

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 2

LUNDI 13 JUIN 2011 À 17H ET 19H
PARIS – HÔTEL MARCEL DASSAULT



ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

Hôtel Marcel Dassault
7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan
Isabelle Bresset

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 2
VENTE N° 2015

Contact pendant l'exposition / *Contact during viewing*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39

Commissaire-Priseur / *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
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32
Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92
pnovikoff@artcurial.com

Frédéric Stoesser,
consultant
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

Estelle Perry,
consultant automobilia
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com

Administration / *Communication*
Iris Hummel,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39
ihummel@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES / *Public viewing*

Samedi 11 juin 2011
10h – 19h
Dimanche 12 juin 2011
10h – 19h
Lundi 13 juin 2011
10h – 17h

Saturday 11th June 2011
10am – 7pm
Sunday 12th June 2011
10am – 7pm
Monday 13th June 2011
10am – 5pm

VENTE LE LUNDI 13 JUIN
AUTOMOBILIA À 17H
VOITURES DE COLLECTION À 19H

Auction on Monday 13th June 2011
5pm: automobilia
7pm: motorcars

Catalogue online
www.artcurial.com/gp2011

Comptabilité des ventes / *accounting*
Marion Carteirac,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
mcarteirac@artcurial.com

Mascottes de radiateur
Radiator mascots

1
«CHEVALIER BAYARD»

Emblème des automobiles Clément- Bayard. Bronze argenté. Base décolletée, socle en bois. H : 16 cm, avec hampe : 26 cm.
Emblem for Clément- Bayard automobiles. Silvered bronze. Cut away base, wooden plinth. H : 16 cm, with pillar : 26 cm.

700 – 1200 €

2
«EN AVANT»

Signée F. Bazin. Bronze argenté art déco. Montée sur socle en marbre. H : 14 cm.
Signed F. Bazin. Art Deco silvered bronze. Mounted on marble plinth. H : 14 cm.

700 – 1200 €

3
«BOULEDOGUE À LA CHAÎNE»

Editions Marvel, bronze argenté art déco. Premier prix du concours de l'Auto en 1923. Grand modèle. Montée sur socle en bois. H : 11 cm.
Edition Marvel, art deco silvered bronze. First prize for the 1923 concours de l'Auto. Mounted on wooden base. H : 11 cm.

350 – 600 €

4
«SERPENT - VIPÈRE»

Signée C. Brau, bronze argenté avec thermomètre. Montée sur bouchon. H : 8,5 cm.
Signed C. Brau, silvered bronze with thermometer. Mounted on radiator cap. H : 8,5 cm.

700 – 1200 €

5
«AU BORD DU NID»

Signée A. Bouraine, bronze. Version de luxe : patine verte, bec en ivoire et yeux en verre. Numérotée, estampillée. Montée sur un bouchon Citroën. H : 14 cm.
Signed A. Bouraine, bronze. Luxury version : green patina. Ivory beak and glass eyes. Numbered and stamped. Mounted on a Citroën radiator cap. H : 14 cm.

700 – 1400 €



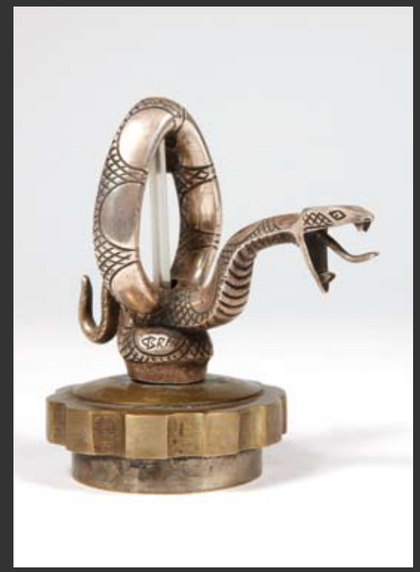
1



2



3



4



5

6

«JEANNE D'ARC AU BOUCLIER»

Signée de Real Del Sarte. Bronze argenté. H : 18 cm.
Signed by Real Del Sarte. Silvered bronze. H : 18 cm.

