie », ancien pilote d'usine Porsche à 9 épreuves du Championnat du Monde 1978 et au 24 heures du Mans avec Nico en renfort. La préparation fut confiée à Guido Haberthür. Sa couleur d'origine était « Indian red » et arborait les couleurs de la marque de cigares Meccarillos.

Pour la saison 1979, Haldi s'inscrivit à 12 épreuves du même Championnat avec Jacques Rey et à l'épreuve Mancelle avec le suisse Herbert Loewe et Rodrigo Teran.>>>

In 1978 there was no official Porsche entry, leaving the way clear for private entrants apart from at Le Mans where the 935 finished 8th.

In 1979 the factory presented two 936 spiders and there were also several private entries who distinguished themselves at the event in Le Mans. The first three places went to 935s, the first to a Group 5 car driven by Ludwig and Whittington. (Hervé Poulain finished 6th overall in this race, with Manfred Winkelhock and Marcel Mignot in a BMW M1 painted by Andy Warhol).

The car in the sale, #904, is one of 13 competition-client models from 1977 that Porsche provided for private teams to take part in the European and World Endurance Championships in Group 5 or IMSA. It was sold to Reiner Kamphausen, Jurgen Kannacher's manager, who

participated in two races of the German Championship before selling the car to the famous Swiss driver Claude Haldi. Haldi drove the car with the talented Herbert Muller, «Herbie», former Porsche factory driver, in 9 rounds of the 1978 World Championship and with Nico joining them for the Le Mans 24 Hour race. Guido Haberthür was responsible for the race preparation. The car's original colour was «Indian red» and it sported the colours of the cigar makers Meccarillos. For the 1979 season, Haldi entered 12 rounds of the same Championship with Jacques Rey. For the race at Le Mans – where they finished 11th - the team also included Herbert Loewe and Rodrigo Teran. Teran was Central American Champion, racing for the first time out of his country and first Panamean pilot to enter the Le Mans 24 Hours.>>>

>>>Ce dernier, alors champion d'Amérique centrale, effectuait sa première sortie hors de son territoire habituel et, premier pilote Panaméen à participer à cette course, il avait reçu l'aide de son gouvernement. Le drapeau Panaméen décorait le stand de la N°43 de couleur rouge. Elle était préparée par Guido Haberthur et bénéficiait des freins type 79 et d'un nouveau système d'alimentation et de refroidissement. 5° au général entre la 16° et la 19° heure de course puis 4° à la 20° heure, elle rétrograda définitivement à la 11° place à la suite d'une « touchette » au virage d'Indianapolis.

En 1980, c'est le français Pierre Destic, originaire de la petite commune de Saint-Céré dans le Lot (patrie d'origine de Matthieu Lamoure !) et propriétaire de la SERMATI, usine de confection de pièces aéronautiques, qui l'acquiert et participa avec le célèbre champion Dany Snoeck aux 6 h de Mugello où ils signèrent une 8e place. Puis vinrent les diluviennes 24 Heures, sous une livrée blanche et bleue qu'elle détient toujours, couleurs de la SERMATI, avec le « commissaire-priseur le plus rapide », Hervé Poulain. Les trois pilotes arrachèrent la 20° place au général.

Elle fut vendue aux enchères sous le marteau de Maître Poulain à Paris en 1990 au propriétaire actuel pour la somme de 3,5 millions de francs ! Cette importante 935 a été entièrement reconditionnée chez Snoeck Racing Service après le Mans 1980 et n'a pas roulé depuis ni n'a été redémarrée. Elle résida jusqu'à ce jour entre l'atelier du fameux pilote/préparateur Michel Nourry en haute Normandie et le Musée des 24 Heures du Mans. Elle est équipée d'un système de relevage à vérins hydrauliques contrôlable de l'intérieur. La clef de démontage des roues et un dégazeur seront fournis avec la voiture. Le spoiler endommagé pendant la course suite à une "touchette", fut remplacé par un d'origine 935. Le propriétaire retrouva des années plus tard celui de remplacement de la course, sticker à l'appui, un modèle beaucoup plus aérodynamique qui sera livré avec la voiture. Nous disposons de copies de mesures de vitesse instantanée

aux essais et en course de l'épreuve : 284 km/h avant Indianapolis et 293 km/h dans la ligne droite des Hunaudières.

C'est une rare opportunité de présenter une véritable Porsche de compétition, qui a participé 3 fois aux 24 h du Mans, n'a jamais été accidentée, et se trouve dans un état d'origine probablement unique et émouvant, "sortie de course" des 24 Heures 1980. Elle nécessite une révision mécanique complète. Elle est bien entendu éligible au Mans Classic et à toutes les courses historiques de renom sur circuit.

Bibliographie :
« Flash sur le Mans 1980 » reproduite page 28.
« Auto Hebdo » tiré à part, 24 Heures du Mans 1980, reproduite page 43.
« From R to GT3R » by John Starkey.

>>>*He received financial help from his government and the pit #43 was embellished by a Panamean flag. In 1980, the Frenchman Pierre Destic, (from the small commune Saint-Céré in the Lot, as is Matthieu Lamoure!), owner of SERMATI, the aeronautical engineering company, bought the car and competed with renowned driver Dany Snoeck in the Mugello 6 Hours where they finished 8th. They also participated in the Le Mans 24 Hours in 1980, under pouring rain, in the white and blue 'Sermati' livery that the car still retains today, joined by the «fastest auctioneer» Hervé Poulain. The three drivers finished 20th overall. The car was then sold at auction to the current owner by Maître Poulain in Paris in 1990, for the sum of 3.5 million francs! After Le Mans 1980, this 935 has been totally overhauled to be race ready again by Snoeck Racing Service and*

has been sitting since. Over the years, the car has moved between the workshop of renowned driver/preparer Michel Nourry in upper Normandy and the museum at Le Mans where it has been exhibited amongst other important automobiles. The car is fitted with a four jack hydraulic system, controlled from the cockpit. The big wheel wrench, the racing fuel filler as well as the original aerodynamic front spoiler come with the car.

It is rare to present a genuine, undamaged competition Porsche that has taken part three times in the Le Mans 24 Hour race.

What's more, the car is presented exactly as it finished the 24 Hour race in 1980, in exceptionally original condition. It is, of course, eligible for the Le Mans Classic as well as other prestigious historic race events.



L'entrée du virage d'Indianapolis © Archives Hervé Poulain



Le Mans 1980 © Archives Hervé Poulain



Le Mans 1978 © droits réservés



Le Mans 1979 © droits réservés

Racing history - Chassis N° : 930 770 0904

1977 : German National Championship :
13/3 : Berigscher Lowe, Zolder : Kannacher, #56 ; 5th.
27/3 : 300Km Nurburgring: Kannacher, #56 (DRM); 7th.
(National); 5th.

1978 :
19/3 : Mugello 6-Hours WCM: Haldi/Muller, #22; 4th.
16/4 : Dijon 4-Hours WCM: Haldi/Haldi/Muller, #4;
DNF. (Engine.)
30/4 : Eifelrennen, Nurburgring: DRM: Haldi, #19; 7th.
14/5 : Silverstone 6-Hours WCM: Haldi/Muller, #15; DNF.
28/5 : Nurburgring 1000Km WCM: Haldi/Muller, #18; 36th,
(driveshaft).
10-11/6 : Le Mans 24-Hours. Mecarillos-entered.
Haldi/Muller/Nico, #48; DNF.
29/7: GP von Deutschland DRM: Haldi, #11; 5th.
03/9: Vallelunga 6-Hours WCM: Haldi/Muller, #7; DNF.
17/9: Norisring: Haldi, #15 (DRM); 5th. Trophy race; 6th.
22/10: Hockenheim 3-Hours: Haldi/Muller; 1st.

1979: Red.
01/4 : Ampus EHC: Rey; 4th in class.
22/4 : Dijon 6-Hours WCM: Haldi/Lowe, #4; 4th OA.
29/4 : Eifelrennen, Nurburgring DRM: Haldi, #70; DNF.
27/5 : Estrella EHC: Rey; 2nd in class A5.
9-10/6 : Le Mans 24-Hours: Haldi-entered.
Haldi/Lowe/Teran, #43; 11th OA.

24/6 : Bolzano-Mendola EHC: Rey; 2nd in class.
15/7 : Trofeo Scarfiotti EHC: Rey; 4th in class.
22/7 : Potenza: Rey, 5th in class.
05/8 : Brands Hatch 6-Hours WCM: Haldi/Lowe; DNA.
14/8 : St. Ursannes EHC: Rey; 1nd in class.
02/9 : Mont Dore EHC: Rey; 2nd in class.
23/9: Supersprint, Nurburgring DRM: Haldi, #58; 5th.
23/9: Puigmajor: Rey; 2nd in class.

1980:
13/4 : Mugello 6-Hours WCM: Snobeck/Destic, #28; 8th.
14-15/6 : Le Mans 24-Hours: Poulain/Snobeck/Destic, #89;
20th OA



1980 .

HUGO HARRANG .

© Archives Hervé Poulain

Quelle émotion d'évoquer une de mes participations aux 24 Heures du Mans à l'occasion de la vente d'un bolide que j'y ai piloté.

Après la belle prestation 1979 de la BMW M1 peinte par Andy Warhol, il était convenu avec la firme de Munich d'engager sous mon nom dans l'édition 1980 une voiture dont la décoration serait confiée à l'artiste Pop américain James Rosenquist. Nous présentâmes la maquette peinte de collages mécaniques en mai. Cependant BMW Motorsport préparait son arrivée en Formule 1 et me demanda début juin de reporter notre participation d'une année !

Le sympathique propriétaire de la Porsche 935 turbo (680ch, 1,088 T), Pierre Destic me proposa contre un volant de faire profiter sa voiture de mon précieux billet d'entrée et l'ACO accepta la substitution 15 jours avant l'ouverture du pesage...

Dany Snobeck, un de mes coéquipiers qui m'a le plus impressionné et digne d'être en Formule 1, qualifia l'auto en 4'03 durant que j'apprenais son maniement et Destic le circuit.

Snobeck assura des double-relais époustoufflants sous la pluie. Je cassai le turbo à 23h et mes coéquipiers connurent quelques avatars de carrosserie, Destic abimant le spoiler avant gauche vers une heure du matin et Dany, trahi par une roue mal serrée, éclata et frictionna une aile arrière.

Le Mans est avant tout une aventure humaine faite de dépassements des concurrents autant que de soi-même. Quelle fête à l'arrivée pour notre 20^e place car pour tous les pilotes, terminer cette course, et plus encore quand elle se déroule dans des conditions climatiques effroyables, est une victoire ! Salut Destic! Salut Snobeck!

Hervé Poulain

What emotions it stirs to recall of my participations in the Le Mans 24 Hour Race, in presenting for sale a car I drove.

After the great performance of the BMW M1 painted by Andy Warhol in 1979, the Munich-based company arranged that I would enter a car the following year to be painted by the American Pop artist James Rosenquist. We presented the maquette in May, decorated with mechanical collages. However, BMW Motorsport was preparing to launch into Formula 1 and at the beginning of June asked me to postpone our participation by a year!

The kind owner of the Porsche 935 turbo (680 bhp, 1,088 T), Pierre Destic, offered me his car so I could make use of the valuable entry ticket and the ACO accepted this change just two weeks before scrutineering opened...

Dany Snobeck, one of my team-mates who impressed me the most, with enough talent for F1, qualified the car in 4'03 while I got to know the car and Destic the circuit.

Snobeck completed a breathtaking double stint in the rain. I broke the turbo at 11pm and my team-mates made some changes to the bodywork, with Destic smashing the front left bumper at 1am and Dany, let down by a poorly tightened wheel, crashing and causing damage to a rear wing.

Le Mans is above all a human adventure made up of competitors extending themselves and overtaking each other. What celebrations there were when we finished 20th, as for all drivers it is a triumph to finish, particularly in such atrocious weather conditions! Salut Destic! Salut Snobeck!

Hervé Poulain

1993 PORSCHE 965 TURBO 3,6 L

Titre de circulation français <i>French title</i>	• État impeccable	• <i>Immaculate condition</i>
Châssis n° WPOZZZ96ZPS470078 Moteur n° 61P00515	• Voiture puissante et désirable	• <i>Powerful and desirable car</i>
180.000 - 230.000 €	• Complète avec ses documents, numéros concordant	• <i>Complete with its documentation, matching numbers</i>



Commandée initialement pour le marché italien, cette voiture a été immatriculée neuve le 17 mars 1993. Son propriétaire actuel l'a achetée le 10 novembre 2005 auprès du spécialiste Brothers Auto 83. Elle affichait alors 88 920 km et en compte aujourd'hui 118 000 km. Dans un superbe état, elle a toujours été méticuleusement entretenue, comme en atteste son important dossier de factures (un peu plus de 50 000 €) chez le spécialiste de la marque, M. Rodolphe Jank, de J-K-Racing à Marseille. Elle est accompagnée de sa fiche d'information Porsche attestant

des numéros concordants (châssis, boîte et moteur d'origine), et de sa pochette en cuir comprenant le manuel technique, le carnet de l'autoradio, le carnet d'entretien (duplicata) qui commence à la révision effectuée à 90 890 km, et de l'historique de la voiture depuis son immatriculation en France. Un rapport d'expertise datant de juillet 2015 l'estime à 230 000 € et le dernier contrôle technique ne mentionne aucun défaut. Elle n'a visiblement jamais connu le moindre choc et sa peinture (à l'exception des boucliers avant et arrière, sensibles aux gravillons) est d'origine. Son

Originally ordered for the Italian market, this car was newly registered on the 17th of March 1993. The current owner bought it from the Brothers Auto 83 specialist on November 10th, 2005. The car showed 88,920 km and currently it is at 118,000 km. In superb condition, it has been meticulously maintained, as it can be seen on its extensive bill file (slightly over € 50,000) at brand specialist, Mr. Rodolphe Jank, of J-K-Racing in Marseille. The car comes with its Porsche file attesting matching numbers

(chassis, gearbox and original engine), its leather case including the technical manual, radio operating manual, maintenance and service booklet (a duplicate) which starts at 90,890 km, and the service history of the car since its registration in France. An expert's report from July 2015 estimated the car at €230,000 and the last technical inspection does not mention any defect. The car has apparently never experienced the slightest accident, and the paint (except for the front and rear bumpers, sensitive to gravel, etc) is original. Its owner,

propriétaire, véritable amoureux de la marque et de ce modèle a toujours pris soin de son auto. Il ne l'a jamais utilisée sur circuit, préférant profiter de cette puissante machine pour de longs voyages. Cette Porsche Turbo est équipée des superbes jantes Speedline optionnelles, chaussées de Michelin Pilot Sport PS2 N3 pratiquement neufs. Les disques de freins sont neufs et la voiture comporte quelques équipements permettant d'en améliorer le comportement : embrayage de 966 GT2 Cup, combinés ressorts-amortisseurs réglables Bilstein PSS9, barres

stabilisatrices de RS 92, différentiel autobloquant Torsen à 40%, échappement inox... Parmi les pièces remplacées, certaines ont été conservées et seront livrées avec la voiture. Il ne fait aucun doute que la 965 Turbo 3.6 est l'une des Porsche les plus désirables des années 90. Bien entretenue, en état impeccable, très belle dans sa présentation "full black", cette machine puissante est une occasion rare d'acquérir la quintessence même d'une supercar utilisable au quotidien !

a genuine fan of the brand has taken good care of his car. He has never raced the car on any tracks, preferring to take advantage of this powerful machine for long road trips. This Porsche Turbo is equipped with the optional Speedline rims, mounted with Michelin Pilot Sport PS2 N3 tires, which are practically new. The brake discs are new and the car has some additional equipment designed to improve its dynamics: a 966 GT2 Cup clutch, combined with adjustable PSS9 Bilstein shock absorbers, an RS 92 anti-

roll bar, a Torsen limited-slip differential of 40%, stainless steel exhaust, etc. Among the parts replaced, some have been kept and will be delivered with the car. There is no doubt this 965 Turbo 3.6 is one of the most desirable Porsches from the 1990's. Well maintained, in perfect condition, beautiful in its "full black" color, this powerful machine is a rare opportunity to acquire the ultimate every day supercar!

1995 PORSCHE 964 RS N-GT

Titre de circulation suisse, voiture dédouanée pour l'UE <i>Swiss title, customs cleared in the EU</i>	• Quasi première main	• <i>One-owner car for most of its life</i>
Châssis n° WPOZZZ96ZNS499183	• Entretien suivi, présence du carnet d'entretien	• <i>Regularly maintained, service book</i>
260.000 - 340.000 €	• Voiture remarquablement préservée	• <i>Remarkably well preserved</i>
	• La 964 la plus désirable	• <i>The most desirable 964</i>



D'origine suisse, cette voiture est une rare deuxième main. Comme l'atteste le carnet de service Porsche, elle a été vendue neuve par Porsche Genève à son premier propriétaire, M. Dugranpraz. Lui-même concessionnaire automobile et membre du Porsche Club de Genève, il l'a utilisée en gentleman driver et ne s'en est séparé que récemment alors qu'il venait de fêter ses 80 ans pour la vendre au propriétaire actuel. Cette Porsche bénéficie d'une préparation OFZKY 3,8 litres, mais les pièces d'origine sont livrées avec la voiture, qui affiche 88 000 km d'origine. Son carnet d'entretien montre l'historique complet des révisions depuis 1995. Le dossier des factures d'entretien fait apparaître au fil des ans un total de près 85 000 € de travaux. En 1986, Porsche avait organisé une série de courses monotypes, la Porsche Cup, en choisissant la 911 Turbo préparée à minima pour réduire les coûts en faveur des pilotes privés. L'essentiel de la préparation concernait les suspensions,

l'allègement et la mise en conformité avec les règlements sportifs internationaux. La voiture que nous présentons est une rare RS N-GT, très proche de la Carrera Cup et comprenant notamment l'arceau soudé obligatoire et le harnais six points, tout en étant immatriculée pour un usage routier. Cette variante, comme le montre le préfixe 499 de son numéro de série, intermédiaire entre la Carrera Cup (option M001) et la Touring (option M002) n'a été produite qu'à un nombre d'exemplaires confidentiels. Ce modèle sera éligible et rappelle les grandes heures des Gentlemen driver. Aussi à l'aise sur route que sur piste, cette voiture combine des performances de haut niveau avec un entretien suivi et un nombre de propriétaires très limité, ce qui est véritablement exceptionnel pour une machine de cette catégorie.

Originally sold in Switzerland, this is a rare two-owner car. As recorded in the Porsche service book, it was sold new by Porsche Geneva to its first owner, M. Dugranpraz. A motor car dealer and a member of the Porsche Club of Geneva, he used the car as a gentleman driver and only recently sold it to the current owner, having just celebrated his 80th birthday. This Porsche, with 88,000 km on the clock, has been prepared to OFZKY 3.8-litre spec, and the original parts will be supplied with the car. The service book records every service since 1995 and the file of invoices covering the life of the car details work costing some 85 000 €. Since 1986, Porsche has organised single model race series, with minimal preparation required in order to keep the costs down for private drivers. Preparation included adjustment to the suspension, reduction of

the weight and other details that ensure compliance with international regulations for the sport. The car on offer is a rare RS N-GT, very similar to the Carrera Cup, with the obligatory welded roll-cage and six-point harness, but which is also registered for road use. This variant, as shown by the 499 prefix of its serial number, is between the Carrera Cup (option M001) and the Touring (option M002), and only a handful of privately commissioned examples were built. This model is eligible for important historical races and recalls the heyday of the great Gentleman Driver period. As well as being at home on the track, this Porsche offers a high level of performance with regular maintenance, which is exceptional for a car of this kind.



1977 PORSCHE CARRERA 3,0L PRÉPARÉE RSR

Titre de circulation italien <i>Italian registration</i>	• Porsche intéressante et recherchée	• <i>Interesting and sought after Porsche</i>
Châssis n° 9117600376	• Nombreuses victoires au Championnat d'Italie Historique	• <i>Numerous victories in the historic Italian Championship</i>
90.000 - 110.000 €	• Très bien construite et préparée	• <i>Very well built and prepared</i>



Le certificat de Porsche fourni par son propriétaire atteste que la base de cette véritable machine de course est une véritable Carrera 3,0 litres. Par conséquent, il s'agit d'une Porsche plutôt rare et très recherchée, produite uniquement durant les années 1976 et 1977 à seulement 2 566 exemplaires dans sa version coupé. Présent dans la région de Turin en 1986, le modèle

proposé ici n'a connu que trois propriétaires depuis. C'est le dernier d'entre eux, Luciano Tarabini, qui l'a faite entièrement préparer en Italie de façon très poussée, incluant des pièces très couteuses, pour l'homologuer et l'engager dans les compétitions historiques transalpines sur circuit. Et de toute évidence, au regard de son palmarès, cette Porsche s'est révélée extrêmement

The Porsche certificate provided by the owner certifies that the base for this racing machine is a genuine 3.0-liter Carrera. Therefore, this is a quite rare and highly sought after Porsche, produced only from 1976 to 1977. Only 2566 units of this coupe version were made. The car was in the Turin area in 1986, and has had only

three owners since. The last one, Luciano Tarabini, had the car extensively prepared in Italy, including very expensive parts to register and participate in historical trans-Alpine track events. Obviously, this Porsche has been very competitive in the hands of its driver who won a national title in 2010 and finished third in the following



© droits réservés

compétitive entre les mains de son pilote qui a décroché un titre national en 2010, puis la troisième place du championnat la saison suivante sur les plus beaux circuits italiens (Monza, Mugello, Imola, Misano, Vallelunga). Cette Porsche a continué à courir en Italie jusqu'en 2015 où elle s'est encore imposée lors de trois courses sur les quatre auxquelles elle a pris

part. Elle est immatriculée et dispose de sa fiche FIA datant de 2008. Voici une redoutable machine de course récompensée par de nombreuses victoires sur circuit et proposée à un prix très attractif pour son futur propriétaire et pilote.

season's championship, racing the car on the finest Italian circuits (Monza, Mugello, Imola, Misano, Vallelunga). This Porsche continued to race till 2015 in Italy, where it went on to win three of the four races it took part in. It is registered and has its FIA record dating back to 2008. This is a formidable racing machine which has had

many victories on track, and is being offered at a very attractive price to its future owner and driver.

1976 MARTINI MK19 - F2 - EX PATRICK TAMBAY

Sans titre de circulation <i>Without registration documents</i>	• Beau palmarès	• Great wins
Châssis n° MK 19 001	• Voiture très performante	• High performance car
60.000 - 80.000 €	• Historique limpide, trois propriétaires	• Well documented history, three owners

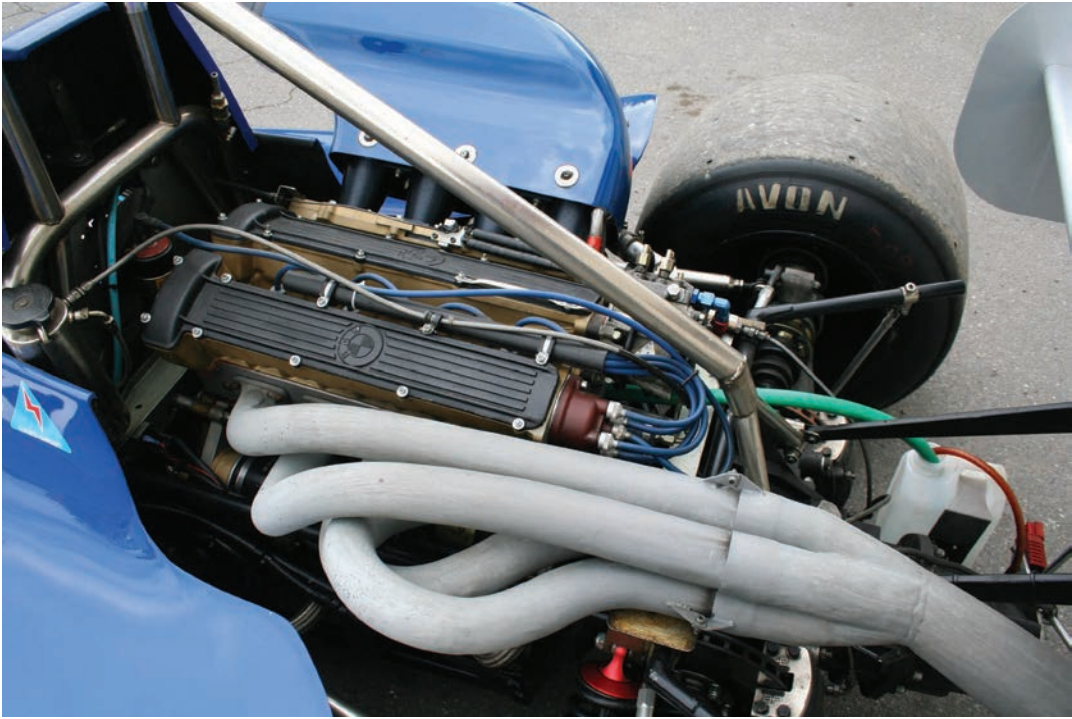


Cette Martini MK 19 a permis au pilote français Patrick Tambay de finir troisième au Championnat d'Europe de Formule 2, en 1976. Équipée à l'époque du V6 Renault, plus lourd que le BMW M12/7 de l'année précédente, la voiture se révélera pourtant plus légère et performante que sa devancière, permettant à René Arnoux et Patrick Tambay de terminer deuxième et troisième du championnat 1976, derrière Jean-Pierre Jabouille. Dès la saison suivante, Xavier Lapeyre, pilote amateur, achète la voiture et prend part au championnat d'Europe, après l'avoir équipée d'un moteur BMW M12/7. En 1996, alors équipée d'un moteur de 1600 cm3 et de sa carrosserie sans ponton, elle passe entre les mains de l'actuel propriétaire, habitué des circuits au volant d'une Jaguar Type E et souhaitant participer au Championnat Historique de F2. Remise dans sa configuration 1977, elle rencontre le succès sur des circuits comme Spa, Le Castellet, Monthéry, Silverstone, Dijon, Brands Hatch ou Ledenon.

Deuxième à un point du préparateur David Harper, le propriétaire finit par l'emporter l'année suivante. Le châssis a toujours été entretenu chez Harper et le moteur chez IMSA (Rémi Née), deux adresses réputées. La voiture est restée compétitive jusqu'à ce que son propriétaire cesse la compétition, en 2009. Depuis, elle a été totalement révisée et le moteur BMW M12/7 qui l'accompagne entièrement refait chez Wassermann Racing (repreneur d'IMSA en 2003). Il a moins d'une heure de roulage et développe 310 ch. La voiture est livrée avec huit jantes en magnésium et un second nez générant plus d'appui aérodynamique. Cette monoplace très performante présente l'avantage d'un historique limpide et d'un palmarès éloquent, ce qui devrait séduire les amateurs du genre.

This Martini MK 19 is the car with which French racer Patrick Tambay finished third in the European Formula 2 Championship, in 1976. Fitted at the time with the Renault V6, heavier than the BMW M12/7 from the previous year, the car proved to be lighter and more powerful than its predecessor, allowing René Arnoux and Patrick Tambay to finish second and third in the 1976 championship, just behind Jean-Pierre Jabouille. The following season, Xavier Lapeyre, an amateur racer, bought the car and took part in the European Championship, after fitting it with a the BMW M12/7 engine. In 1996, powered by a 1600cc engine and a body without the pontoon, it switched hands to the current owner. The latter was used to racing a Jaguar E Type, but wished to participate in the historic F2 Championship. Tuned back to its 1977 configuration, the car was

successful on circuits like Spa, Le Castellet, Monthéry, Silverstone, Dijon, Brands Hatch or Ledenon. Finishing second by one point behind David Harper, the owner eventually won the championship the following year. The chassis has always been maintained by Harper and the engine by IMSA (Rémi Née), two renowned addresses. The car remained competitive until its owner ceased racing in 2009. The car has been completely overhauled since then, and the BMW M12/7 engine has been completely redone by Wassermann Racing. The engine has done less than an hour of driving since, and develops 310bhp. The car comes with eight magnesium wheels and a second nose cone generating more downforce. This high performance single-seater has the advantage of having a very well documented history and an impressive record, which should appeal to connoisseurs.



1994 DODGE VIPER RT-10 EX 24 HEURES DU MANS 1994

Sans titre de circulation <i>Without registration documents</i>	• Première Dodge Viper engagée aux 24 Heures du Mans	• <i>The very first Dodge Viper enrolled in le Mans 24 Hours</i>
Châssis n° 1B3BR65E0PV200381	• Historique limpide et performances exceptionnelles	• <i>Continuous history and amazing performances</i>
200.000 - 300.000 €	• Bel état d'origine, jamais modifiée depuis 1994	• <i>Original 1994 Le Mans condition</i>



C'est en 1993 que le journaliste et team manager Gilles Gaignault réalise l'incroyable potentiel de la Dodge Viper en compétition. Sans le soutien du Groupe Chrysler, il parvient à décrocher plusieurs sponsors dont le célèbre « Rent a Car » et décide de se présenter aux 24 Heures du Mans, l'année suivante, avec 2 Viper RT-10. Ayant la lourde tâche de préparer les deux autos en un peu moins de 6 mois, il fait appel au légendaire Luigi Cimarosti de « Luigi Racing », en Belgique, pour superviser leur préparation. Prête juste à temps pour les vérifications techniques imposées par l'Automobile Club de l'Ouest, elles feront l'effet d'une bombe. Avec leurs lignes hors du commun et leurs coloris jaune et orange fluorescents, il

n'en fallait pas plus pour que « Le Canarie » et « L'Orange » deviennent les coqueluches des paddocks et des médias ! Pilotée par François Migault, Denis Morin et Philippe Gache, « Le Canarie » parvient à décrocher la 19ème place au général après une course épique. Toujours compétitive, elle prendra part à quelques manches du très disputé BPR en Chine, au Brésil, à Nogaro et à Brands Hatch avant de prendre une retraite méritée fin 1996. Avec l'aide et les conseils de Luigi Cimarosti, c'est en 2003 que son propriétaire actuel, un Hollandais, retrouva sa trace dans une collection privée en Belgique. C'est Luigi en personne qui se chargera de la

In 1993, the well-known French Motorsport journalist and race team owner Gilles Gaignault was one of the very first people to realize the Dodge Viper's racing potential and entered 2 Viper RT10's in the Le Mans 24 Hours race. At that time, the Chrysler group did not have any intention of entering the Viper under their name and Gaignault had to attract sponsorship from "Rent a Car" and other sponsors. He hired the legendary Luigi Cimarosti from "Luigi Racing" in Liege, Belgium to supervise the cars' preparation. He was faced with the ambitious task of converting two standard road cars to full race Le Mans spec within a

period of 6 months: but both cars were finished just in time. Most people who attended the race had never seen a Viper and the cars caused massive attention because of their fluorescent orange and yellow colors. Radio Le Mans soon labeled them "L'orange" and "Le Canarie". They became the audience and the paddocks' darlings!

"Le Canarie" was driven by Francois Migault, Denis Morin and Philippe Gache who fought an epic battle to finish in 19th place. After the race in Le Mans, "Le Canarie" was only slightly modified for the very popular BPR series and raced in China, Brazil, Nogaro and



© droits réservés

remettre en route et de la faire rouler régulièrement. Le moteur démarre dès la première sollicitation et l'ensemble des accessoires de course est en bon état. Modèle emblématique, cette auto marque le grand retour de Chrysler au Mans dans une catégorie en plein renouveau. Convaincu du potentiel de l'auto, le constructeur finira par développer la GTS-R qui dominera la catégorie GT pendant près de 10 ans. Performante, fiable, iconique par ses lignes, du « Canarie » débuta la légende Viper... Toute l'histoire de la voiture peut être retracée dans le livre officiel du Mans édité par l'ACO, un important dossier de presse du Luigi Racing Team au Mans ainsi que la miniature de la voiture seront

remis à son nouveau propriétaire, qui aura le choix de faire renouer l'auto avec les compétitions historiques ou de la préserver dans son exceptionnel état d'origine. Brands Hatch. At the end of the 1996 season the car retired. The current Dutch owners located it in 2003 in a private Belgian collection and bought the car in presence of Luigi Cimarosti himself. Luigi was asked to undertake the re-commissioning of the car. It has been started frequently and kept in good condition. The engine is "on the button" and the air jacks and all other systems are in working condition. Following the success of the cars at Le Mans, the Chrysler Corporation realized that the Viper concept was a potential class winner and they developed the purpose built GTS-R that

would dominate GT racing for years to come. Certainly one of the most important, iconic and powerful GTs at that time, the Viper is already a legend! First of a kind, everything started with the legendary Canarie... The entire story can be read in the official ACO Le Mans Book and an extensive press coverage of the Luigi Racing team at Le Mans as well as a die cast scale model of the Le Mans racecar are included with the car. The next owner could either be a collector of special racecars or could re-commission the car for contemporary historic racing.

1976 FIAT 131 ABARTH RALLY GR.4 EX-CIRO NAPPI

Titre de circulation italien <i>Italian registration</i>	• Authentique Fiat 131 Abarth Gr. 4	• <i>Genuine Fiat 131 Abarth Gr. 4</i>
Châssis n° 2040414	• Historique en compétition	• <i>Race history</i>
180.000 - 220.000 €	• Totalement restaurée par un préparateur officiel Abarth	• <i>Fully restored to competitive level</i>

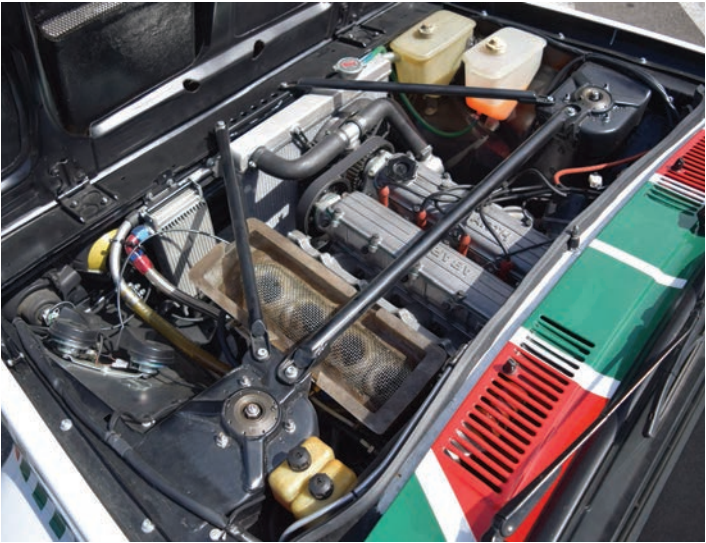


Cette voiture a été préparée en 1976 par l'écurie italienne Jolly Club pour le pilote Ciro Nappi qui fait encore aujourd'hui partie de l'écurie napolitaine Scuderia Vesuvio. Il l'utilisa notamment au Giro d'Italia et aux 6 Heures de Monza, comme en atteste une documentation photographique détaillée ainsi que dans des courses de côtes. Il s'agit d'une version compétition-client aux standards Abarth qui bénéficiait à l'époque d'une préparation proche des voitures d'usine de la marque. Nous savons que ce modèle était

alors immatriculé à Naples sous le numéro NA A75388. La voiture a été restaurée à 100% et mise aux normes FIA VHC actuelles par un préparateur officiel Abarth Racing. Cette authentique Groupe 4 bénéficie de tous les renforts de caisse usine, mixte asphalte et terre, du moteur quatre-cylindres maxi évolution de 235 ch, neuf et rodé au banc, d'un carter sec Abarth, de l'injection mécanique Kugelfischer à guillotine, de la boîte à crabots Abarth Gr. 4 type 165, de ses freins spéciaux, de l'allumage compétition

This car was prepared by the Italian team Jolly Club in 1976 for rally driver Ciro Nappi. Nappi is still part of the Napolitan Scuderia Vesuvio team to this day. The car competed in the Giro d'Italia and the 6 Hours of Monza, as can be seen from detailed photographic documentation, as well as in hill climbing. This is a client-competition version by Abarth and its preparation was close to the Abarth factory cars' specs. The car was registered at that

time in Naples, bearing number NA A75388. It was completely restored and adapted to current FIA HCV standards, by an official Abarth Racing tuner. This authentic Group 4 car has all the factory reinforcements for both asphalt and gravel, a new four-cylinder engine developing 235 bhp (with engine test bench run-in), an Abarth dry sump system, Kugelfischer mechanical injection, a straight cut Abarth Gr. 4 Type 165 'box, special



Gr. 4 Magnetti Marelli, du pont avec sorties renforcés et révisés, de trains roulants et suspensions d'origine Abarth et de son réservoir souple FIA. Le faisceau électrique a été remplacé par un neuf identique, réalisé par un spécialiste ex-Abarth. Ce modèle dispose d'un pare-brise chauffant, des sièges et de tous les équipements de conduite et de sécurité neufs aux normes FIA. Pour un rendu esthétique évident, la voiture présente la livrée Alitalia qui habille parfaitement sa carrosserie polyester, ses portes aluminiums et

ses jantes Cromodora en magnésium identiques à l'origine. Cette rare Fiat 131 Abarth Gr. 4 est une machine idéale pour s'engager en rallye historique. Elle est vendue avec la certification du constructeur Abarth Classiche, ses documents originaux italiens et son PTH FIA.

brakes, Gr. 4 Magnetti Marelli competition ignition, limited slip differential which has been strengthened and revised. The running gear and the suspension are Abarth originals and the car is equipped with an FIA flexible reservoir. The wiring harness has been replaced by a new one done by an ex-Abarth specialist. This model has a heated windshield and the seats and all driving equipment meet FIA safety standards. For obvious aesthetic reasons, the car features

the Alitalia livery over its FRP bodywork and its aluminum doors. Its Cromodora magnesium alloy wheels are identical to the originals. This rare Fiat 131 Abarth Gr. 4 is an ideal machine to participate in historic rallies. It is sold with the Abarth Classiche manufacturer certification, its original Italian documents and FIA HTP.

2000 PORSCHE 996 GT3 R

Véhicule de Compétition <i>Competition car</i>	• La GT de compétition la plus performante de son époque	• <i>The most successful GT racer of its time</i>
Châssis n° WPOZZZ99ZYS692126	• Voiture exclusive, Porsche de compétition rare	• <i>Exclusive car, rare racing Porsche</i>
90.000 - 120.000 €	• Palmarès intéressant	• <i>Interesting racing history</i>



Historiquement, Porsche s'est attaché depuis longtemps à développer des versions plus performantes de sa légendaire 911, destinées à certains clients désireux d'utiliser leur auto en compétition. C'est le cas de la GT3 R qui nous concerne. Le type 996 proposé à partir de 1998 est la première 911 dotée d'un moteur à refroidissement liquide. Dès l'année suivante en sont extrapolées la GT3, une 996 plus extrême qui reste néanmoins utilisable sur route, mais aussi la GT3 R, une version exclusivement dédiée à la compétition. Cette dernière, produite à 57

exemplaires, dispose du six-cylindres à plat 3,6 litres, qui développe 420 ch. Elle défendra les couleurs de Porsche au niveau international comme lors des 24 Heures du Mans. Outre les éléments de carrosserie en carbone et les équipements de sécurité requis en compétition (arceau notamment), les principales évolutions portent sur la mécanique : boîte de vitesses séquentielle six rapports, direction à assistance électrique, suspensions spécifiques, amortisseurs réglables de l'extérieur... L'exemplaire proposé a connu une carrière sportive qui a commencé par un engagement au Championnat

Over the years, Porsche has developed more powerful versions of its legendary 911, designed for customers wishing to race their cars in competition. This is the case of the GT3 R. The 996-type started in 1998 is the first 911 with a liquid-cooled engine. The following year the GT3 version was a more extreme 996 which remained usable on road, while the GT3 R version was exclusively designed for racing. Only Porsche GT3 Rs were produced. Its 3.6-liter six-cylinder boxer engine developed 420 bhp. This model was to wave

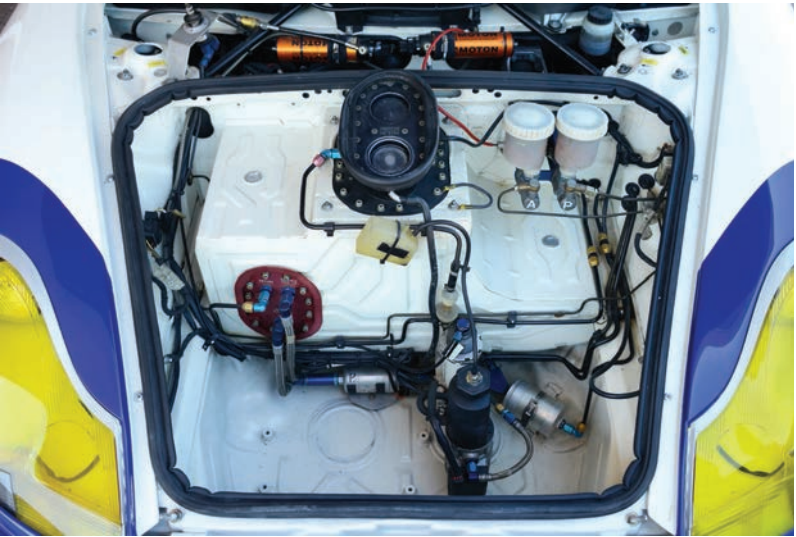
Porsche's flag at the Le Mans 24 Hours race and internationally. In addition to the carbon fiber body components and safety equipment required for racing (including roll hoop), the main changes were related to the mechanicals: sequential six-speed gearbox, electric power steering, specific suspension, externally adjustable shock absorbers... This car's sporting career began when it was involved in the FIA GT World Championship with Italian team ART Grand Prix. After a first season start with a bang with a class win at

du Monde FIA GT, par l'écurie italienne ART Grand Prix. Après une première saison démarrée en fanfare avec une victoire de catégorie sur le Red Bull Ring en Autriche, on la retrouve bien classée régulièrement sur les plus prestigieux circuits européens tels Magny-Cours, Brno, Silverstone, Jarama, Estoril en 2000 (avec le numéro 57) et 2001 (avec le numéro 53). Par la suite, elle a été engagée dans plusieurs épreuves, entre les mains de différents pilotes dont Arturo Merzario. Achetée à Turin par son propriétaire actuel chez le préparateur qui l'avait engagée en compétition jusqu'en

2006, cette voiture était alors dans son état d'origine. Étant lui-même spécialisé dans la restauration d'automobiles, il confia à « Modena Classic Work », la remise en état de cette bête de course. Elle est fournie avec un ensemble de pièces comprenant des roues, des éléments de carrosserie et diverses pièces des systèmes de freinage et d'embrayage. Il ne l'a jamais utilisée depuis et, après une révision, la voiture sera prête à retrouver les plaisirs de la piste ; peut-être entre vos mains ?

the Red Bull Ring in Austria, the car regularly ranked well in the most prestigious European circuits such as Magny-Cours, Brno, Silverstone, Jarama, Estoril in 2000 (with number 57) and 2001 (number 53). Subsequently, the car participated in various races, in the hands of various drivers including Arturo Merzario. The car was in its original condition when it was purchased in Turin by its current owner from the tuner who had involved the car in racing until 2006. Being a specialist in automotive

restoration, he entrusted "Modena Classic Work" to restore the racing machine. It comes with a set of parts including wheels, body parts and various parts of the brake and clutch systems. It has never been used since and, after a service, the car will be ready to race again; perhaps in your hands?



1977 PORSCHE 930 TURBO 3 L

Titre de circulation autrichien <i>Austrian registration</i>	• Restauration de qualité	• <i>High quality restoration</i>
Châssis n° 9307700567	• Modèle très attractif	• <i>Very attractive model</i>
Moteur n° 6770533	• Historique suivi	• <i>Well documented history</i>
140.000 - 180.000 €		



Livrée neuve le 23 septembre 1977 à Purkersdorf, près de Vienne, cette Porsche 930 Turbo a connu cinq propriétaires autrichiens changeant de mains en 1983 à 77 000 km, en 1988 à 100 000 km, en 1996 à 123 300 km et enfin 2001 à 128 400 km. En 1977, la voiture a subi un choc avant mais a été intégralement et très proprement réparée. Après son achat en 2001, son actuel propriétaire s'est lancé dans une remise en état dans sa belle livrée d'origine gris métallisé,

tout en conservant son intérieur en cuir vert d'origine magnifiquement patiné. Le compteur kilométrique a été remplacé à 134 181 km et comptabilise désormais 64 516 km. L'ensemble des travaux a été très bien exécuté, la peinture est belle et les alignements impeccables. D'ailleurs cette voiture a été estimée 165 000 € (2-) en octobre 2015. Si elle n'est pas équipée d'une climatisation, elle comporte en revanche un toit ouvrant électrique. Tous ses numéros concordent et carnets d'entretien,

Delivered new on September 23rd, 1977 in Purkersdorf near Vienna, this Porsche 930 Turbo has had five Austrian owners and changed hands in 1983 (when the odometer showed 77,000 km), in 1988 (at 100,000 km), in 1996 (at 123,300 km), and finally in 2001 at 128,400 km. In 1977, the car had a frontal shock but was fully and very properly repaired. After its purchase in 2001, the current owner had the car overhauled

and returned to its beautiful original metallic grey shade, while keeping its beautifully patinated original green leather interior. The odometer was replaced at 134,181 km and now shows 64,516 km. The whole work was very well executed, the paint is beautiful and the alignments are impeccable. The car was estimated at €165,000, in October 2015. The car is not equipped with air-conditioning, however, it does have an

manuel d'utilisation, double de clefs et factures complètent le dossier. Le fonctionnement impeccable de cette voiture permet de profiter pleinement du plaisir de conduite de ce modèle emblématique de l'ère turbo, marque de fabrique du constructeur de Stuttgart.

electrically powered sunroof. The numbers match and the service logbook, the user manual, the double set of keys and invoices complement the file that comes with the car. The proper functioning of this car will allow an enthusiast to fully enjoy the fun of driving this iconic model from the turbo era, a trademark of the carmaker from Stuttgart.



1973 MARTINI MKII FORMULE RENAULT

Sans titre de circulation
Without registration documents

Châssis n° MK11 31

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Voiture historique

• Belle restauration

• Une des meilleures Formule Renault de son époque

• *An historic car*

• *Beautiful restoration*

• *One of the best Formula Renault of its time*



Cette Martini MKII, châssis 31, serait celle qui a permis au pilote français René Arnoult de remporter en 1973 le Championnat de France de Formule Renault.

Créé en 1971 sous l'appellation Critérium de Formule Renault, ce championnat a vu passer les jeunes espoirs du sport automobile français, dont René Arnoux est sans doute un des plus grands. Selon les chiffres que nous a confiés Tico Martini, sur les 43 monoplaces produites en 1973, 28 étaient des MKII, six des MKI2 et trois des MKI2 E (versions d'école de pilotage).

L'histoire de la voiture que nous présentons comporte des zones d'ombre, mais elle a passé plusieurs années en Italie où elle a participé

en 1976 au Championnat d'Italie. Elle était alors dotée d'un moteur Ford Pinto et d'une boîte Hewland de MK9, comme en attestent les documents de la CSAI. Dans les années 1990, elle a quitté l'Italie pour l'Allemagne où son propriétaire actuel l'a découverte en 2006. C'est au cours de la restauration qu'il a retrouvé sur le cockpit et les rétroviseurs les teintes en première peinture de la monoplace de René Arnoux. Équipée d'un ensemble moteur-boîte de R12 Gordini 1 565 cm³ avec cloche d'embrayage Renault Sport, cette voiture est sortie de restauration en 2009, à temps pour l'hommage qui a été rendu à Tico Martini, lors des Classic Days à Magny-Cours. La présentation de cette voiture au constructeur a été un grand moment d'émotion.

This Martini MKII, chassis 31, would be the one that helped the French racer René Arnoult to win the Formula Renault French Championship in 1973. Established in 1971 under the name of Criterium Formula Renault, the championship saw the rise of promising young French racers, such as René Arnoux, who is one of the best. According to the figures provided by Tico Martini, about 43 cars were produced during 1973, 28 were MKII, six MKI2s and three MKI2 Es (driving school versions).

The history of the car on offer is partly in the dark, but the car did spend several years in Italy where it participated in the 1976 edition of the Italian Championship. At

that point it was fitted with a Ford Pinto engine and a Hewland MK9 gearbox, as can be seen by the documents of the CSAI. In the 1990s, the car left Italy for Germany, where the current owner discovered it in 2006. It was during the restoration that the owner discovered the first paint and the colors of René Arnoux's car. Powered by a R12 Gordini of 1565cc engine/gearbox, and fitted with a Renault Sport clutch housing, the restoration was completed in 2009, in time for the tribute paid to Tico Martini, during the Classic Days, at Magny-Cours. The presentation of this car to its car manufacturer was a very emotional moment.

1981 OPEL ASCONA 2000 GR. 2 COACH (EX DESTEFANIS)

Titre de circulation italien
Italian registration

Châssis n° 8115071788

35.000 - 45.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Authentique et rare version compétition-client

• Historique dans des grands Rallyes (San Remo 1981!)

• Voiture sympathique, efficace et fiable

• *Authentic and rare client-competition version*

• *Important historic in rallies (San Remo in 1981!)*

• *Efficient and reliable car*



D'origine italienne, cette voiture a entamé sa carrière sportive dans divers rallyes sur terre et asphalté du championnat d'Italie. Elle a également participé à la manche mondiale du San Remo en 1981 en version Gr. 1 avec l'équipage Bigo Alberto/Ameglio Beppe, quatorzième au classement général. A ce titre, elle figure dans le livre de Fabrizia Pons : Blu notte, Azzuro Rally datant de 1983. Elle est ensuite devenue la propriété de M. Destefanis, préparateur historique d'Opel en Italie qui l'a équipée en version Gr. 2 afin de l'utiliser en compétition historique.

Aujourd'hui dans sa présentation d'époque, cette Opel Ascona a bénéficié d'une révision complète de son moteur 175 ch, de sa transmission et de ses trains roulants, ainsi que de tous les organes de sécurité

(extincteur, baquets...). Elle est équipée des organes spécifiques au Gr. 2 de l'époque, à l'instar de sa caisse renforcée, de ses très rares freins avant Lockheed sans assistance, des amortisseurs Bilstein... La boîte de vitesses est une ZF à cinq rapports synchronisés et rapprochés, le pont est autobloquant version rallye.

Il s'agit d'une voiture facile à utiliser aussi bien sur asphalté que pour les nouveaux rallyes terre VHC. Cette très rare Opel Ascona 2000 Gr. 2 compétition-client est munie de son PTH VHC FIA, de ses documents de circulation italiens d'origine ainsi que de son certificat ASI. Une occasion rare pour tout amateur de machines de rallye authentiques.

Of Italian provenance, this car began its sporting career in various rallies on gravel and asphalt in the Italian championship. The car also participated in the World Championship round of San Remo in 1981, in Gr 1 with the Alberto Bigo/Beppe Ameglio team, finishing 14th overall. The car appears in the 1983 book by Fabrizia Pons: Blu notte, Azzuro Rally. The car then became the property of Mr. Destefanis, a historical Opel mechanics in Italy, who tuned the car to Group 2 specifications in order to enter it in historic rallies.

Now back to its original specifications, this Opel Ascona received a complete overhaul of its 175bhp engine, its transmission

and running gear, as well as all safety devices (fire extinguisher, bucket seats, etc). It is equipped with period Gr. 2 parts: its reinforced body, its very rare non-assisted Lockheed front brakes, Bilstein shocks... The car is fitted with a close-ratio synchronized five-speed ZF gearbox and locking and limited-slip differentials in rally version.

This car is easy to use on asphalt as well as for newer HCV dirt rallies. This very rare Opel Ascona 2000 Gr. 2 client-competition rally car comes with its HTP HCV FIA, its original Italian registration and its ASI certificate. A rare opportunity for all genuine rally enthusiasts.

1972 ALFA ROMEO 2000 GTV

Titre de circulation italien <i>Italian title</i>	• 5 ^e au général à la Targa Florio 1976	• <i>5th overall at the 1976 Targa Florio</i>
Châssis n° AR12422952	• Eligible à la Targa Florio historique et au Tour Auto	• <i>Eligible for historic Targa Florio and Tour Auto</i>
42.000 - 48.000 €	• Excellent rapport qualité prix	• <i>Great value for money</i>



Giulio Pucci descend d'une famille noble Sicilienne, son oncle, Antonio Pucci très talentueux pilote Porsche avait obtenu de très bons résultats à la Targa Florio remportant la course en 1964 sur une Porsche 904 GTS. Les pilotes siciliens avaient l'avantage d'une parfaite connaissance du terrain sur les stars internationales. Giulio Pucci participe lui pour la première fois à la course en 1975 au volant de cette Alfa Romeo 2000 GTV acquise en 1972. Il termina la course 19 au classement général sous le numéro 109. L'année suivante il court sur une AMS-Ford et prête l'Alfa à son ami Pietro Donato. Egalement originaires de la région, ce dernier avec son frère Vincenzo Donato comme copilote connaissent le circuit sur le bout des doigts, ce qui leur permis de se hisser à la 5e

place du classement général battant alors des Porsche RSR, des Lancias Stratos, des Chevron, un véritable exploit pour cette petite Alfa qui était qu'une voiture routière coursifiée. Lors de la dernière Targa Florio en 1977, Giulio Pucci couru de nouveau avec cette Alfa Romeo et se classa à la 9e place du classement général.

Aujourd'hui elle est bon état, conservant sa couleur d'origine, elle est équipée d'un intérieur de course et est livrée avec ses passeports FIA et CSAI. Cette voiture historique est éligible à de nombreux événements pour un pour coût nettement moindre que celui de voitures plus « exotiques ». Enfin, peu de voitures seront plus rapides que cette petite Alfa autour du circuit de la Targa Florio !

Giulio Pucci came from a noble Sicilian family from the town of Termini Imerese, west of Palermo. His uncle Antonio Pucci was a very successful Porsche driver. He had achieved great results on the Targa Florio and finally won the race in 1964 with a Porsche 904 GTS. The Targa being a race where local drivers have an advantage over international stars drivers. Giulio Pucci entered the 1975 race with the Alfa 2000 GTV he had bought new in 1972. He finished 19th overall with race number 109. In 1976 he decided to drive an AMS-Ford instead and gave the Alfa to his friend Pietro Donato. Donato together with co-driver/brother Vincenzo Donato were local boys and knew the track inside out. They achieved

the truly amazing result of 5th overall, beating cars like RSR Porsches, Lancia Stratos and Chevrons, a truly amazing feat for this little Alfa, which was actually only a tuned road car. At the last Targa Florio in 1977, Giulio Pucci was driving his Alfa, and pulled off a 9th overall, beating many much faster cars.

Today in good condition, the car remains in its original colour, is fitted with a racing interior and comes with FIA and CSAI technical passports. This is a truly historic car, eligible for lots of the major events at a fraction of the cost of more exotic cars. Around the Targa Florio race circuit few cars will be faster than this little Alfa!

1992 LANCIA DELTA EVO I MARTINI 5

Titre de circulation italien <i>Italian registration</i>	• Modèle rare, célébrant la supériorité de Lancia en Rallye	• <i>Rare model celebrating the superiority of Lancia in rallies</i>
Châssis n° ZLA831AB0*00567462	• Auto méticuleusement entretenue	• <i>Meticulously maintained</i>
85.000 - 120.000 €	• Même propriétaire depuis 2006	• <i>Same owner since 2006</i>



Dans la digne lignée de la HF Integrale lancée quatre ans plus tôt, Lancia propose en 1992 la HF Integrale « Evoluzione ». Afin de célébrer sa cinquième victoire en Championnat du Monde des Rallyes, la firme présente une série limitée de 400 exemplaires qui porte les couleurs « Martini », le sponsor historique des voitures de compétition officielles. Outre cette livrée spécifique (peinture blanche, filets bleu et rouge), on trouve quelques particularités, telles que le becquet arrière et la grille d'aération sur le capot de couleur noire, un couvre culasse rouge et une sellerie noire spécifique avec surpiques rouges.

Notre « Martini 5 » a été acheté neuve par M. Fenu, elle ne fut immatriculée pour la première fois à Iserne, près de Naples, qu'en 1996 à son nom comme nous l'apprend le Libretto d'origine de l'auto. Après avoir parcouru un peu plus de 40 000 km à son volant, celui-ci la conservera

jusqu'en fin 2006, puis en confiera la vente à la société Eurocar qui ne la gardera que quelques mois. La même année, l'actuel propriétaire s'en rend acquéreur et parcourra 12 000 km, de telle sorte qu'elle affiche aujourd'hui 53 330 km au compteur. Particulièrement enthousiaste, il participe à quelques manifestations de voitures historiques et a toujours veillé à ce qu'elle soit parfaitement entretenue. Depuis 10 ans, c'est donc un spécialiste Lancia de la région de Parme qui s'en est chargé. Lors de la dernière révision, en janvier 2016, la facture nous montre que la courroie de distribution a été changée.

Fournie avec ses carnets d'utilisation d'entretien, elle est équipée de l'autoradio Clarion d'époque, elle est inscrite au « Registro Storico Lancia » en tant que Martini 5. Voilà donc une belle opportunité de rouler avec une auto « cousine » des illustres Delta de compétition dans une série limité particulièrement désirable.

Following the HF Integrale launched four years earlier, Lancia unveiled in 1992, the HF Integrale 'Evoluzione'. To celebrate its fifth victory in the World Rally Championship, the firm produced a limited edition of 400 examples with the "Martini" colors, the historical sponsor of the official competition machines. Besides this specific livery (in white, blue and red), there were some specific features, such as the rear spoiler and the air vent on the bonnet top, a red cylinder head cover and specific black upholstery with red stitching.

Our "Martini 5" was bought new by Mr. Fenu but was only registered for the first time in 1996 in Iserne, near Naples on his name as states the original Libretto. After covering a little over 40,000 km in 2006, the car was put up for sale through the Eurocar Company, who kept it for

only a few months. The same year, the current owner purchased the car and he covered 12,000 km with it. Now the odometer displays 53,330 km. Very enthusiastic, the current owner participated in several historic car events and has always ensured that the car is perfectly well maintained. For the last 10 years, the Lancia specialist in Parma has been maintaining the car. During the last service in January 2016, an invoice shows that the timing belt was changed.

Coming with its detailed service log book, it is equipped with a Clarion radio from the period, and it is recorded in the "Registro Storico Lancia" as Martini 5. This is a great opportunity to drive a car which is a "cousin" of the famous Delta, from WRC fame, produced in a very limited and desirable series.

1966 LOTUS 47 GT GR. 4

Sans titre de circulation <i>Without registration documents</i>	• Modèle original et authentique	• <i>Distinctive and original model</i>
Châssis n° 47 GT 10	• Voiture très compétitive	• <i>Truly competitive car</i>
125.000 - 165.000 €	• Nombreux travaux de remise en état / préparation	• <i>Numerous restorations and preparation</i>



Sous son habit de Lotus Europa, cette 47 GT cache la mécanique beaucoup plus sophistiquée d'une machine de compétition-client, comme la marque en avait le secret. Au lieu de l'ensemble moteur-transmission issu de la Renault 16, la 47 GT pouvait être équipée d'un quatre-cylindres Lotus Ford Cosworth double arbre 1 600 cm³, ou bien comme dans le cas de notre voiture d'un plus classique Lotus Twin cam 1600, comme l'exige aujourd'hui la FIA. La boîte Renault avait laissé place à une Hewland FT200 avec différentiel autobloquant et la suspension avait bénéficié elle aussi d'améliorations, le châssis-poutre étant lui-même plus léger que la version standard. Ainsi modifiée, la 47 GT s'est montrée très compétitive durant la saison 1967, remportant de nombreuses victoires.

La voiture que nous présentons, aux couleurs "Gold Leaf Team Lotus", a été livrée neuve, d'après le Lotus Register, à Nick Moor Racing, qui en a confié le volant en compétition à John Blades. Après être passée entre

les mains de Tony Mantle (Climax Engine Services), John Harper, Jonathan Bradburn et Michael Budd, elle était cédée en 1995 à un autre passionné de Lotus. En 2002, elle bénéficiait d'une restauration complète avec remise en état du moteur et de la boîte Hewland. En 2011, elle était vendue à deux gentlemen driver français. Ils ont alors confié leur nouvelle monture à l'atelier réputé Équipe Europe pour qu'elle soit révisée et préparée (les travaux ont totalisé 22 000 €) : leur idée était de participer au Mans Classic en 2012, ce qu'ils ont fait avec succès. L'année suivante, ils ont pris part à la saison de Classic Endurance Racing organisée par Peter Auto. S'étant lancé dans un autre projet, les propriétaires ont décidé de se séparer de cette rare Lotus 47 GT, ce qui donne l'occasion à un autre amateur de profiter des performances de ce modèle original et peu connu.

Under its Lotus Europa skin, this 47 GT hides the mechanicals of a much more sophisticated client-competition car, one of the make's secrets. Instead of the engine-transmission unit from the Renault 16, the 47 GT could be powered by a four-cylinder DOHC Lotus Ford Cosworth 1600cc unit or, as the car presented, by a classic Lotus twin cam engine as required today by the FIA. The Renault gearbox was replaced by a Hewland FT200 with limited slip differential and the suspension also benefited from improvements, the backbone frame itself being lighter than the standard models. Modified as such, the 47 GT was very competitive during the 1967 season, winning many victories.

The car we offer, in the "Gold Leaf Team Lotus" colors, was delivered new according to the Lotus Register, to Nick Moor Racing, who trusted John Blades to race the car. After

passing through the hands of Tony Mantle (Climax Engine Services), John Harper, Jonathan Bradburn and finally Michael Budd, this car was sold to another Lotus enthusiast in 1995. In 2002, it enjoyed a complete overhaul with a restoration of the engine and the Hewland gearbox. In 2011 the car was sold to two French gentlemen drivers. They took it to the well known Equipe Europe workshop in order to have it serviced and prepared (the expenditures totaling € 22,000). Their idea was to participate in the Le Mans Classic race in 2012, which they did with success. The following year, they took part in the Classic Endurance Racing season organized by Peter Auto. Having launched another project, the owners decided to part with this rare Lotus 47 GT, giving the opportunity to another enthusiast to enjoy the performance of this very distinctive and little known model.



1963 PORSCHE 356 B COUPÉ MODIFIÉ COMPÉTITION

Titre de circulation espagnol <i>Spanish registration</i>	• Préparation sérieuse pour la compétition	• <i>Serious preparation for competition</i>
Châssis n° 215944	• Passeport FIA	• <i>FIA Passport</i>
65.000 - 95.000 €	• Modèle efficace en course	• <i>Very efficient race car</i>



Achetée en 2010 par First Class Escuderia, équipe de compétition madrilène, cette Porsche 356 B a été restaurée par Master Classic en 2010 et 2011. Le moteur d'origine a été préparé en 2011 Allemagne chez Boxer-Motoren, avec des pistons spéciaux, et il développe aujourd'hui 120 ch. La voiture est allégée et l'habitacle, équipé d'un arceau de sécurité, ne comporte qu'un siège baquet, toute les garnitures et insonorisants ayant été déposés. C'est une belle préparation course, la voiture étant de teinte blanc cassé à bande centrale noire et or du plus bel effet. En novembre 2014, cette voiture a bénéficié d'une révision complète aux ateliers Baltasar dans la région de Madrid.

Cette Porsche 356 a été engagée dans plusieurs épreuves historiques par First Class Escuderia, entre les mains de gentlemen drivers de Madrid. Après sa première course à Imola, en juin 2012, elle a participé aux épreuves "Sixtie's Endurance" (Imola, Spa, Porto...) et "Historic Endurance" (Villa Real, Jarama, Estoril). En 2013, elle a remporté l'indice de performance sur le circuit de Boavista, à Porto. Cette voiture, qui comporte un passeport FIA n°E5136, correspond à une réalisation soignée, performante et facile à utiliser en compétition historique, avec un budget raisonnable par rapport à des machines plus lourdes et plus puissantes.

Purchased in 2010 by First Class Escuderia, a Madrid-based motorsport team, this Porsche 356 B was restored by Master Classic in 2010 and 2011. The original engine was prepared in 2011, in Germany, by Boxer-Motoren, with special pistons, it now develops 120bhp. The car was made lighter and the cockpit, equipped with a roll bar, has only one bucket seat, as all trim and soundproofing have been taken off. It is a nice prepared racer with its off-white color and its black and gold stripe. In November 2014, this car was given a complete overhaul by the Baltasar workshop in the Madrid region.

This Porsche 356 has participated in several historical events with First Class Escuderia, raced by Madrid-based gentlemen drivers. After its first race at Imola, in June 2012, the car competed in "Sixtie's Endurance" (at Imola, Spa, Porto, etc) and the "Historic Endurance" (at Villa Real, Jaramaa and Estoril). In 2013, the car won the performance index on the Boavista circuit in Porto. This car, which has FIA passport No. E5136, is powerful and quick, yet easy to use in historic racing. Furthermore, its running costs are reasonable compared to heavier, more powerful machines.



1956 PORSCHE 356 A COUPÉ

Titre de circulation américain, Dédouanée pour la zone UE <i>US registered, cleared for EU</i> Châssis n° 56711 Moteur n° P61986 Carrosserie Reutter n°56711 80.000 - 120.000 €	• Préparation course soignée • Certificat Porsche et passeport FIA • Éligible au Mans Classic	• <i>Carefully prepared for competition</i> • <i>Porsche certificate and FIA passport</i> • <i>Eligible for Le Mans Classic</i>
---	---	---



© Amazon Sport

Première voiture de sport commercialisé sous le nom de Ferdinand Porsche, la 356 était bien née : légère, maniable et bien profilée, sa conception se prêtait bien à l'utilisation en course par les amateurs. Aujourd'hui encore, elle peut faire le bonheur de ceux qui aiment la piste, comme l'exemplaire que nous présentons ici. Achetée en 2010 par First Class Escuderia, équipe de compétition madrilène, alors qu'elle venait des Etats unis, cette Porsche 356 A a été

restaurée en 2011 par Nou Once dans le but de participer à des courses historiques. La préparation moteur, qui inclut notamment des pistons spéciaux, a permis d'en obtenir 110 ch. Par ailleurs, la voiture est allégée, dépouillée de tout l'habillage intérieur, équipée d'un siège baquet, d'un arceau de sécurité, d'un élégant volant bois et d'une instrumentation plus adapté à l'usage exigeant que constitue la course. En 2014, elle a bénéficié d'une révision complète aux ateliers Baltasar.

The 356 was the first sports car to bear Ferdinand Porsche's name. With its lightweight and profile design, this handy car was easy to race by the enthusiasts. Today, the 356 still delights those who love race tracks, as will the car on offer. Purchased in 2010 by Madrid-based team First Class Escuderia when the car was still in the US, this Porsche 356 A was restored in 2011 by Nou Once in order to participate in historic

races. The engine preparation, which included special pistons, gave the car a max power of 110bhp. Moreover, the car was made lighter, stripped of all interior trim, equipped with a bucket seat, a roll bar, an elegant wooden steering wheel and race adapted instrumentation. In 2014, the car received a complete overhaul at the Baltasar workshop. The car has participated in several historical events,

Elle a pris part à plusieurs épreuves historiques, dont Le Mans Classic en 2012 et en 2014, entre les mains de gentlemen drivers madrilènes. En 2014, elle remportait les 250 km d'Estoril dans sa catégorie. Accompagnée d'un certificat d'authenticité Porsche n°0097 et d'un passeport FIA n° E538, cette voiture présente l'avantage de la simplicité d'utilisation et d'entretien, allié à d'excellentes performances pour sa catégorie et demeure éligible dans les plus beaux évènements

including Le Mans Classic in 2012 and 2014, in the hands of gentlemen drivers from Madrid. In 2014, the car won the 250 km at Estoril in its category. This car comes with a Porsche authenticity certificate No. 0097 and a FIA passport No. E538. It car has the advantage of being easy to use and maintain, and combined with excellent performance for its category, this Porsche 356 A is eligible in the most beautiful historic events.



© Amazon Sport

1969 PORSCHE 911 T

Titre de circulation belge <i>Belgian registration</i>	• Restauration professionnelle de haut niveau	• <i>Professional top quality restoration</i>
Châssis n° 119100158 Moteur n° 6195329 Boîte n° 7194073	• Full matching et boîte 5	• <i>Matching numbers, five speed gearbox</i>
90.000 - 120.000 €	• Certificat de l'usine	• <i>Factory certificate</i>



La voiture présentée fut assemblée le 30 janvier 1969 et livrée à Beverly Hills en Californie.

Elle fut la propriété de deux américains avant de revenir en Europe où elle fut restaurée dans les règles de l'art de fond en comble par les excellents ateliers RSC en Belgique. La carrosserie était très saine et exempte de rouille et très bien entretenue. La carrosserie a été mise à nue et traitée anticorrosion. Les ailes avant et les panneaux de porte furent remplacées par des neuves d'origine Porsche, l'intérieur des ailes a reçu un traitement anti-gravillonnage comme celui d'origine. La teinte est celle d'origine, très rare, (rouge foncé métallisée code 6854). Le haut moteur a été refait et les compressions sont au maximum. Les carburateurs ont été révisés et synchronisés, la boîte de vitesses et l'embrayage sont neufs ainsi que le

circuit électrique, la pompe à essence et le réservoir. Les trains roulants ont été restaurés, les chromes sont d'origine, seulement polis. Les cinq roues sont également d'origine mais l'échappement est neuf. Les sièges type Le Mans ont été recouverts en vinyle noir et les tapis sont neufs ainsi que les parties en cuir de l'habitacle. Cette magnifique Porsche est accompagné du carnet d'entretien, du manuel d'utilisation et du certificat d'authenticité de l'usine, indiquant que la couleur est une commande spéciale et que la voiture était bien dotée d'une boîte de vitesses à 5 rapports et d'un équipement confort comprenant les vitres teintées. Cette 911 T 2L de 1969 représente un excellent investissement car conforme à l'origine en tous points et restaurée dans les règles de l'art récemment.

The car was assembled on January 30, 1969 and delivered in Beverly Hills, California. It was owned by two Americans before coming back to Europe, where it was properly restored by the excellent RSC garage in Belgium. The body was in a very sound state, rust free and very well maintained. The body was stripped to bare metal, and treated against corrosion. Front fenders and door panels were replaced with new original ones from Porsche, the interiors of the wings received an anti-chip treatment. The color is the original very rare dark metallic red (code 6854). The top of the engine was redone and the compression is at the maximum. The carburetors were serviced and synchronized, the gearbox and the clutch are new,

as well as the electrical circuit, the fuel pump and the fuel tank. The axles were restored, the chrome parts are original, only polished. The five wheels are also original, but the exhaust is new. The Le Mans type seats were covered in black vinyl and the carpets are new, as are the leather parts of the interior. This magnificent Porsche comes with the service book, the user manual and the factory authenticity certificate, indicating that the color was a special order and that the car was equipped with a 5-speed gearbox, as well as comfort accessories such as tinted windows. This 1969 2-liter 911 T represents an excellent investment, as it is in line with its original configuration, though recently and properly restored.

1965 LANCIA FLAMINIA TOURING GTL 2,8L 3C

Titre de circulation italien <i>Italian Title</i>	• Une icône du design italien	• <i>Classic Italian design</i>
Châssis n° 826.140.1098	• Rare version 2.8L 3C	• <i>Rare 2,8 3C version</i>
60.000 - 80.000 €	• Belle combinaison de couleurs	• <i>Nice colour combination</i>



Succédant à l'Aurelia, la Lancia Flaminia fut dévoilée au Salon de Genève de 1957 et proposée en différentes carrosseries : berline, coupé Pininfarina, coupé Zagato ainsi qu'en cabriolet.

Le coupé Touring était aussi disponible en version 2+2 appelée GTL dont la production fut limitée à 468. L'exemplaire que nous présentons est une version 3C, la plus performante, grâce à ses 3 carburateurs. Avec son essieu arrière de Dion et sa boîte de vitesse placée à l'arrière cette Lancia Flaminia a un comportement moderne et très agréable.

Élégante dans sa combinaison blanche intérieur cuir rouge d'origine, la voiture se présente dans un bon

état, ses chromes sont patinés tout comme son intérieur sans déchirure ni taches. Le moteur offre un couple élevé et produit un bruit exaltant.

Cette Lancia Flaminia fut délivrée neuve en 1965 à Pescara en Italie et a conservé son titre de circulation italien d'origine. Il s'agit d'un bel exemplaire élégant et utilisable qui témoigne de la noblesse de conception de la marque de Turin.

Succeeding to the Aurelia, the Lancia Flaminia was introduced at the 1957 Geneva Motor Show. The Flaminia was offered in a variety of bodies: Sedan, Coupé Pininfarina, Coupé Zagato, Coupé Touring as well as Convertible versions.

The Touring Coupé was available in a 2+2 version called the GTL with only 468 units produced making it a very rare car. This example is a 3C version, the high-performance model fitted with 3 carburetors. The trans-axle layout with the gearbox and clutch connected to the differential as well as the de Dion suspension confer great handling to the Flaminia.

Finished in white with an original red leather interior, this elegant car is in very nice condition. The interior and chromes show some patina but the interior doesn't present any tears or blemishes. The engine delivers high torque and produces an exciting sound. This Lancia Flaminia Touring was sold new in Pescara, Italy in 1965 and the original Italian papers come with the car.

This Flaminia Touring is a very beautiful example of a model that is sure to become a great investment for the future.

1953 BANDINI 750 SPORT BIALBERO

Titre de circulation italien <i>Italian title</i>	• Splendide carrosserie par Rocco Motto	• <i>Gorgeous body work by Rocco Motto</i>
Châssis n° 003	• Eligible pour les plus beaux événements historiques	• <i>Eligible for most events on the planet</i>
375.000 - 425.000 €	• Superbe restauration, partiellement par Cognolato	• <i>Superb restoration partly by Cognolato</i>

Dans l'Italie d'après Guerre, les pièces pour construire des voitures de course se faisaient rares et ceux qui souhaitaient participer à des courses utilisaient celles qu'ils parvenaient à trouver. Dans la plupart des cas cela consistait à utiliser des pièces de Fiat Topolino ou 1100 pour ensuite construire un châssis tubulaire léger autour de celles-ci et habiller l'ensemble d'une jolie carrosserie en aluminium.

A Forlì où était implantée l'usine aéronautique Caproni se trouvaient de grandes quantités de panneaux

en aluminium. Ilario Bandini se servit de ces panneaux pour habiller le châssis qu'il avait construit autour de pièces Fiat et ensuite engager son véhicule en course. Il commença en 1946 et connu un certain succès qui attira l'attention de l'importateur de voitures de courses californien Tony Pompeo. Ce dernier importa de nombreuses Bandini sans moteur aux USA et installa un moteur de mini voiture de marque Crosley. Les Bandini connurent un vif succès dans les courses de clubs américains. Certains exemplaires >>>

Finding parts to build race cars was hard in post war Italy. People who wanted to race used whatever parts they could find. In most cases, this involved using old Fiat Topolino or 1100 parts. A lightweight tubular frame was then built around these parts and wrapped in an aluminium body. There were many good aluminium-panel beaters in Forlì, where the Caproni plane factory was. Ilario Bandini built his own frame, surrounded it with Fiat parts and went racing. He started

out in 1946 and had good success. He eventually got the attention of Californian race car importer Tony Pompeo. He imported many Bandinis without engines to the US and installed the Crosley's mini cars engine in the Bandini frames. These Bandinis had great success in US racing clubs. Some cars stayed in Italy and Bandini developed a twin-cam head for the Crosley engine. This modification completely transformed the engine. Chassis number 003 on offer is one of these cars. >>>





© Archives Dino Bandini

>>>restèrent en Italie et Bandini développa une culasse à double arbre à cames pour le moteur Crosley qui le transforma significativement. La Bandini que nous présentons à la vente est l'un de ces modèles et porte le numéro de châssis 003.

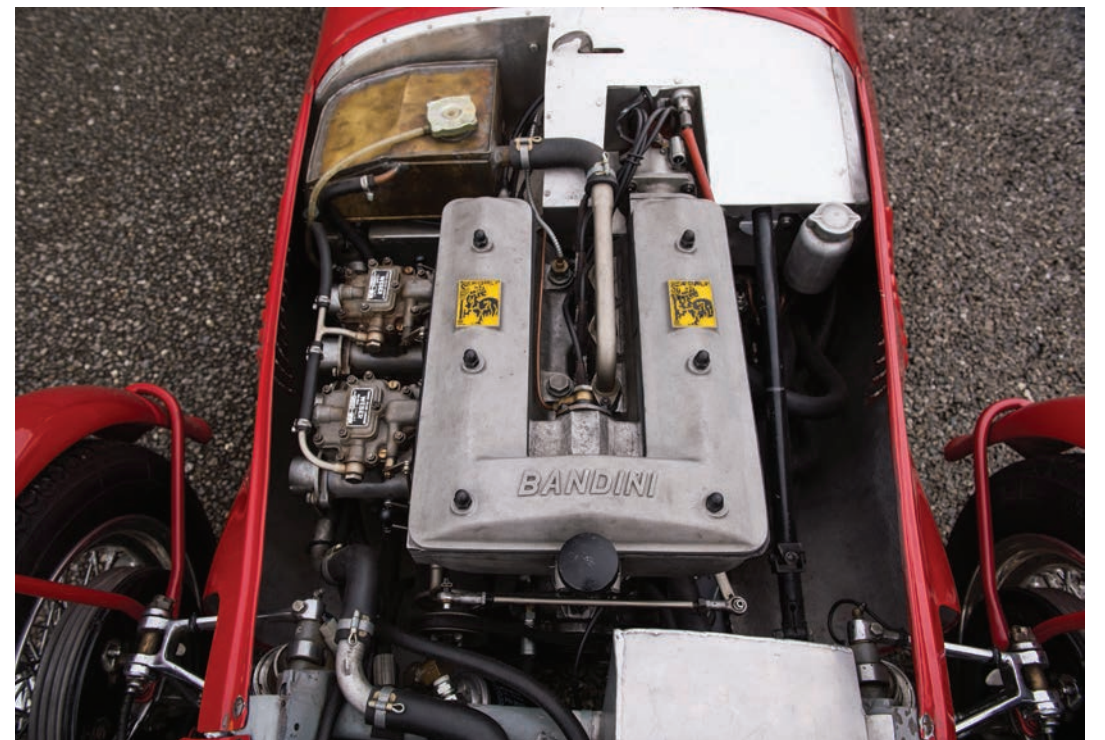
Trois des modèles « Siluro » de Bandini furent carrossés par Rocco Motto à Turin. Ils étaient équipés de phares rétractables installés sur les côtés de la carrosserie. Deux exemplaires furent immédiatement envoyés aux Etats Unis, le dernier fut conservé en Italie par Bandini. Ce dernier se servit de cette voiture

pour développer la culasse à double arbre à cames pour le moteur Crosley. Peu de photos de cette voiture en course existent, néanmoins une photo de ce qui semble être cette voiture pendant la course de côtes Bologna Raticosa a été trouvée. L'une des trois voitures carrossées par Motto a participé aux Mille Miglia. Les numéros de châssis des voitures participants à la course n'apparaissant pas dans les formulaires d'inscription des archives des Mille Miglia, il n'est pas possible de prouver qu'il s'agit de la voiture de la vente.

Finalement la voiture se retrouva

>>>*Three of Bandini's "Siluro" cars were bodied by Rocco Motto in Turin. They had very characteristic headlights which popped out of the sides of the body. Two of these were immediately shipped off to the US while one remained in Italy with Bandini. The latter developed the twin-cam head using the same car. Only a few pictures of this car in racing action exist. A picture of what appears to be this very car racing at the Bologna-Raticosa hill climb was found. One of the three Motto bodied cars also took part in the Mille Miglia. However*

the Mille Miglia archives did not register the chassis number in the application papers of the time so there is no way to prove that this is the actual car. Eventually the car made its way to the United States where it remained many years and underwent restoration. Re-imported in Italy in the early 2000s, the car had its original wings put back on by Dino Cognolato in Padova. The Bandini twin cam head on this car was of a "flat" type and Ilario Bandini only made 3 of these heads. The one on this car, one on



aux Etats Unis où elle resta plusieurs années et où elle fut restaurée. De retour en Italie au début des années 2000, la voiture fut rééquipée de ses ailes d'origines par Dino Cognolato à Padoue. Le moteur était toujours équipée de sa rare culasse double arbre à came en tête de type « plat » dont Ilario Bandini ne développa que trois exemplaires. Outre notre voiture, une fut montée dans le Siluro de Dino Bandini et la troisième fut perdue, ce qui en fait une véritable pièce de musée.

D'une extrême légèreté et dotée d'un moteur alerte à double arbre à cames développant 750 cc, c'est

une superbe petite fusée, candidate idéale pour les Mille Miglia et l'une des plus importantes Bandini existantes.

Comparable aux Osca et voitures similaires dans des prix plus raisonnables, cette Bandini se présente dans un état remarquable. Elle est bien connue du registre Bandini comme étant l'une des plus authentiques et originales en existence. Restaurée par les ateliers de Cognolato, elle est aujourd'hui prête à rejoindre les plus importantes collections.

Dino Bandini's Siluro and the 3rd one appears to have vanished. Other versions of the Bandini twin cam head were developed but this is by far the rarest and most sought-after one. Weighing almost nothing and carrying a powerful 750 twin-cam engine, this car is a very pretty little rocket. This car is an easy entrant in the Mille Miglia and one of the most important existing Bandini. Easily equal to Oscas and other similar cars, this Bandini provides much more value for money and would be a wonderful complement to any

Italian race cars collection around the world. The condition of this car is outstanding. As with all cars that have been to Cognolato's restoration shop, nothing needs to be done to it today. A truly historic and beautiful race car that is ready to be enjoyed by its new owner and well known by the Bandini register as one of the truly most authentic and original Bandini's anywhere in the world.

1959 FIAT ABARTH 750 ALLEMANO SPIDER

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Modèle rare et original	• <i>A rare and original model</i>
Châssis n° 476565	• Fidèle à sa configuration 1965	• <i>Faithful to its 1965 configuration</i>
75.000 - 95.000 €	• Historique sportif peu banal	• <i>Unusual sporting history</i>



Cette Fiat-Abarth à carrosserie Allemano a été achetée en mai 1965 par Franck Hartl, de North Lake (Illinois, USA), qui l'a utilisée en compétition. De superbes photos d'époque témoignent de cette période où la voiture participe à de nombreuses courses de clubs aux États-Unis. Les modifications ont sans doute été effectuées par Hartl, qui semble avoir été le seul utilisateur à l'époque. Après l'avoir remis

pendant près de 30 ans, il décide dans les années 2000, de remettre la voiture au goût du jour, elle est alors repeinte en jaune avec un arceau plus haut, tout en gardant l'équipement de course d'origine. Après son décès, la voiture est vendue par son épouse, Irene Hartl, à Dan Rapley qui la cède à son tour en 2015 au propriétaire actuel. Celui-ci récupère des photos d'époque auprès d'Irene et décide de rendre à la voiture sa configuration

This Fiat-Abarth bodied by Allemano, was purchased in May 1965, by Franck Hartl, from North Lake (Illinois, USA), who used it in competition. Great vintage pictures bear witness to this period when the car was involved in many club races in the United States. The changes were probably carried out by Hartl himself, who seems to have been the only user at the

time. After keeping it stored for nearly 30 years, he decided in the 2000s to upgrade the car. It was repainted in a yellow shade with a higher arch, by keeping the original racing accessories. After his death, the car was sold by his wife, Irene Hartl to Dan Rapley, who in turn sold it in 2015 to the current owner. The latter collected the vintage photos from Irene, and decided to bring the



La voiture avant une course aux Etats-Unis en 1965
© droits réservés



de 1965. Cette remise en état respecte "l'âme" d'origine de la voiture, qui dispose d'un moteur réalésé à 850 cm³ correspondant bien à son année. Elle est livrée avec le lot de pièces d'origine qu'avait conservé Franck Hartl correspondant à son équipement route : pare-brise, vitrages, capote, chromes, hauts de porte, pièces mécaniques. Elle est accompagnée de plusieurs documents :

certificat FFVE, correspondance du registre Fiat confirmant que c'est une Abarth fabriquée en Italie, copie des anciens "title" américains. Historique étonnant et suivi, allure originale, cette voiture est indiscutablement une pièce sortant des sentiers battus.

car back to its 1965 configuration. This last restoration respected the original "soul" of the car, which has its engine bored out to 850cc, corresponding correctly to the year. It comes with a batch of original parts Franck Hartl kept, which correspond to its road trim: windshield, windows, hood, chrome, door tops, and mechanical parts. The car comes

with a set of documents: FFVE certificate, Fiat registry email confirming that it is an Abarth made in Italy, and copies of its American registration. With a surprising and recorded history, as well as its original design, this is undoubtedly an unusual car.

1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Restauration de haut niveau	• <i>High quality restoration</i>
Châssis n° AR 191768 Moteur n° AR 00601 05278	• Présentation impeccable, rare hard-top	• <i>In impeccable condition, with rare hardtop</i>
80.000 - 120.000 €	• Elegance et sportivité	• <i>Elegant and sporty</i>



Sortie des chaines le 2 mars 1963 de teinte Nero Alfa avec un intérieur rouge, cette voiture a été achetée par son propriétaire alors qu'elle affichait 92 000 km d'origine. Très sain, il s'en est servi de base pour une restauration de haut niveau, dans le respect de l'authenticité et dans le but d'un usage facile et régulier. Châssis, train roulant, circuits hydrauliques, freins et embrayage, moteur, carburateurs et circuit d'essence, boîte de vitesse, direction, ligne d'échappement, faisceau électrique, instrumentations et capteur... tout a été restauré quand c'était possible, voire remplacé ou refait à l'identique quand cela était nécessaire. La carrosserie et tous les éléments annexes comme les mécanismes de portières ont bénéficié d'un traitement zingué bichromaté. Tous les chromes ont été restaurés. Le propriétaire s'est accordé deux exceptions à l'origine : les phares Cibié double optique très rares et dans un état remarquable ont été conservées ; et la couleur du rare hard-top a été choisie identique à celle de la sellerie. La voiture dispose de sa rare trousse à outils complète d'origine, de son

crie Battaini et de sa lampe baladeuse Kaco, accessoire d'époque, qui complètent l'ensemble. Moteur et boîte sont d'origine, et la voiture est accompagnée d'un certificat du centre historique Alfa Romeo, d'un manuel d'utilisation, d'un manuel technique d'époque ainsi que d'un guide Michelin de 1963 ! Un dossier de photos très détaillé et un récapitulatif de ce qui a été effectué sont disponibles. Le comportement de la voiture est irréprochable, le moteur et ses carburateurs Weber 40 DCOE étant parfaitement réglés. Boîte de vitesses, freinage et trains roulants sont à la hauteur de ce que l'on peut attendre de ce modèle. Le soin et l'exigence apportés à la restauration de ce spider Alfa Romeo 2600 en font l'un des plus beaux actuellement sur le marché. Avec des factures totalisant un peu plus de 75 000 € et de nombreuses heures consacrées par son propriétaire à peaufiner le résultat, cette superbe automobile est un véritable objet de désir.

Having rolled out of the factory on the 2nd of March 1963, this Alfa in Nero color with a red interior was purchased by its current owner when the odometer showed 92,000 km since new. In a very sound condition, it was a good base for a high quality restoration that respected the authenticity of the car. The goal of the restoration was to be able to use the car easily and regularly. The chassis, axles, hydraulics, brakes and clutch, engine, carburetors and fuel system, gearbox, steering, exhaust, electrical harness, instrumentation and sensor, everything was restored when possible, replaced or rebuilt like the original when necessary. The body and all additional components such as door mechanisms were dismantled and underwent a zinc dichromate treatment. The chrome has been restored. The owner has made two exceptions to the original specifications: the very rare double optic Cibié headlamps in a remarkable state have been preserved; and the

color of the rare hard-top was chosen to be identical to the color of the upholstery. The car has its rare complete original toolkit, Battaini jack and Kaco portable lamp. Engine and transmission are original, and the car comes with a certificate from the Alfa Romeo historic centre, a user handbook; a technical manual, and a Michelin Guide from 1963! A very detailed folder of photos, along with a summary of all that has been done on the car, is also available. The dynamic behavior of the car is perfect, the engine and the Weber 40 DCOE carburetors are perfectly tuned. The gearbox, brakes and running gear are very much up to what we can expect from this model. The care and attention to detail for the restoration of this spider Alfa Romeo 2600, makes it one of the best in the market. With invoices totaling a little over € 75,000 and with many hours spent by its owner to refine the car, this superb automobile is a veritable object of desire.



1970 MASERATI MEXICO 4.2 L

Titre de circulation autrichien <i>Austrian registration</i>	• Présentation de bon aloi	• <i>In good condition</i>
Châssis n° AM 112 900	• Belle GT méconnue	• <i>Beautiful but undervalued GT</i>
Moteur n° 107 900	• Finition luxueuse	• <i>Luxurious fit and finish</i>
85.000 - 120.000 €		



Livrée neuve le 20 octobre 1970 à Rome chez un certain Gian Luca Santucci, cette voiture a été vendue en décembre 2003 à un amateur autrichien par l'intermédiaire de Winfred van Dijk "Klassische Automobilen". L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2012, via Car Collection Wittner en Autriche.

On retrouve la trace de cette voiture sur le très documenté Mexico Registry. Notre exemplaire est équipé du moteur V8 4,2 litres de 260 ch associé à l'excellente boîte manuelle ZF à cinq rapports. Il s'agit d'une des premières Série 2, reconnaissable à ses jantes fils Borrani à serrage central et à ses poignets de portes identiques à la Maserati Indy. C'est au niveau de l'aménagement intérieur que les changements sont les plus importants avec des modifications

sur l'ensemble des compteurs, la montre, les ouies de ventilation, de nouvelles contre-portes et un nouveau dessin de sièges.

Elle se présente dans sa couleur d'origine Giorgio Titano avec un bel intérieur en cuir beige clair, refait il y a quelques années. Affichant un peu moins de 50 000 km, elle présente un moteur agréable et mélodieux, avec un comportement routier correspondant à son âge, un freinage sûr grâce à quatre disques Girling assistés et une direction assistée (qui était en option). Sur 482 exemplaires au total, 305 Mexico étaient équipés du moteur 4,2 litres. C'est donc une voiture rare, une vraie GT qui sait mêler confort, performances et raffinement.

Delivered new on October 20, 1970 in Rome to a certain Gian Luca Santucci, this car was sold in December 2003 to an Austrian enthusiast through Winfred van Dijk's "Klassische Automobilen". The current owner acquired the car in 2012 via Car Collection Wittner in Austria.

We found records of this car on the well-documented Mexico Registry. The car is equipped with a 4.2-liter V8 engine of 260 bhp mated to the excellent ZF five-speed manual gearbox. It is one of the first series 2 cars, recognizable by its 650 X 15 Borrani wheels with central locking, instead of the four nuts fixing on the subsequent models, plus the door handles identical to the Maserati Indy's one. But it is the interior

that has the most changes with modifications on all the meters, the clock, the ventilation grilles, new door trim and new seat design.

The car is offered in its original Giorgio Titano color with beautiful light beige leather interior; redone a few years ago. With just under 50,000 km, the car features a pleasant and melodious engine, and its driving behavior is appropriate for its age, with safe braking provided by four Girling assisted discs and power steering (which was optional). About 482 made in total, 305 of the Mexicos were powered by the 4.2 liter engine. This is indeed a rare car, a real GT that manages to combine beautifully comfort, performance and refinement.

1958 FIAT 600 MULTIPLA 4/5 PLACES

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Superbe état d'origine	• <i>In superb original condition</i>
Châssis n° 43112	• Historique limpide	• <i>Continuous history</i>
14.000 - 20.000 €	• Modèle original et amusant à utiliser	• <i>Unusual car and fun to use</i>
Sans réserve / <i>No reserve</i>		



Immatriculée neuve en Corrèze en septembre 1958, cette Fiat Multipla en superbe état d'origine a été revendue en mars 1959 à M. Genestrier, dans le Puy-de-Dôme. A la suite de son décès en 1977, la voiture est restée intouchée jusqu'en 2010, quand le père de l'actuel propriétaire (qui assurait l'entretien de ce véhicule dans son garage Simca/Citroën) l'a récupérée. Elle a alors fait l'objet d'une remise en route qui a pris le soin de respecter son état de conservation exceptionnel : l'intérieur est bien préservé, avec une sellerie skai délavée mais souple et sans déchirure. Les soubassements présentent quelques traces de corrosion et deux enfoncements au niveau des supports de cric côté droit, inévitables pour un véhicule de ce

type en strict état d'origine. Le compteur affiche 51 393 km d'origine, la voiture montre une usure modérée, s'avère complète et est en outre équipée d'une galerie d'époque. Seuls manquent trois enjoliveurs de roues avec leurs pattes de maintien, et le tapis situé derrière le siège arrière. Pour assurer le bon fonctionnement mécanique, certains éléments ont été remplacés : cylindres de roues et flexibles, pompe à eau, soufflerie de ventilateur, bougies, contacts, filtres à huile et à air, batterie, soufflets de transmission, échappement, pneus, chambres à air... Les liquides ont été vidangés.

Il est rare de trouver une Multipla dans un tel état d'origine et prêt à prendre la route. Sachez en profiter.

Registered new in the center of France in September 1958, this Fiat Multipla, in a superb original condition, was sold in March 1959 to a Mr. Genestrier. Following his death in 1977, the car remained untouched till 2010, when the father of the current owner (who ensured the maintenance in his Simca/Citroën garage) acquired the car. He overhauled and serviced the car, with respect to its exceptional state of preservation: the interior is well preserved, with faded but soft and tear-free leatherette upholstery. The underbody has traces of corrosion and two dents on the right jack's supports, inevitable for a vehicle of this type in a strictly original state. The

counter displays 51,393 km since new, and the car shows moderate usage, it is complete, and comes with a period luggage rack. Only three hubcaps with their retaining lugs and the carpet behind the rear seat are missing. To ensure correct mechanical operation, some items have been replaced: wheel cylinders and hoses, water pump, blowing system, spark plugs, contacts, oil and air filters, battery, transmission bellows, exhaust, tires, inner tubes... the fluids have been drained.

It is rare to find a Multipla in such an original condition and yet ready to hit the road.

1975 MASERATI KHAM SIN

Titre de circulation français <i>French title</i>	• Trois propriétaires seulement	• <i>Only three owners since new</i>
Châssis n° AM120146	• Réfection mécanique récente par Gilbert Tissier	• <i>Recent mechanical repairs by Gilbert Tissier</i>
180.000 - 240.000 €	• 62 000 km d'origine	• <i>62,000 km from new</i>
	• Moteur d'origine	• <i>Matching numbers</i>



La Maserati Kham sin, élégamment dessinée par Marcello Gandini, fait partie des GT Maserati classiques conçues par Giulio Alfieri. Elle est équipée du V8 quatre arbres indirectement issu des redoutables 450 S de compétition. Il est ici dans sa version 4,9 litres développant 320 ch, ce qui permet à la voiture d'offrir des performances élevées. Avec 435 exemplaires produits entre 1974 et 1982, la Kham sin est une voiture rare, d'autant plus pour ce qui concerne les exemplaires vendus en France.

Cette Maserati Kham sin, une des 33 vendues neuves en France, n'a connu depuis 1975 que trois propriétaires particulièrement soigneux. Le premier l'a conservée jusqu'en 1978 et le second, un médecin de Besançon en a pris grand soin jusqu'en 1989. Le troisième, médecin également et grand amateur de la marque au trident, l'a alors intégrée à sa collection comportant d'autres Maserati. Elle est donc entre ses mains depuis 27 ans. Cette voiture a été entretenue jusqu'aux années 2000 par

The Maserati Kham sin, elegantly designed by Marcello Gandini, is a classic GT Maserati engineered by Giulio Alfieri. The Kham sin featured a DOHC V8 which had its antecedents in the formidable 450 S racing car. This car's engine is the 320bhp 4.9 liter version, which allows the car to deliver high performances. With 435 units produced between 1974 and 1982, the Kham sin is a rare car, especially concerning the units sold in France.

This Maserati Kham sin, one of 33 sold new in France, has only known three very careful owners since 1975. The first owner kept it until 1978 and the second one, a doctor from Besançon, took great care of it until 1989. The third owner, also a doctor, was a great fan of the Trident brand. The car joined his collection of Maseratis and stayed with him for 27 years. The car was maintained until the 2000s by Athanée-Forza, and then by Gilbert Tissier (Supersport), who executed a

Athanée-Forza, puis par Gilbert Tissier (Supersport) qui a effectué en 2012 une importante restauration mécanique. La voiture affichait alors 61 000 km et les travaux ont concerné plusieurs organes vitaux : moteur, complètement refait, circuit de refroidissement, embrayage, circuit hydraulique, allumage, carburation, freins, pneus, échappement (pose d'un élément inox). La climatisation a été elle aussi revue, les travaux totalisant 50 000 €. Depuis cette remise en état, la voiture n'a parcouru

que 1 000 km et en affiche donc aujourd'hui 62 000 seulement. De teinte noire avec intérieur noir, cette Maserati Kham sin se présente en très bel état, avec une sellerie d'origine qui a gardé sa souplesse et sa splendeur et une peinture bien tendue. Il s'agit d'un superbe exemplaire d'une Maserati dont la ligne élégante et très contemporaine encore, se combine à des performances de haut niveau.

major mechanical restoration in 2012 when the car showed 61 000 km on the odometer. The work involved several vital organs: the engine, which was completely redone, the cooling system, the clutch, the hydraulic system, the ignition, the carburetor, the brakes, the tires, and the exhaust system (installation of a stainless steel system). The air conditioning was also serviced, with all the work totaling €50 000. Since the restoration, the car has covered

only 1 000 km. Therefore the odometer shows only 62 000 km today. In a black shade with black interior, this Maserati Kham sin is in a very nice condition, with original upholstery that has kept its flexibility and splendor and the paint is taut. This is a superb Maserati who's elegant and very contemporary line, even today, combines elegant looks and a high level of performance.

1963 MASERATI 3500 GT

Titre de circulation US,
dédouané en France,
certificat FFVE
*US title, customs cleared
in France*
Châssis n° AM1012576
240.000 - 280.000 €

- Restauration complète
- Voiture impeccable
- Voiture élégante,
rapide et exclusive
- Moteur d'origine

- *Comprehensive restoration*
- *Impeccable condition*
- *Elegant, fast and exclusive
car*
- *Matching numbers*

Cette Maserati 3500 GT a fait l'objet à la fin de 2015 d'une res-tauration complète dans les ateliers de SDMS International/European Cars Legend. Les travaux effectués ont comporté notamment : peinture complète, chaque élément de carrosserie étant peint séparément, sellerie Nappa de très haute

qualité et réfection de la moquette, chromage de tous les éléments extérieurs, rénovation des freins et suspensions avant et arrière, pose d'une nouvelle ligne d'échappe-ment, décapage, mise en apprêt et en peinture des soubassements et passages de roues. Sur le plan méca-nique, le moteur avait été refait >>>

This Maserati 3500 GT came out of a comprehensive restoration by the SDMS International/ European Cars Legend workshops in late 2015. The work includes: a complete painting, each body part was painted separately, high quality Nappa upholstery and refurbishment of the carpet,

chrome plating of all external chrome components, renovation of the brakes as well as the front and rear suspensions, fitting of a new exhaust, stripping, setting of primer plus painting of the chassis base and wheel arches. Mechanically, the engine was rebuilt by the former owner of>>>





>>> par l'ancien propriétaire de la voiture et une prise de compressions a permis de constater sa bonne santé. Un contrôle de l'allumage a été effectué, de même qu'une opération d'entretien classique (vidange et filtre).

Cette voiture est équipée de son moteur d'origine (numéros concordants) et elle est accompagnée d'un certificat délivré par Maserati

Classiche.

D'une certaine façon, la 3500 GT est à Maserati ce que la 250 GT est à Ferrari. Équipée d'un six-cylindres double arbre et double allumage, elle fait partie de celles qui ont lancé la vogue des GT rapides et luxueuses. Celle que nous présentons en est un très bel exemplaire.

>>> *the car and a compression-ignition check showed the good condition of the mechanicals. The ignition system was checked and a service was executed (oil change and replacement of the filters).*

The car is equipped with its original engine (matching numbers) and comes with a certificate issued by Maserati Classiche.

In a way, the 3500 GT is to Maserati what the 250 GT is to Ferrari. Equipped with a DOHC dual ignition six-cylinder engine, this is one of the cars that launched the fashion for fast and luxurious GTs. The car we are offering is one very beautiful example.



1987 FERRARI TESTAROSSA SPIDER CONVERSION PAR LORENZ & RANKL

Carte grise française <i>French registration</i>	• Conversion de grande qualité	• <i>High-quality conversion</i>
Châssis n° ZFAA17B000081586	• Modèle original et rarissime	• <i>An original and extremely rare model</i>
170.000 - 230.000 €	• État proche du neuf avec 20 630 km	• <i>Close to new condition, with just 20,630 km</i>



Les cabriolets Ferrari ont toujours fait rêver les amateurs et, quand la gamme ne comportait pas cette version, ce manque était parfois comblé par un carrossier indépendant. Pour ce qui concerne la Testarossa, un seul Spider officiel a été produit, pour Giovanni Agnelli, patron de Fiat, et vendu par Artcurial en février 2016. La voiture que nous présentons est donc une conversion réalisée par les ateliers Lorentz & Rankl (qui ont effectué la même opération sur certains autres modèles de Ferrari et qui ont produit leur propre automobile), dont ils auraient produit cinq exemplaires en tout. La réalisation est très soignée et très professionnelle, avec renforts de carrosserie et conception complète d'une capote semi-électrique qui reprend le dessin du coupé. Cette voiture n'a connu que trois propriétaires français et n'affiche

que 20 000 km après être restée pratiquement sans rouler au sein d'une collection de plus de dix Testarossa. Depuis, elle a été suivie régulièrement par le réseau Ferrari, et plus précisément par la concession Maserati Trident, agréée Maserati et Ferrari, à La Roche-sur-Yon. Elle a bénéficié récemment de la dernière grosse révision avec changement des courroies. Elle sera livrée avec ses livrets d'origine et ses factures d'entretien. Cette voiture se présente dans un état d'origine proche du neuf, avec sa peinture jaune impeccable et sa sellerie noire à peine usagée. Une belle opportunité de s'offrir un spider Ferrari peu commun et offrant des performances de très haut niveau.

Ferrari convertibles have always been a dream for enthusiasts, and when the range didn't include such a version, the lack was sometimes filled by independent coachbuilders. Regarding the Testarossa, only one official Spider was produced for Fiat's boss Giovanni Agnelli, and sold by Artcurial in February 2016.

The car we are offering is a conversion performed by the Rankl & Lorentz workshop (who performed the same operation on other Ferrari models, as well as produced their own cars). They would have made five examples of this car. The result is very neat and very professional, with reinforcement of the body, and complete design of a semi-electrically powered soft top following the coupe's design.

This car has only had three French owners since new, and shows only 20,000 km. It has been very rarely used and remained within a collection of over ten Testarossas. Since then the car has been regularly maintained by the Ferrari network, especially by the Maserati Trident dealership: a Ferrari and Maserati approved dealer on West coast of France. The car recently received its last major service which included the timing belts' change. It will be sold with its original booklets and service invoices. This car comes in an original and close to new condition with its impeccable yellow paint and barely used black upholstery. A great opportunity to acquire a very unusual and high performance Ferrari.



1974 FERRARI 365 GT4 / BB

Titre de circulation anglais <i>UK registration</i>	• Restauration complète	• <i>Comprehensive restoration</i>
Châssis n° 18153	• Rarissime version conduite à droite	• <i>Extremely rare RHD</i>
Moteur n° 225	• Intérieur d'origine patiné	• <i>Original interior with nice patina</i>
350.000 - 400.000 €	• Matching numbers	• <i>Matching numbers</i>

Sortie d'usine en 1974, cette voiture a été livrée à Maranello Concessionaires, importateur Ferrari en Angleterre ; elle était de teinte "Rosso Chiaro" avec intérieur "Nero VM8500", et a été ensuite immatriculée pour la première fois le 18 septembre 1975, par Maranello

Sales, comme le confirme l'attestation de Tony Willis, en charge des archives de Maranello Concessionaires. Rare version conduite à droite, elle a connu ensuite cinq propriétaires avant d'être achetée par l'actuel. Tous les documents de changements de propriétaire >>>

This car left the factory in 1974, and was delivered to Maranello Concessionaires, a Ferrari importer in the UK. In a "Rosso Chiaro" shade and a "Nero VM8500" interior, the car was registered for the first time on September 18th, 1975 by

Maranello Sales, as confirmed by the certificate from Tony Willis, in charge of Maranello Concessionaires' archives. This rare right hand drive version has had five owners then, before being purchased by the current one. All ownership changes are >>>





>>> font partie du dossier qui accompagne la voiture ainsi que les contrôles techniques anglais (MOT). La voiture affichait un kilométrage raisonnable d'origine quand, en 2013, le propriétaire actuel s'est lancé dans une restauration complète qui s'est poursuivie pendant plus d'un an et qui est documentée par un dossier de photos et un ensemble de factures. La carrosserie a été mise à nu, ce qui a permis de constater qu'elle était encore saine. Le moteur a été entièrement refait chez Forza Service (spécialiste

Ferrari hollandais d'excellente réputation). Tous les éléments de châssis ont été révisés ou remis à neuf : suspension, trains roulant, freins, boîtier de direction. Le démarreur est neuf, de même que les pompes à huile et à eau. L'électricité a été revue et un échappement Ansa neuf d'origine a été installé. La voiture est chaussée de pneus neufs et le système de climatisation a été révisé. A l'intérieur, la sellerie d'origine a été conservée, ce qui donne à la voiture une belle patine et qui atteste qu'elle a été préservée. La

>>> *well documented, and are a part of the folder which comes with the car, as well as the British technical inspections (MOT). The car showed a reasonable mileage since new when the current owner started a comprehensive restoration in 2013, which continued for over a year, and which is comprehensively documented with a photo folder and a set of invoices. The body was stripped, proving that the car was still in a sound condition. The engine*

was completely redone by Forza Service (renowned Dutch Ferrari specialist). All chassis components have been revised or refurbished: suspension system, drive train, brakes, steering gear. The starter is new, as are the oil and water pumps. Electricals were overhauled and a new original Ansa exhaust was installed. The car is shod with new tires and the air-conditioning system has been serviced. The original upholstery was kept, thus conferring a nice patina



valise à outils d'origine fait encore partie de l'équipement. Tous les certificats de contrôle technique anglais permettent de constater que le kilométrage affiché au compteur, de 44 000 miles (70 800 km), est très probablement d'origine. C'est en définitive un très bel exemplaire de la première berlinette à moteur douze-cylindres central produit par Ferrari rarissime dans cette version conduite à droite.

to the car's interior, attesting it has been well preserved. The original tool case is still part of the equipment. All MOTs are with the car, corroborating that the odometer's mileage (44,000 miles / 70,800 km) is in all likelihood, original and correct. This is a very nice example of a 12-cylinder engine amidsthips Ferrari, extremely rare in this right hand drive version.



1957 MERCEDES-BENZ 190 SL

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Voiture entièrement remise en état	• <i>Fully restored car</i>
Châssis n° 121 040 7501884	• Origine française	• <i>French provenance</i>
Moteur n° 121-10-016726	• Modèle élégant et confortable	• <i>An elegant and comfortable model</i>
100.000 - 130.000 €		



Immatriculée pour la première fois le 18 octobre 1957, cette voiture aurait été vendue neuve dans le Morbihan, l'actuel propriétaire tenant cette information des précédents. Achetée par lui en 2008 alors qu'elle était en cours de restauration, elle a été terminée par ses soins, sur un ensemble globalement très sain. La mécanique a fait l'objet d'un démontage complet, d'un contrôle et d'un remontage dans les règles, et le moteur est équipé de carburateurs Weber de 40 mm. Les trains roulants ont été entièrement remis en état et les jantes sont chaussées de pneus Michelin X très peu usés. La restauration a été achevée récemment et, lors de notre examen, il ne manquait plus que l'étoile de calandre, encore à

l'atelier de chromage. Elle sera bien évidemment remontée avant la vente. Tous les joints de carrosserie ont été remplacés et la capote est en excellent état. La sellerie en cuir rouge a fait l'objet d'une réfection et le tableau de bord présente un autoradio Pygmy d'époque. Le compteur affiche 32 671 km. Les 190 SL immatriculées neuves en France sont peu répandues. Elles sont d'autant plus désirables lorsqu'elles ont bénéficié d'une restauration complète et qu'elles sont prêtes à l'usage, comme l'exemplaire que nous proposons.

Registered for the first time on 18th October 1957, this car would have been sold new in the North West of France, according to the information given by the previous owner. The current owner purchased the car in 2008, while the car was being restored. He completed the restoration, on a generally very sound base. The mechanicals was completely dismantled, checked and reassembled as per quality restoration standards, and the engine has been equipped with 40mm Weber carburetors. The axels have been completely refurbished and the rims are shod with hardly worn Michelin X tires. The restoration was completed recently, and when we

inspected the car, only the star of the grille was missing, still under chrome plating. It will obviously be refixed before the auction. All body seals have been replaced and the hood is in excellent condition. The red leather upholstery has undergone a refurbishment and the dashboard features a Pygmy radio from the period. The odometer shows 32,671 km. It is rare to find a 190 SL registered new in France. It is all the more desirable when it has received a complete restoration, and is ready for use, as the example we are offering.



1979 MERCEDES-BENZ 280 SL AVEC HARD-TOP

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Trois propriétaires seulement	• <i>Three owners since new</i>
Châssis n° 107 042 10 006337	• Superbe état de conservation	• <i>Superb state of preservation</i>
30.000 - 50.000 €	• Faible kilométrage	• <i>Low mileage</i>



Achetée neuve à la concession Mercedes de Port Marly par un certain M. Meunier, cette voiture fut revendue, alors qu'elle avait 29932 km, en 1982, à un entrepreneur en retraite du Sud-Ouest. Ce dernier l'a conservée en la traitant amoureusement, ne s'en servant qu'une fois par semaine pour aller jouer au tiercé. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, la voiture affichant alors 49 000 km. Elle montre aujourd'hui à peine plus de 57 000 km.

Cette Mercedes 280 SL est équipée d'une boîte manuelle à quatre rapports et se présente dans un état de conservation superbe, avec une sobre livrée gris bleu, une sellerie en

cuir bleu et des moquettes assorties. Elle dispose d'un autoradio Becker moderne. La capote est en parfait état et un filet anti-remous a été ajouté. Cette voiture est accompagnée de ses carnets, d'un important dossier historique et vient de bénéficier d'une révision : la pompe à injection et les injecteurs ont été contrôlés dans une station Bosch de Brest, et les fluides ont été vidangés. Elle fonctionne parfaitement et les quatre pneus Michelin MXV sont peu usés.

Il est rare de trouver un exemplaire qui présente un historique aussi limpide, un kilométrage aussi faible, une origine française et un tel état de conservation.

Purchased new at the Mercedes-Benz garage of Port Marly by M. Meunier; this car was sold, when it had 29932 km, in 1982, to an entrepreneur who had retired to the Southwest of France. The latter kept the car in great loving care, using it only once a week. It was from him that the current owner made the acquisition when the car displayed 49,000 km. Today it shows a little over 57,000 km.

This Mercedes 280 SL is equipped with a four-speed manual transmission, and comes in a superb state of preservation, with a sober grayish blue livery, blue leather upholstery and

matching carpets. It features a modern Becker car radio system. The hood is in perfect condition and a wind deflector was added. The car comes with its manuals, an important history file and it recently received an overhaul: the injection pump and injectors were checked in a Bosch facility in Brest, and all fluids were drained. The car works perfectly well and the four Michelin MXV tires show little wear.

It is rare to find a car with such a clear history, a low mileage, a French provenance and which is in such a fine condition.

1970 MERCEDES-BENZ 280 SL AVEC HARD-TOP

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Voiture bien entretenue pour rouler	• <i>Car well maintained for driving</i>
Châssis n° 11304412021765 Moteur n° 13098312014654	• Ligne légère et élégante	• <i>Light, elegant styling</i>
60.000 - 80.000 €	• Modèle confortable, prestigieux et endurant	• <i>Comfortable, prestigious and strong model</i>



Sortie d'usine en octobre 1970 et vendue neuve dans la région de Chicago, cette voiture a passé l'essentiel de sa vie aux États-Unis. Son dernier titre de circulation la situait en Californie, avant qu'elle ne traverse l'Atlantique. L'actuel propriétaire a fait l'acquisition de cette 280 SL "Pagode" en juillet 2011, après avoir bénéficié d'une remise en état. Amateur exigeant et utilisant sa voiture essentiellement pour effectuer des voyages entre Paris et la Bretagne, il a fait réaliser toute une série de travaux visant à en parfaire la fiabilité. En 2012 : réfection des soubassements de la carrosserie et des longerons, ainsi que nettoyage du réservoir et installation d'une capote neuve en alpaga chez Atelier SL, à Paris. En 2013 : réfection de la boîte automatique, confiée au Centre

de Restauration et d'Entretien des Véhicules de Collection Mercedes-Benz à Stains. En 2014 : révision de l'allumage et des freins, ainsi que graissage complet. En 2014 : remplacement de la pompe à essence et contrôle du circuit d'alimentation. En Février 2015 : contrôle général et remplacement des éléments de suspension du moteur.

Cette voiture dispose d'une direction assistée, et la fiche Mercedes confirme qu'elle est bien équipée de son moteur d'origine. Tous les équipements sont en état de fonctionnement (y compris la radio d'origine) et les pneus Michelin XZ4 qui la chaussent présentent une usure faible. Entretenu pour rouler et de belle présentation, cet exemplaire équipé de son hard-top est prêt à prendre la route.

Having left the factory in October 1970 and sold new in the Chicago area, this car has spent most of its life in the United States. Its last registration document was issued in California, before it crossed the Atlantic. The current owner bought this 280 SL «Pagoda» in July 2011, after it had gone through restoration work. The demanding enthusiast used his car to travel between Paris and Brittany and had a great deal of work carried out to improve its reliability. In 2012: refurbished underbody and siderails, cleaning of fuel tank and fitting of a new alpaca hood by Atelier SL, Paris. In 2013: refurbishment of the automatic gearbox by the Mercedes Center for restoration and service in

Stains. In 2014: servicing of the ignition and brakes and full lubrication by Mercedes in Stains. In 2014: fuel pump replaced and fuel system checked, by Mercedes in Stains. In February 2015: general inspection with engine mounting components replaced, by Mercedes in Stains.

This car has power steering, and the Mercedes file confirms that it is fitted with its original engine. All equipments are in working condition (including the original radio) and the Michelin XZA tyres are hardly worn. Maintained to be driven and presented in lovely condition, this example, complete with its hardtop, is ready to hit the road.

1960 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Sortant d’une restauration de 1500 heures	• <i>Just out of a 1500 man-hours restoration</i>
Châssis n° AR149511640	• Rare version Veloce	• <i>Rare Veloce version</i>
80.000 - 120.000 €	• Tellement attractive dans ces coloris !	• <i>Very attractive in these colors!</i>



Française d'origine, cette Alfa Romeo Spider Veloce a fait l'objet à la fin de 2015 d'une restauration complète (« restauration à la rotisserie ») dans les ateliers de SDMS International/European Cars Legend. Quelque 1.500 heures de travail ont été consacrées à cette jolie sportive, pour lui rendre toute sa superbe. Voici une liste indicative des travaux effectués : peinture complète depuis les planchers, peinture de tous les éléments de carrosserie séparément, chromes neufs, moteur refait à neuf en respectant les spécifications Veloce, peinture des jantes, intérieur neuf (moquette et sellerie), capote neuve, ligne d'échappement neuve, réservoir d'essence neuf, suspension avant et arrière (ressorts, amortisseurs, triangles de suspension) neuve, freins et silentblocs de direction neufs. Ces

éléments ont été décapés, apprêtés et peints avec une peinture époxy haute résistance. Le faisceau électrique a été refait également. Cette voiture est accompagnée d'un courrier d'Alfa Storico confirmant qu'il s'agit d'une authentique Giulietta Spider Veloce. Rappelons que cette version est dotée d'une mécanique plus puissante que la Giulietta standard (90 ch à partir de 1959) qui la rend plus agréable et plus sportive à utiliser. Elle est aussi plus rare, puisque la production est inférieure à 3 000 exemplaires. Tout a été fait sur cette rare Alfa Romeo Giulietta Veloce, tant est si bien qu'avec sa teinte bleue ciel, moquettes bleues et sièges recouverts de cuir anthracite, elle est hautement désirable! Vous allez craquer pour elle !

Of French provenance, this Alfa Romeo Spider Veloce came out of a comprehensive restoration by the SDMS International/European Cars Legend workshops in late 2015. Around 1,500 hours were devoted to this pretty little sports car in order to make it look great again. The list of work done includes: complete paint from base upwards, painting of all body components separately, new chrome, renovation of the engine with respect to the Veloce specifications, painting of the rims and the interior was redone (carpet and upholstery). The car also received a new hood, a new exhaust system, a new fuel tank, new front and rear suspensions (springs, shock absorbers, new

brakes and shock mounts on the steering system. These elements of the car were stripped, primed and painted with high resistance epoxy paint. The wiring harness was also redone. The car comes with a letter from Alfa Storico confirming that it is an authentic Giulietta Spider Veloce. Note that this version has a more powerful engine than the standard Giulietta (90bhp from 1959) which makes it more enjoyable and sportier to use. It is also rarer, since the production run was less than 3000 units. The quality of its restoration, its sky blue shade, blue carpets and anthracite leather seats make this car highly desirable! You'll love it!



1986 FERRARI 412

Titre de circulation belge <i>Belgian registration</i> Châssis n° ZFFYD24B000063025 Moteur n° F101E01000134 65.000 - 85.000 €	• Très faible kilométrage • Excellent état d’origine • Dernier V12 Ferrari abordable	• <i>Very low mileage</i> • <i>Excellent original condition</i> • <i>Last affordable Ferrari V12</i>
---	--	--



En 1985, la Ferrari 412 remplaça la 400 GT. Sous une robe signée Pininfarina dont on pouvait louer l'élégance raffinée, la mécanique avait certes été améliorée mais le concept était resté le même pendant presque deux décennies. Son moteur 12 cylindres en V avait par rapport à la 400 son alésage augmenté d'1 mm, son taux de compression de 8,8 à 1 passant à 9,6 à 1. La 412 se distinguait de ses devancières par l'adoption du système ABS Bosch pour la première fois sur une Ferrari. Un système hydropneumatique garantissait à l'arrière de la voiture, un niveau constant par rapport au sol. Le volume du coffre était accrue et le pare-chocs avant redessinés ainsi que l'intérieur.

La voiture présentée est gris argent, intérieur cuir noir et a été livrée par Pozzi en mai 1986. Elle n'a parcouru qu'un peu plus de 38400 km, son moteur a été refait en 2008 (voir dossier photos) et ses pneus TRX Michelin remplacés. La boîte de vitesses et l'échappement ont été refaits chez Pozzi en 2011. Le dernier entretien a été effectué chez Fiorano Racing en décembre 2015 ainsi que la révision du système de climatisation. Le vendeur nous précise que tout fonctionne à bord et qu'elle est recensée par le club des Ferrari 400/412. Une des dernières opportunités de pouvoir se réjouir du chant du V 12 Ferrari à moindre coût.

In 1985, the Ferrari 412 replaced the 400 GT. The elegant Pininfarina body hid the improved mechanicals although its concept had remained for the same for nearly two decades. Its V12 engine had seen its cylinder bore increase by just 1mm compared to that of the 400. The compression ratio of 8.8 to 1 changed to 9.6 to 1. The 412 differed from its predecessors by the adoption of the Bosch ABS system for the first time in a Ferrari. A hydro-pneumatic system ensured that rear of the car stayed at a constant height from the ground. Boot space was increased, the front bumper redesigned, as well as the interior.

The car on offer is silver grey with black leather interior and was delivered by Pozzi in May 1986. It has covered just over 38,400 km; the engine was rebuilt in 2008 (see photo folder), and the TRX Michelin tyres replaced. The gearbox and the exhaust have been redone at Pozzi in 2011. The last service was carried out at Fiorano Racing in December 2015 and the air-conditioner was serviced at this point. The seller told us that everything works, and that it is registered by the Ferrari 400/412 club. One of the last opportunities to enjoy the music of a Ferrari V12 at a reasonable cost.

1987 FERRARI 328 GTB

Titre de circulation français <i>French registration</i> Châssis n° ZFFCA19S000073997 75.000 - 95.000 €	• Très belle présentation • Kilométrage limité (moins de 40 000 km d'origine) • Entretien régulier, carnet d'entretien d'origine	• <i>Very good presentation</i> • <i>Low mileage (less than 40,000 km since new)</i> • <i>Regularly maintained, with original log book</i>
--	--	--



Cette voiture a été vendue neuve en Suisse le 25 septembre 1987, par le Sportgarage de Stein, ainsi qu'en témoignent les carnets qui l'accompagnent. Elle a été ensuite immatriculée en 2006 en Allemagne, puis en mars 2007 en France, avant d'être achetée en septembre de la même année par le père des actuelles propriétaires. Les documents qui accompagnent cette Ferrari 328 GTB montrent qu'elle a été entretenue à intervalles réguliers. De plus, ils corroborent le kilométrage actuel de 39 570 km. Fin 2015, cette voiture a bénéficié d'une importante révision et, à cette occasion, les courroies, les fluides, les filtres, les vérins de coffre et la

batterie ont été remplacés, les freins bénéficiant de leur côté d'une purge complète. Le compteur kilométrique affichait alors 39 227 km. Notre essai a révélé un fonctionnement parfait. La voiture est très agréable à conduire et redoutable de précision. L'état de présentation, que ce soit au niveau de sa carrosserie de teinte rosso corsa que de sa sellerie en cuir beige clair, est superbe. Équipée de sa trousse à outils et de son cric d'origine, cette voiture fait sans doute partie des plus beaux exemplaires, parmi les 1 344 produits.

This car was sold new in Switzerland on the 25th of September 1987, by the Stein Sportgarage, as we can see from the books that come with the car. It was then registered in Germany in 2006, and subsequently in France, in March 2007, before being purchased in September of the same year by the father of the current owners. The documents accompanying this Ferrari 328 GTB show that it has been maintained at regular intervals. Furthermore, the documents corroborate the current mileage of 39,570 km. Towards the end of 2015, this car received extensive service, and, on this

occasion, the belts, fluids, filters, the boot cylinder mechanism and the battery were replaced, along with complete bleeding of the brakes. The odometer then showed 39,227 km. Our test drive showed that the car drove perfectly well. The car is great to drive and features formidable precision. The presentation of the car, in its rosso corsa shade and beige leather upholstery, is superb. Equipped with its original toolkit and jack, this car is probably one of the finest examples among 1,344 of the 328 GTBs produced by Ferrari.

1979 FERRARI 512 BB

Titre de circulation français <i>French title</i>	• Matching numbers	• <i>Matching numbers</i>
Châssis n° 28297 Moteur n° 00441	• Entre les mêmes mains depuis 1989	• <i>In the same hands since 1989</i>
240.000 - 280.000 €	• Entretien suivi, superbe présentation	• <i>Regularly maintained, superb presentation</i>



Française d'origine, cette voiture fût vendue neuve par Ch. Pozzi le 2 juillet 1979 à la société Ch. Lavauzelle SA et immatriculée en Haute Vienne le 10 juillet 1979. Elle était alors gris argent avec intérieur cuir beige. Elle a ensuite fait l'objet d'un entretien régulier chez l'importateur avant de subir un accrochage au niveau de la partie arrière droite en février 1980, alors qu'elle avait 28 000 km. La réparation fût effectuée chez le carrossier Vaccari en Italie, et l'importateur en informa naturellement l'usine. Un examen ultérieur nous a confirmé l'excellente exécution de la réparation. La voiture

est ensuite vendue à un industriel de la région parisienne en 1984 qui continue de la faire entretenir chez l'importateur. Elle affiche 37 000 km en avril 1986. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en août 1989. Outre le fait d'avoir peu changé de mains, cette BB512 a l'avantage d'un kilométrage qui se limite aujourd'hui à moins de 50 000 km. De plus, très méticuleux, son propriétaire lui a accordé un soin tout particulier tant du point de vue mécanique que cosmétique. La mécanique a été révisée en 2008 et début 2009 dans les ateliers Michel Mercier, alors que le compteur affichait 47 475 km.

Sold new in France by Ch.Pozzi on 2 July 1979, this car was first registered on 10 July 1979 by the French Company Ch. Lavauzelle S.A. The car was silver grey, with a beige leather interior. It has been regularly serviced by Pozzi before it was damaged at the right rear part in February 1980 when the car had 28 000 km on the odometer. It was repaired by an Italian coachbuilder named Vaccari and Pozzi of course informed Ferrari concerning this repair work. A subsequent examination confirmed the excellent quality of the repair. In 1984, the car was

sold to an industrial near Paris who continued to maintain the car at Pozzi. It had 37 000 km in April 1986 and the current owner purchased the car in August 1989. This BB512 has not only changed hands very few times, but has the added bonus of a low mileage, having covered only 48 900 km since new. Moreover, it has been looked after meticulously, both mechanically and cosmetically. The car was serviced in 2008 and early 2009 in the workshops of Michel Mercier, when the odometer read 47 475 km. At this point, the engine was removed



A cette occasion, la mécanique a été déposée et la distribution refaite, les mécaniciens procédant également au remplacement des conduites de refroidissement, du radiateur, des silentblocs d'amortisseurs, d'une barre stabilisatrice. Le réservoir d'essence recevait un nettoyage complet, l'ensemble des travaux totalisant plus de 19 000 €, comme en témoignent les factures jointes au dossier. Plus récemment, le démarreur a été refait et les six amortisseurs Koni ont été remplacés, de même que les quatre pneus Pirelli, qui sont à l'état neuf. Sur le plan de la présentation, cette voiture comporte des passages de

roues élargis, inspirés des versions compétition et déjà présents lors de son achat en 1989. Les jantes Cromodora (passées en 345 à l'arrière) viennent d'être refaites. Très bien préservé, l'habitacle est en très bel état et la voiture dispose d'un système d'air conditionné. Elle est équipée de sa trousse à outils d'origine. Plus rare que la version injection (929 exemplaires contre 1 007 à injection), la 512BB est la toute dernière Ferrari à carburateurs. A ce titre, cet exemplaire d'origine française, matching numbers, n'ayant connu qu'un nombre limité de propriétaires et entretenu avec soin, offre un indéniable attrait.

and the timing belt overhauled. At the same time, the mechanics replaced the cooling system, the radiator, the silent bloc shock absorbers, a stabiliser bar and the fuel tank was cleaned. The total for this work came to over 19 000 €, and invoices in the file document this. The starter motor has been refurbished more recently and the six Koni shock absorbers replaced, as were the four Pirelli tyres, now in as-new condition. Externally, the car has widened wheel arches, inspired by the competition models and already present when the car was bought

in 1989. The Cromodora wheels (now 345 at the rear) have recently been refurbished. Very well preserved, the passenger compartment is in excellent condition and the car has air-conditioning. It comes with the original toolkit. Rarer than the injection version (929 examples against 1 007 with fuel injection), the 512BB was the very last Ferrari to have carburettors. This matching numbers example, of French origin, with a limited number of owners, and carefully maintained, is particularly attractive.

1990 FERRARI F40

Titre de circulation autrichien <i>Austrian title</i>	• Deuxième main	• <i>Two owners</i>
Châssis n° ZFFGJ34B000084557	• Moins de 6 800 km d'origine	• <i>Less than 6 800 km from new</i>
Moteur n° F120A 21464	• Présentation impeccable	• <i>Impeccable presentation</i>
1.100.000 - 1.300.000 €	• Sortant de révision par Denzel Ferrari	• <i>Fresh from full service by Denzel Ferrari</i>

La voiture a été commandée le 28 janvier 1988 auprès de l'importateur autrichien Wolfgang Denzel, à Vienne, par Christian Schwemberger-Swarovski, membre de la famille du célèbre joaillier autrichien. Dans le dossier accompagnant la voiture, on retrouve la confirmation de commande auprès de l'usine. Le bon de

commande annonçait un prix avoisinant 3 600 000 schillings, et la facture finale s'élèvera à 4 060 000 schillings ! La fabrication ayant pris du retard, la voiture a été livrée à Vienne le 12 mai 1990.
Roulant peu, elle a passé une grande partie du temps chez Denzel, où elle était méticuleusement >>>

This car was ordered on 28 January 1988 from the Austrian importer Wolfgang Denzel, based in Vienna, by Christian Schwemberger-Swarovski of the famous Austrian Jewellery family. In the file with the car is the order confirmation from the factory, stating a price of 3 600 000

schillings. The final invoice was 4 060 000 schillings! Production was delayed and the car was not delivered until 12 May 1990. Driven sparingly, the car has spent a large part of its life at the Denzel workshop, where it has been meticulously maintained. The first owner sold it on >>>





>>> entretenue. Le propriétaire s'en est séparé le 27 octobre 1997, alors que le compteur n'affichait que 4 722 km. Deux mois plus tard, le propriétaire actuel décidait de faire installer un système anti-incendie OMP (facture du 16 décembre 1997) et demandait une révision complète chez Ferrari Wolfgang Denzel. L'auto en est sortie deux mois plus tard, comme en atteste son carnet d'entretien tamponné le 30 décembre 1997.

Depuis, elle n'a parcouru que 2 100 km et n'en comptabilise

aujourd'hui que 6 769 ! Le soin apporté à son entretien est resté irréprochable. Elle est passée en atelier, chez Denzel, en avril 1999, mai 2000, avril 2004, septembre 2008, décembre 2009, août 2010, avril 2012, septembre 2014, juillet 2015 et enfin mars 2016, pour respecter les recommandations du constructeur. La dernière révision n'a rien laissé au hasard (dossier photos et facture de 7 196 €). La voiture est évidemment accompagnée de ses carnets originaux, factures, courriers échangés entre les propriétaires et Ferrari, le tout

>>> **27 October 1997, when it had covered just 4 722 km. Two months later the current owner decided to have an OMP fire protection system installed (invoice dated 16 December 1997) and a full service carried out by Ferrari Wolfgang Denzel. The car left the workshop two months later, as confirmed by the service book, stamped 30 December 1997.**

Since that time it has covered 2 100 km and the odometer reads just 6 769 today! It has been treated to the highest level of care.

It went into the Denzel workshop in April 1999, May 2000, April 2004, September 2008, December 2009, August 2010, April 2012, September 2014, July 2015 and most recently March 2016, in line with the constructor's recommendations. The last service was thorough (there is a file of photos and a bill for 7 196€). The car comes with the original manuals, invoices and correspondence between the owners and Ferrari, in the original leather folder. There is also a cover, tool-kit,

dans la pochette en cuir originale. Housse, trousse à outils, brochure de présentation à la presse, certificat de Ferrari Classiche et rapport d'expertise estimant sa valeur à 1 200 000 € en décembre 2015 complètent la liste.

Seconde main, à peine 6 800 km parcourus, cette voiture n'a évidemment jamais été restaurée, et sa couche de peinture très fine sur le capot avant ou le pavillon de toit, où le carbone se devine, en est la preuve. Dans l'habitacle, seuls les sièges en cuir rouge et le volant

gagné de cuir différent de l'origine et confèrent à l'auto un style bien à elle tout comme les écopes de refroidissement des turbos et la barre de renfort qui ont été peintes. Avec son historique d'une grande simplicité, son faible nombre de propriétaires, sa belle provenance, son kilométrage extrêmement limité et son état magnifiquement préservé, cette Ferrari F40 fait sans doute partie des exemplaires les plus intéressants proposés actuellement sur le marché.

press presentation brochure, Ferrari Classiche certificate and expert report valuing the car at 1 200 000 € in December 2015.

Having covered just 6 800 km in the hands of two owners, this car has never been restored, as confirmed by the fine layer of paint on the front bonnet and the roof, where the carbon shows through. Inside, only the red leather seats and leather-covered steering wheel differ from the original, giving the car its own character, accentuated

by the turbo cooling vents and the strengthening bar which have been painted. With its straightforward history, low number of owners, excellent provenance, extremely low mileage and beautifully preserved condition, this Ferrari F40 must be one of the most interesting examples currently on the market.



2006 FORD GT HERITAGE

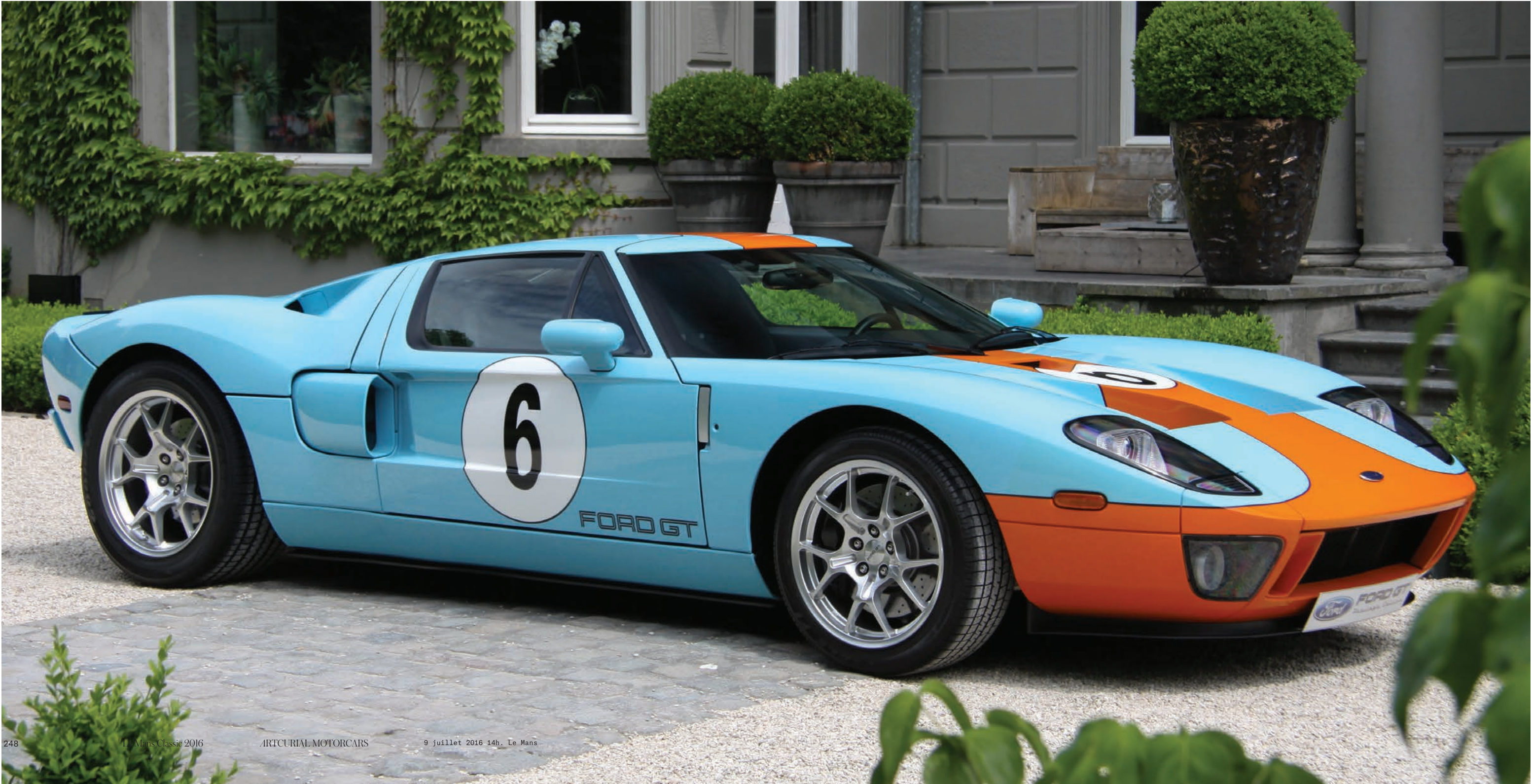
Titre de circulation autrichien <i>Austrian title</i>	• Rare version Heritage aux couleurs Gulf	• <i>Rare Heritage version in Gulf colours</i>
Châssis n° 1FAFP90S86Y400822	• Faible kilométrage	• <i>Low mileage</i>
400.000 - 450.000 €	• Présentation proche du neuf	• <i>As new presentation</i>

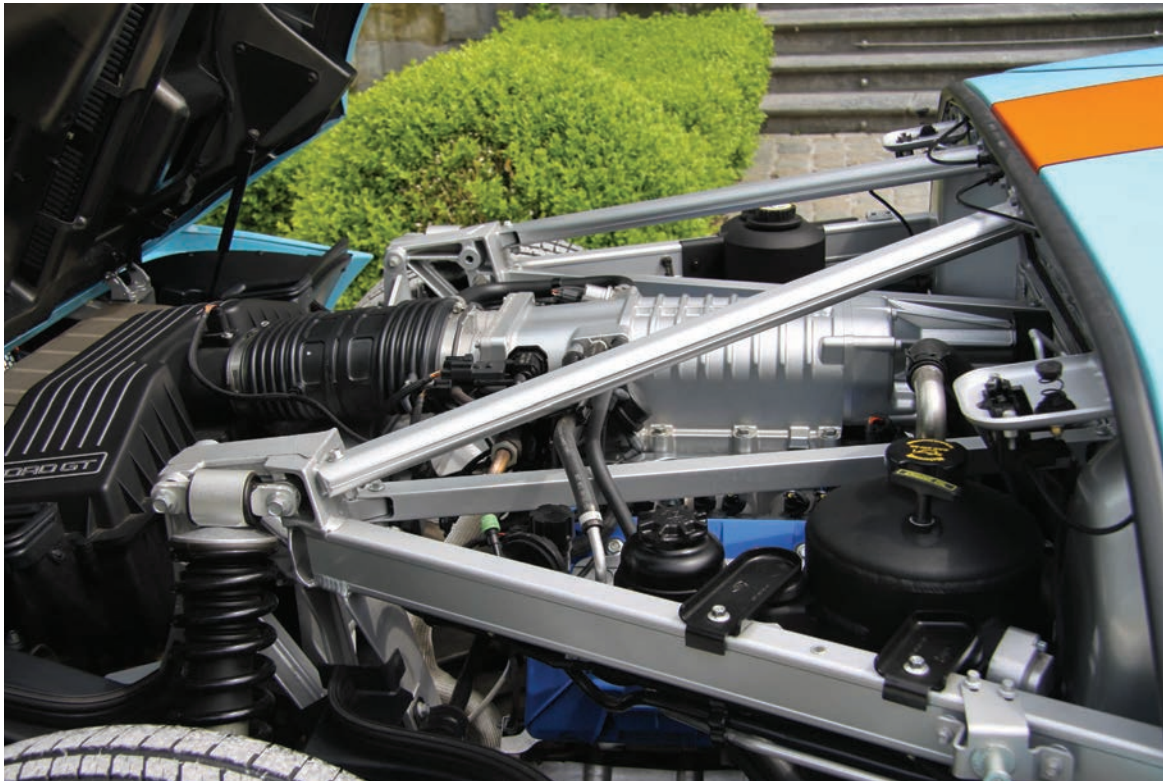
Vendue neuve aux États-Unis, cette voiture a été cédée en mai 2007 à M. Moser, de Gmünd (ville des premiers ateliers Porsche...), en Autriche. Elle affichait alors 4 441 miles (7 150 km environ). La voiture a été alors dédouanée et immatriculée au nom de son épouse. Gravement malade,

M. Moser s'est éteint en 2008 mais la voiture a continué à être utilisée régulièrement par sa femme et sa fille. En 2013, elles ont décidé de s'en séparer et l'ont vendue à l'actuel propriétaire.
La présentation de la Ford GT a fait partie des événements qui ont accompagné les festivités du >>>

Sold new in the United States, this car was acquired in 2007 by M. Moser, from Gmünd (the town of the first Porsche workshops). At that time it had some 4,441 miles on the clock, had been cleared for customs and was registered in his wife's name. Gravely ill, Mr Moser died in 2008 but his wife and

daughter continued to use the car regularly. They finally decided to part with it in 2013, and sold it to the current owner.
The presentation of the Ford GT was timed to coincide with the centenary celebrations of the marque, and just over 4 000 examples were produced in >>>





>>> centenaire de la marque, et elle n'a été produite qu'en 2005 et 2006 à un peu plus de 4 000 exemplaires. La version que nous présentons est une série limitée « Heritage », aux couleurs du pétrolier Gulf, selon le même dessin que sur la Ford GT40 de l'écurie John Wyer / Gulf ayant remporté les 24 Heures du Mans 1968. Elle n'a été fabriquée qu'en 2006, à 343 exemplaires, ce qui est évidemment beaucoup plus rare que la version standard. Elle bénéficie aussi de jantes spéciales et d'étriers de freins peints en gris.

Aujourd'hui, cette voiture est pratiquement neuve, avec sa peinture référence 1005 d'origine, et com-

porte encore le plastique d'usine sur la partie avant. Le compteur affiche 5 000 miles, soit à peine plus de 8 000 km et la voiture est accompagnée de ses carnets, de son jeu de clés complet et de tous les éléments qui étaient confiés au propriétaire quand il l'achetait neuve. Au moment de son importation en Autriche, un document « Carfax » a été demandé (qui répertorie les éventuels incidents qu'a connus la voiture, accidents, vols, etc.) et, pour notre exemplaire, il était vierge.

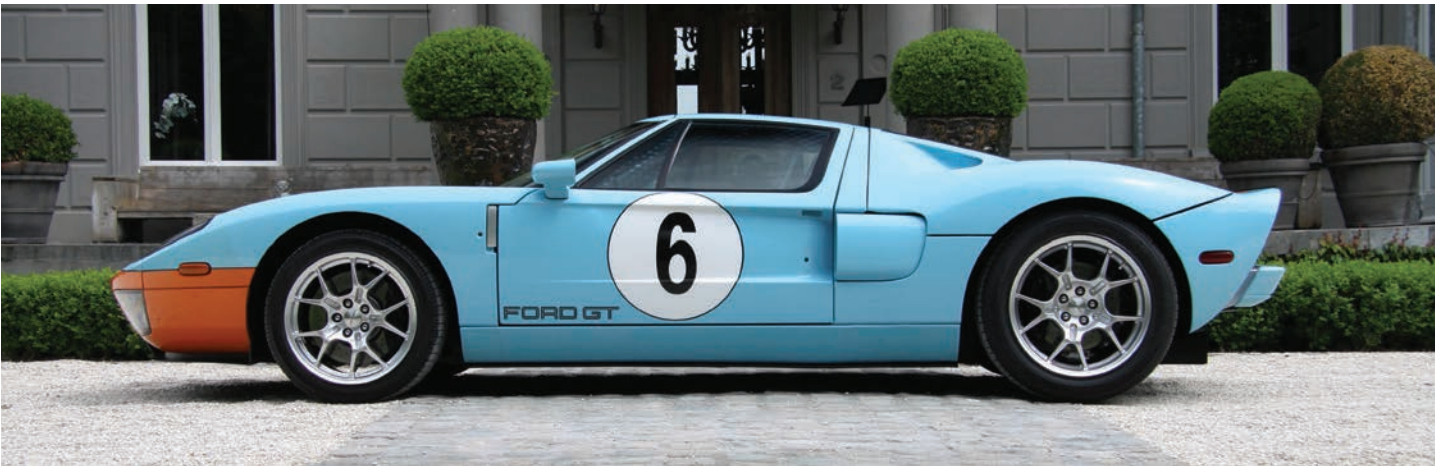
Cette supercar extrêmement rapide (0 à 100 km/h en 3,9 s) offre donc ici l'avantage d'une série spéciale et d'un état pratiquement neuf ce qui en fait un superbe collector.

>>> **2005 and 2006. The version on offer is from the limited "Heritage" series, presented in Gulf colours, to the same design as the John Wyer / Gulf team Ford GT40 that won the Le Mans 24 Hour race in 1968. Just 343 examples of this version were built, in 2006, making it much rarer than the standard version. The car also sports special wheels with grey-painted brake calipers.**

This car remains in as-new condition today, with its original paint reference 1005, still with the factory plastic on the front section. The odometer displays 5,000 miles, and the car comes with its manuals, full set of keys

and all the elements that were given to the owner when new. A "Carfax" document (which records all incidents such as accidents, thefts etc), was requested when the car was imported into Austria, and there are no entries on it for this car.

This extremely quick supercar (0 to 100 km/h in 3.9 s) has the added extra of being a special series example, in almost new condition, making it a perfect example to collect.



1976 ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET SÉRIE 1

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Désirable Série 1	• <i>Desirable Series 1</i>
Châssis n° DRX22381	• Récents travaux de remise en état	• <i>Recently overhauled</i>
35.000 - 45.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Voiture d'un luxe extrême et discret	• <i>Extremely luxurious, yet discreet car</i>



Vendue neuve en France, cette Rolls-Royce Corniche cabriolet était à partir de 1977 entre les mains d'un propriétaire parisien. En janvier 1996, elle était achetée par M. Lescure et affiche aujourd'hui 63 800 km.

Ayant peu roulé ces dernières années, elle a fait l'objet, début 2016, d'une remise en état générale, les travaux ayant porté sur les freins (étriers, remplacement du maître-cylindre), les pneumatiques (remplacement), la pompe à essence (remise en état), les durites (remplacement quand nécessaire). Les fluides ont été remplacés. La peinture a été refaite dans son élégante teinte noir à flancs gris et, à l'intérieur, les boiseries ont été restaurées ; les équipements ont

été contrôlés et réparés. Au total, plus de 20 000 € ont été dépensés.

Elle présente aujourd'hui une sellerie d'origine en cuir noir et passepoil gris bien conservée. Elle est équipée de sa trousse à outils, d'un parapluie Rolls Royce et de tous ses carnets en français, y compris le manuel d'entretien.

Il est rare de trouver un exemplaire aussi bien conservé, français d'origine, ayant bénéficié d'importants travaux. Il s'agit de plus d'une intéressante Série I, produite à 1 233 exemplaires seulement et dont la ligne élégante est dépourvue des gros pare-chocs qui alourdiront les versions ultérieures.

Sold new in France, this Rolls-Royce Corniche convertible had been owned by a Parisian since 1977. It was purchased by Mr. Lescure in January 1996 and the odometer reads 63,800 km today.

As the car had hardly been used in recent years, it received a general overhaul and service in early 2016. Work was done on the brakes (calipers, replacing of the master cylinder), tires (replaced), the fuel pump (refurbished), hoses (replaced when necessary). The fluids were drained and replaced. The painting was redone in its elegant black color with gray flanks, the interior woodworks were restored and the interior

equipments have been inspected and repaired. Overall, more than €20,000 were spent. Its original black leather upholstery and gray piping is well preserved. The car is equipped with its tool kit, a Rolls Royce umbrella and its manuals and log books which are in French, including the maintenance manual.

It is rare to find such a well preserved car, of French provenance, with so much work done to it. This is a most interesting series I, of which only 1,233 units were produced and the car's elegant lines have not been ruined by the big bumpers which were added to the later versions.

1958 MGA ROADSTER

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Travaux de remise en état récents	• <i>Recently overhauled</i>
Châssis n° YD3/834 Moteur n° 16 GA U 8508	• Belle présentation	• <i>Nice presentation</i>
20.000 - 30.000 € Sans réserve / <i>No reserve</i>	• Voiture agréable à utiliser	• <i>A pleasant to use car</i>



Achetée par l'actuel propriétaire alors qu'un début de restauration avait été effectué, cette voiture a été en 2015 confiée aux établissements Service Auto Villeneuve. La carrosserie a été entièrement reprise, la sellerie noire refaite. La mécanique a été remise en route, les carburateurs démontés et nettoyés, l'allumage contrôlé, les fluides vidangés et le démarreur remplacé. Les roues à rayons ont été remises en état et les pneus remplacés par des neufs, travaux complétés par une réfection de la ligne d'échappement, des freins et de la commande d'embrayage. La capote et les chromes sont en bon état et les caoutchoucs de carrosse-

rie ont été remplacés. En tout, les travaux effectués ont totalisé plus de 20 000 €. Un essai a révélé le bon fonctionnement général du véhicule, très agréable à conduire.

Cette voiture présente l'identité d'une rare version Twin Cam de 1958, conduite à gauche, export. En revanche, elle est équipée d'un moteur 1600 culbuté issu d'une version de mai 1959-mars 1961, ainsi que de freins à tambours, de jantes à rayons et de badges « 1600 » à côté des prises d'air, sur les ailes avant. Sa configuration correspond donc à une MGA classique, voiture fiable, facile et plaisante à utiliser.

Purchased by the present owner when the car was in the early process of being restored, this car was entrusted to the Service Auto Villeneuve garage in 2015. The body was stripped down and the black upholstery was redone. The mechanicals were overhauled, the carburetors opened up and cleaned, the spark plugs checked, all fluids were drained and the starter was replaced. The spoked wheels were restored and the tires replaced by new ones. These efforts have been completed by the restoration of the exhaust, brakes and clutch control. The hood and chrome are in good condition

and the body rubbers have been replaced. Overall, the work done totaled more than € 20,000. A test drive revealed that the car drove very nicely and worked well in general.

The car is the rarer Twin Cam 1958, left hand drive, export version, but it is powered by the 1600cc engine from the May 1959 - March 1961 period. It is equipped with drum brakes, spoked wheels, and the "1600" badges next to the vents on the front wings. Its configuration corresponds to that of a classic MGA, a reliable and pleasant car, which is easy to use.

1973 LANCIA FULVIA HF GROUP 4



Après avoir remporté le Championnat du Monde des Rallye en 1972, Lancia engagea trois voitures pour la première course de la saison 1973, le rallye de Monte Carlo. Les trois étaient des Lancia Fulvia 1.6 HF Group 4 lightweight. Sandro Munari était au volant de celle immatriculée TO H23321, Simo Lampinen de TO H23322 et le suédois Harry « Sputnik » Källström courrait sur la dernière TO H23323. La course se déroula sous la neige, Munari pris rapidement la tête mais fut victime d'un accident qui le poussa à abandonner. Seul Källström parvint a terminé la course au sein

de la Squadra Lancia, il finit 8e au classement général avec la Lancia Fulvia 1.6 HF Group 4 que nous présentons aujourd'hui à la vente. Lors du rallye de San Remo, Simo Lampinen obtient à son tour la 8e place du classement général du rallye de San Remo à son volant. Ballestrieri participa ensuite avec cette Lancia au Championnat Européen des Rallye avant de remporter ensuite le Rallye Coppa della Favera en février 1973 toujours à son volant. Pregliasco l'engagea à son tour pour le Championnat d'Europe au Rallye d'Essen en Allemagne et à celui de Semperit en mai.

Following a fantastic 1972 season in which Team Lancia won the World Rally Championship, three cars took part in the first race of the 1973 season: the Monte Carlo Rally. All were lightweight, 1.6 HF group 4 cars. Sandro Munari drove TO H23321, Simo Lampinen TO H23322 and Swedish pilot Harry "Sputnik" Källström drove the 3rd car: TO H23323. During the race, which took place in snowy conditions, Munari was in an early lead but had a crash which led to his retirement. The only

Squadra Lancia car to finish the rally was Källström's, which is the car presented at today's sale. "Sputnik", as Harry Källström was called, finished 8th overall. The car also took part in the San Remo Rally in which Simo Lampinen finished 8th. Ballestrieri took part in the European Rally Championship with this car and finished 1st overall at the Rally Coppa della Favera in February 1973. Pregliasco also drove the car in the European Championship at the German Essen Rally and the Semperit Rally in May.



Rallye de Monte Carlo 1973 © droits réservés



© droits réservés

Selon l'administration italienne, cette Lancia Fulvia HF Groupe 4, châssis n°002272, fut tout d'abord immatriculée TO H23323. A l'issue de la saison de 1973, Lancia la revendit à la Team Jolly. Elle reçu alors une nouvelle immatriculation sous le numéro MI V27387 au nom du directeur technique de l'équipe Angelo Del Monte. L'auto participa ensuite au Championnat des Rallyes italien en 1973 aux couleurs de la Team Jolly. Elle passa ensuite entre les mains de Stefano Gatti à Livourne qui l'immatricula à son nom sous son numéro d'immatriculation actuel. Cette Fulvia HF Groupe 4 prit part

à quelques rallyes mineurs au cours des années qui suivirent. En piteux état dans les années 1990 elle a été totalement restaurée depuis et reçu ses spécifications et couleurs Monte Carlo ainsi que les noms de Källström et de Billstams sur les côtés. Prête à prendre part à la majeure partie des rallyes et événements historiques dans le monde, dont le Tour Auto, cette voiture est un véritable morceau de l'histoire automobile.

According to the Italian PRA, chassis number 002272 was issued with registration number TO H23323. When Lancia sold the car to Team Jolly after the 1973 season, it was issued with a new number: MI V27387 and was registered on team Jolly's technical director Angelo Del Monte. It took part in the Italian Rally Championship in 1974 under the Jolly flag. They sold it to Stefano Gatti who registered the car with its current Livorno licence plate. The car was rallied in minor events all through the 1970s and

was in a fairly bad state in the 1990s. It has recently been fully restored and tuned to its Monte Carlo specification and colours with Källström and Billstams's names on the sides. Ready to take part in almost any historic rally event in the world, Tour Auto included, this car is a piece of motoring history.

1973 DE TOMASO PANTERA MODIFIÉE GT5S

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Allure spectaculaire	• <i>Spectacular looks</i>
Châssis n° 874*HPNNP05458	• Moteur spécial, très puissant	• <i>Special motor, very powerful</i>
65.000 - 85.000 €	• Dossier de factures	• <i>Invoices folder</i>



Sortie d'usine en août 1973, comme l'indique son numéro de série, cette De Tomaso a été immatriculée pour la première fois le 17 juin 1974. Les factures figurant au dossier précisent qu'elle appartenait en 1982 à un certain M. Prevot, à Levallois. En 1989, elle était la propriété d'un utilisateur lyonnais qui, en 1999, la cédait à un amateur des Yvelines. C'est à ce dernier que l'actuel propriétaire l'a achetée en 2001, à partir d'une annonce indiquant que la voiture avait bénéficié de modifications au niveau du moteur, des freins et de la suspension.

En 2006, l'actuel propriétaire a commandé chez Engine Factory un moteur neuf, version 418W, donné pour 515 ch ! Il sera installé début

2007 dans la voiture qui, par ailleurs, a reçu un kit carrosserie correspondant aux versions GT5S.

En 2014, le moteur bénéficiait d'une réfection complète et, en mai 2016, la voiture était confiée au carrossier du collectionneur pour qu'il reprenne quelques imperfections. Le dossier comporte un important dossier de factures depuis 1982.

L'intérieur est patiné et certains accessoires (manomètres, pommeau de levier de vitesse) sont plus récents, de même que les jantes.

Avec son moteur très puissant et son allure spectaculaire, cette voiture est une source certaine de sensations fortes.

Leaving the factory in August 1973, as indicated by its serial number, this De Tomaso was registered for the first time on 17th June 1974. The invoices on file indicate that it belonged in 1982 to a Mr. Prevot in Levallois. In 1989, it was the property of an enthusiast from Lyon, who, in 1999, sold the car to another one in the Yvelines. It was from the latter that the current owner bought the car in 2001, from an ad that announced that the car had benefited from modifications to its engine, brakes and suspension.

In 2006, the current owner commissioned Engine Factory for a new engine, version 418W,

which developed 515bhp! This engine was placed in the car in early 2007, and the car also received a body kit corresponding to the GT5S version.

In 2014, the engine benefited from a complete renovation, and in May 2016, the car was entrusted to the owner's coachbuilder to sort out some imperfections. The documents of the car includes an invoices folder since 1982.

The interior has a nice patina and certain accessories (gauges, gear knob) are more recent, as are the rims.

With its powerful engine and its spectacular looks, this car will surely thrill any true enthusiast.

1980 TALBOT SUNBEAM LOTUS

Titre de circulation français <i>French registration</i>	• Préparation de haut niveau	• <i>Top notch preparation</i>
Châssis n° R4DCYAL173619	• Voiture polyvalente et très performante	• <i>Versatile, high performance car</i>
60.000 - 80.000 €	• Modèle original	• <i>Unusual model</i>



Après avoir vu les travaux de Luis Gomes (Lugo Motorsport) au Portugal, le propriétaire de cette Talbot Sunbeam Lotus a décidé de lui confier sa voiture pour une préparation en vue de participer au rallye du Maroc et au rallye du Portugal. La caisse a été entièrement démontée et renforcée. Jim Little, le seul fournisseur de pièces Talbot compétition, s'est chargé des pièces mécaniques : boîte, pont, pièces moteur... Au final, un peu plus de 1 200 heures de travail ont permis un résultat irréprochable !

Le propriétaire de cette Sunbeam Talbot Lotus est lui-même un spécialiste des rallyes. Champion de France des coéquipiers sur NSU en 1970 et 1971, vice-champion de France avec Bruno Saby et Jean-Louis Clarr sur Opel Ascona Groupe 4, il nous a confié quelques anecdotes l'ayant incité à choisir cette monture : "Au rallye de Monte Carlo 1981, pour avoir été doublé plusieurs fois par

Guy Fréquelin et Jean Todt au volant de leur Sunbeam Talbot Lotus d'usine, la glisse permanente de cette redoutable bête de course m'occupait bien la tête... Il me fallait donc découvrir celle qui avait emporté le titre des constructeurs en 1981 !"

Monté par Bernard Goubet (Haute-Savoie) et développant 220 ch, le moteur associé à sa boîte et son pont court est un régal. La voiture, réglée pour la terre mais facilement modifiable pour tout type de revêtement, est vraiment polyvalente et offre un comportement très neutre et sain. Pourtant, à presque 70 ans, le propriétaire a décidé de raccrocher le casque et de se séparer de cette machine attachante et extrêmement performante, ce qui offre à un autre amateur la possibilité de profiter de cette voiture superbement préparée.

Having seen the work of Luis Gomes (Lugo Motorsport) in Portugal, the owner of this Talbot Sunbeam Lotus decided to give him his car in order to prepare it for the Rally of Morocco and the Rally of Portugal. The body was completely stripped, then strengthened. Jim Little, the only supplier of parts for competition Talbots, took care of the mechanical aspects: gearbox, transaxle, engine parts, etc. In the end, a little more than 1,200 hours of work went into this car, and the results are excellent!

The owner of this Talbot Sunbeam Lotus is himself a rally specialist. French champion as a co-driver in NSUs in 1970 and 1971, French runner-up with Bruno Saby and Jean-Louis Clarr with an Opel Ascona Group 4, he shared the stories which induced him to choose this car: "At the 1981 Rally Monte

Carlo we were overtaken several times by Guy Fréquelin and Jean Todt driving their factory-prepared Talbot Sunbeam Lotus. The permanent slides of this formidable racing machine were always in my head ... I had to discover the car who'd won the constructors' title in 1981!"

With a powertrain mounted by Bernard Goubet (from Haute-Savoie) and developing about 220 bhp, the engine mated to the close ration gearbox is a real treat. The car, designed for dirt roads but easily modifiable, is very versatile and offers a neutral and healthy dynamic behavior.

Close to 70 years old now, the owner has decided to put his helmet away and part with this endearing, high-performance machine, which gives the opportunity to another enthusiast to enjoy this beautifully prepared rally car.

ARTCURIAL

// Motorcars



Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972
Affiche des 24 Heures du Mans 1955

Estimation : 1 000 - 1 500 €

Michele Conti (1931 - 1996),
Ferrari D50, à l'échelle 1/2, 1990

Estimation : 45 000 - 65 000 €

AUTOMOBILIA

Le Mans - France

Vente aux enchères
Samedi 9 juillet 2016
11h

Contact :
Sophie Peyrache
+ 33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



M4 Sherman "105mm Howitzer", produit par Chrysler
au Detroit tank arsenal. "La Moskowa", char de la
2^{ème} DB du Maréchal Leclerc.

Aux couleurs du 501^{ème} Régiment de chars de com-
bats, ayant participé à la libération de Paris
le 25 août 1944



THE D-DAY SALE

Vente de l'ensemble du Normandy Tank Museum

Véhicules, engins,
matériel et accessoires
militaires américains
1939/1945

Catz - France

Vente aux enchères
Dimanche 18 septembre 2016

Contact :
Sophie Peyrache
+ 33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

ARTCURIAL
// Motorcars



‘ON THE ROAD’
Collection André Weber

Plus de 80 automobiles
sans prix de réserve

Vente aux enchères
Dimanche 9 octobre 2016

Contact :
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

ARTCURIAL
// Motorcars



1973 Porsche Carrera 2, 7L RS

Vente en préparation
AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS

Clôture du catalogue
Septembre 2016

Vente aux enchères
Octobre 2016

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

ARTCURIAL



Heuer collection d'amateur

HORLOGERIE DE COLLECTION

Semaine de ventes de
prestige à Monte-Carlo

Exposition publique
Du samedi 16 au
mardi 19 juillet 2016

Vente aux enchères
Lundi 18 juillet 2016

Hôtel Hermitage
Square Beaumarchais
Monte-Carlo

Contact:
Marie Sanna-Legrand
+33 (0)1 42 99 16 53
msanna@artcurial.com
www.artcurial.com

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

DIMANCHE 4 SEPTEMBRE
— 2016 —

LA RENCONTRE DE
L'ART & DE L'ELEGANCE

— AU DOMAINE DE CHANTILLY —

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM



AVEC LE PARRAINAGE DU MINISTÈRE DE
LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

RICHARD MILLE



DS AUTOMOBILES



Le Point



RADIO
CLASSIQUE

IDEC
GROUPE

www.metronomerace.com

contact@metronomerace.com

Location de voitures historiques en VHRS et VHC pour les grands rallyes régionaux Français
« Dauphiné, Ardèche, écreuil, Ventoux... » et les rallyes internationaux « Monte-Carlo
Historique, Portugal, Costa Brava... »

**10 VOITURES AU DEPART DU MONTE CARLO HISTORIQUE 2016
10 VOITURES CLASSEES À L'ARRIVÉE**



**Orchestration de team management pour participation aux grands rallyes historiques
avec assistance technique et administrative.
Apprentissage du pilotage et co-pilotage en VHR et VHRS en véhicule historique.**

Voitures à disposition : BMW 2800 CS, BMW 2002 TI et TII, GOLF GTI 1600, AUDI QUATTRO 200 CV,
OPEL GT 1900 CONRERO, VOLVO 122S AMAZON, FORD ESCORT MK1, MK2, MK3,
LANCIA MONTE CARLO, R5 ALPINE, R5 GT TURBO, ALFA ROMEO COUPÉ BERTONE

Présent au Tour de Corse Historique



Christophe D'INDY : 06 09 18 32 79
Les Petits Faugs - 07440 Boffres

Etienne GOLDET : 06 11 60 58 77
6 rue Rabelais - 26000 Valence

www.metronomerace.com



« Amateur de hautes performances,
je salue celles des produits Meguiar's ! »

Marcel,
1965 Corvette C2 Stingray

Meguiar's
since 1901

CEUX QUI CONNAISSENT L'AUTOMOBILE...
CONNAISSENT MEGUIAR'S !

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus
proche, en appelant le **N° Vert 0 800 800 193** ou visitez notre site www.meguiars.fr

Disponible sur
App Store



CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régies par les articles L 321-4 et suivants du Code de Commerce. En cette qualité, Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial 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'acquéreur 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 transmises verbalement, 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.

d) 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. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

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

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen

du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refu-

ser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d' Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

- 1) Lots en provenance de l'UE:
- De 1 à 900 000 € : 16% +TVA au taux en vigueur
- Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O). 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, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intra-communautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs,

relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) 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 étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait Kbis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq

points,

- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

k) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.

En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la priseé.La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



V_2_FR_MC

CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial SAS by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative pupose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of

technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 48hours after the sale if the lot id not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the

course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

- 1) Lots from the EU:
 - From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
 - Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.

2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 20% for jewelry and watches, motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of written proof oval of vehicles must take place according to the schedule indicated earlier in this catalogue.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial SAS will be authorized

to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

k) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V_2 _FR_MC

ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

ASSOCIÉS

Comité exécutif:
François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**
Matthieu Lamoure, **directeur général d’Artcurial Motorcars**
Joséphine Dubois, **directeur financier et administratif**

Directeur associé senior:
Martin Guesnet

Directeurs associés:
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert

Conseil de surveillance et stratégie :
Francis Briest, **président**
Axelle Givaudan, **secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles**

Conseiller scientifique et culturel :
Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

Président d’honneur :
Hervé Poulain

Vice-président :
Francis Briest

Conseil d’Administration :
Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard, Nicole Dassault, Laurent Dassault, Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert, Nicolas Orlowski, Hervé Poulain

SAS au capital de 1797000 €
Agrément n° 2001-005

FRANCE

Bordeaux
Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Artcurial Lyon
Michel Rambert
Commissaire-Priseur:
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin – 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

Artcurial Marseille
- Stammegna et associé
22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
Contact: Clémence Enriquez, 20 18

Montpellier
Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Artcurial Toulouse
Vedovato - Rivet
Commissaire-Priseur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat – 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

Arqana
Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe :
Martin Guesnet, 20 31
Assistante :
Héloïse Hamon, 64 73

Allemagne
Moritz von der Heydte, directeur
Vera Schneider, assistante
Galeriestrasse 2 b
80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

Autriche
Caroline Messensee, directeur
Jacqueline Muehlbacher, assistante
Rudolfsplatz 3 – 1010 Wien
T. +43 1 535 04 57

Belgique
Vinciane de Taux, directeur
Stéphanie-Victoire Haine, assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

Italie
Gioia Sardagna Ferrari, directeur
Marta Ometto, assistante
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 – 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

Monaco
Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Résidence Les Acanthes
6, avenue des Citronniers 98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

Chine
Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District – Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Israël
Philippe Cohen, représentant
T. +33 (0)1 77 50 96 97
T. +33 (0)6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles :
Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif et financier :
Joséphine Dubois, 16 26

Comptabilité et administration
Comptabilité des ventes :
Responsable: Marion Dauneau,
Charlotte Norton

Comptabilité générale:
Responsable: Virginie Boisseau
Sandrine Abdelli, Marion Bégat,
Sandra Margueritat, Mouna Sekour

Responsable administrative des ressources humaines:
Isabelle Chênaïs, 20 27

Logistique et gestion des stocks
Directeur: Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout, Laurent Boudan, Denis Chevallier, Julien Goron, Lionel Lavergne, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane
16 57 / 16 37
shippingdt@artcurial.com

Relations clients
Anne-Caroline Germaine, 17 01

Ordres d’achat, enchères par téléphone
Direction :
Thomas Gisbert de Callac, 20 51
Sixtine Boucher, Kristina Vrzests
bids@artcurial.com

Marketing, Communication et Activités Culturelles
Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing Europe :
Florence Massonnet, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Responsable des relations presse :
Jean-Baptiste Duquesne, 20 76
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43
Isaure de Kervénoaël, 20 86

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d’orient
Spécialiste junior :
Mathilde Neuve-Église, 20 75
Administrateur:
Clémence Enriquez, 20 18
Béatrice Nicolle, 16 55

Archéologie
Expert : Daniel Lebourrier
Contact : Isabelle Bresset, 20 13

Artcurial Motorcars
Automobiles de Collection
Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialiste : Antoine Mahé
Spécialiste junior :
Gautier Rossignol
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations et de l’administration :
Iris Hummel, 20 56
Administrateur :
Anne-Claire Mandine, 20 73

Automobilia
Aéronautique, Marine
Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, 20 41

Art d’Asie
Directeur :
Isabelle Bresset, 20 13
Expert :
Philippe Delalande
Administrateur-catalogueur:
Qinghua Yin, 20 32

Art Déco
Spécialiste :
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste junior :
Cécile Tajan, 20 80
Experts : Cabinet d’expertise
Marcilhac

Art Tribal
Direction :
Florence Latieule, 20 38

Bandes Dessinées
Expert : Éric Leroy
Administrateur :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux
Directeur : Julie Valade
Spécialiste : Valérie Goyer
Experts: S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur:
Marianne Balse, 20 52

Curiosités, Céramiques et Haute Époque
Expert : Robert Montagut
Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

Inventaires
Directeur : Stéphane Aubert
Directeur adjoint :
Astrid Guillon
Consultants :
Jean Chevallier, Catherine Heim
Administrateurs:
Clémence Enriquez, 20 18
Béatrice Nicolle, 16 55

Livres et Manuscrits
Spécialiste:
Guillaume Romaneix
Administrateur:
Lorena de La Torre, 16 58

Mobilier, Objets d’Art du XVIII° et XIX° s.
Directeur:
Isabelle Bresset
Céramiques, expert:
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts:
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste junior:
Filippo Passadore
Administrateur:
Gabrielle Richardson, 20 68

Montres
Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffrey Ader
Administrateur :
Justine Lamarre, 20 39

Orientalisme
Directeur : Olivier Berman, 20 67
Administrateur :
Hugo Brami, 16 15

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes
Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur:
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes
Direction:
Isabelle Boudot de La Motte
Administrateurs:
Juliette Leroy, 20 16
Thaïs Thirouin, 20 70

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX° s.
Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Administrateur-catalogueur :
Alix Fade, 20 07

Vins Fins et Spiritueux
Experts : Laurie Matheson
Luc Dabadie
Administrateur:
Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

Hermès Vintage & Fashion Arts
Directeur : Pénélope Blanckaert
Spécialiste junior :
Élisabeth Telliez

Administrateur : Audrey Sadoul
T. +33 1 58 56 38 13

Direction des départements du XX° s.
Vice-président :
Fabien Naudan
Assistante :
Alma Barthélemy, 20 48

Design
Directeur : Emmanuel Berard
Catalogueur Design :
Claire Gallois, 16 24
Consultant Design Scandinave:
Aldric Speer
Administrateur Design
Scandinave:
Capucine Tamboise, 16 21

Estampes, Livres Illustrés et Multiples
Administrateur :
Pierre-Alain Weydert, 16 54

Photographie
Expert:
Christophe Lunn
Administrateur:
Capucine Tamboise, 16 21

Urban Art
Limited Edition
Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Administrateur-catalogueur :
Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne
Directeur Art Impressionniste & Moderne : Bruno Jaubert
École de Paris, 1905-1939:
Expert : Nadine Nieszawer
Spécialiste junior:
Stéphanie de Dumast
Recherche et certificat:
Jessica Cavallero
Historienne de l’art:
Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain
Responsables :
Karim Hoss
Hugues Sébilleau
Recherche et certificat:
Jessica Cavallero
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateur :
Vanessa Favre, 16 13

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud
Oliveux, Matthieu Fournier,
Astrid Guillon, Thaïs Thirouin

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails
des collaborateurs
d’Artcurial s’écrivent comme
suit : initiale du prénom
et nom @artcurial.com, par
exemple : iboudotdelamotte@
artcurial.com

Les numéros de téléphone
des collaborateurs d’Artcurial
se composent comme suit :
+33 1 42 99 xx xx

Affilié
À International
Auctioneers



ORDRE D’ACHAT
ABSENTEE BID FORM

LE MANS CLASSIC 2016
Vente n°2929
Samedi 9 juillet à 14h
Circuit des 24 Heures - 72000 LE MANS

☐ Ordre d’achat / Absentee bid

☐ Ligne téléphonique / Telephone

Pour les lots dont l’estimation est supérieure à 500 euros
For lots estimated from € 500 onwards

Téléphone / Phone :

Code banque
BIC or swift

Numéro de compte / IBAN :

Clef RIB :

Code guichet :

Nom de la Banque / Name of the Bank :_____

Adresse / POST Address:_____

Gestionnaire du compte / Account manager :_____

Nom / Name :_____

Prénom / First Name :_____

Société / Compagny :_____

Adresse / Address :_____

Téléphone / Phone :_____

Fax : _____

Email : _____

Merci de bien vouloir joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d’identité (passeport ou carte nationale d’identité) si vous enchérissez pour le compte d’une société, merci de joindre un extrait KBIS de moins de 3 mois.
Could you please provide a copy of your id or passport if you bid on behalf of a company, could you please provide a power of attorney.

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

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your 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	Description du lot / Lot description	Limite en euros / Max. euros price
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

Les demandes d'enchères téléphoniques doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente. Ce service est offert pour les lots dont l’estimation basse est supérieure à 500 €.

To allow time for processing, absentee bids should received at least 24 hours before the sale begins. This service is offered for the lots with a low estimate above 500€.

Les ordres d’achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.

To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

À renvoyer / Please mail to :

Artcurial SAS
7 Rond-Point des Champs-Élysées - 75008 Paris
Fax: +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire / Required dated signature

ARTCURIAL
// Motorcars

Crédits photos

Franck Camuzat
Lots 124, 125

Dirk de Jager
Lots 136, 137, 144, 158, 162, 166, 186, 193, 213

Bernard Delorme
Lot 117

Richard Echasseriau
Lots 131, 200

Hannes Friesenegger
Lots 105, 129, 183, 196

Haydar Koyupinar
Lots 119, 120, 121, 122

Philippe Louzon
Lots 118, 126

Christian Martin
Lots 118, 150, 164

Antoine Pascal
Lots 138, 188, 199, 205, 209

Björn Tiedemann
Lot 143

Remerciements

Automobile Club de l’Ouest

Informations historiques

Marcel Massini
Pierre-Yves Laugier
Jean-Paul Tissot
Dino Bandini
Christophe Pund
Patrick Delàge
Jürgen Barth
Tony Adriansen / Corsa Research

Ecrivains

Giacomo Rizzotto
Eric Hélaine

Traducteurs

Rebecca Ruff
Gautam Sen

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

Vidéos

David Koskas



En souvenir de notre ami
Gérard Anthony