800 – 1500 €

7

«EGYPTIENNE AILÉE»

Signée M. Bonnot. Bronze argenté, numéroté 182. Grand modèle. Montée sur socle en bois. Bien complet de son serpent sur la coiffe. H : 19 cm.
Signed M. Bonnot. Silvered bronze, numbered 182. Grand model. Mounted on wooden base. Complete with serpent on headdress. H : 19 cm.

600 – 1 000 €

8

«LE MOUSSE SIFFLEUR»

Bronze. Montée sur socle en bois. H : 14 cm.
Bronze. Mounted on wooden base. H : 14 cm.

500 – 900 €

9

«MÉPHISTO»

Signée M. Podiebrad, bronze argenté. Montée sur socle en bois. H : 14 cm.
Signed M. Podiebrad, silvered bronze. Mounted on wooden base. H : 14 cm.

600 – 1 000 €

10

« MANCHOT»

Signée Et. Mercier, bronze argenté. Montée sur socle en marbre. H : 10 cm.
Signed Et. Mercier, silvered bronze. Mounted on marble plinth. H : 10 cm.

300 – 500 €

11

«EN ROUTE»

Signée M. Guiraud - Rivière, bronze argenté à double patine. Montée sur bouchon. H : 13 cm.
Signed M. Guiraud - Rivière, silvered argenté with rich patina. Mounted on radiator cap. H : 13 cm.

1 200 – 2 000 €



6



7



8



9



11

12
«MERCURE»

Mascotte américaine, rechromée. Manque le caducée dans la main gauche. Vendue en l'état. H : 21 cm.
American Mascot, rechromed. Missing the caduceus in the left hand. Sold as seen. H : 21 cm.

50 – 100 €
Sans réserve — no reserve

13
«COCOTTE»

Emblème des automobiles Voisin, corps d'une seule pièce, ailes en feuille d'aluminium rivées sur le corps. Bouchon et thermomètre d'origine. H : 23 cm.
Emblem for Voisin automobiles, body in one piece, wings sheet aluminium riveted to body. Original radiator cap and thermometer. H : 23 cm.

1 000 – 2 000 €

14
«NINI CANARD»

Signée M. Bertin, bronze à deux patines.
Montée sur bouchon. H : 11,5 cm.
Signed M. Bertin, bronze with rich patina. Mounted on radiator cap. H : 11,5 cm.

500 – 900 €

15
«SPIRIT OF ECSTASY»

Emblème des automobiles Rolls- Royce, signée R.R Ltd – C. Sykes, gravée dans l'aile gauche « Trade Mark Reg » et dans l'aile droite « Reg.Us.Pat.off », datée sur la base 6/2/11 . Maillechort. H : 12 cm.
Rolls-Royce emblem, signed R.R Ltd – C. Sykes, engraved on left wing « Trade Mark Reg » and on right wing « Reg.Us.Pat.off », dated on base 6/2/11 . Nickel silver. H : 12 cm.

300 – 600 €

16
«LION»

Emblème des automobiles Peugeot, signée M. Marx. Bronze, patine bronze. Taille médiane. H : 12 cm.
Emblem for Peugeot, signed M. Marx. Bronze, bronze patina. H : 12 cm.

200 – 400 €

17
«CACATOÈS»

Signée Bourcart, bronze argenté.
Montée sur bouchon, H : 14 cm.
Signed Bourcart, silvered . Mounted on radiator cap H : 14 cm.

600 – 1 200 €

18
«VAMPIRE, CHAUVE-SOURIS»

Signée Bofill, bronze patine bronze. Montée sur socle en marbre. H : 9 cm.
Signed Bofill, bronze, bronze patina. Mounted on marble plinth. H : 9 cm.

1 100 – 1 800 €

19
«LA CHOUETTE»

Signée Bigard, métal composé argenté. Montée sur socle en bois. H : 10 cm.
Signed Bigard, silvered metal compound. Mounted on wooden base. H : 10 cm.

350 – 700 €



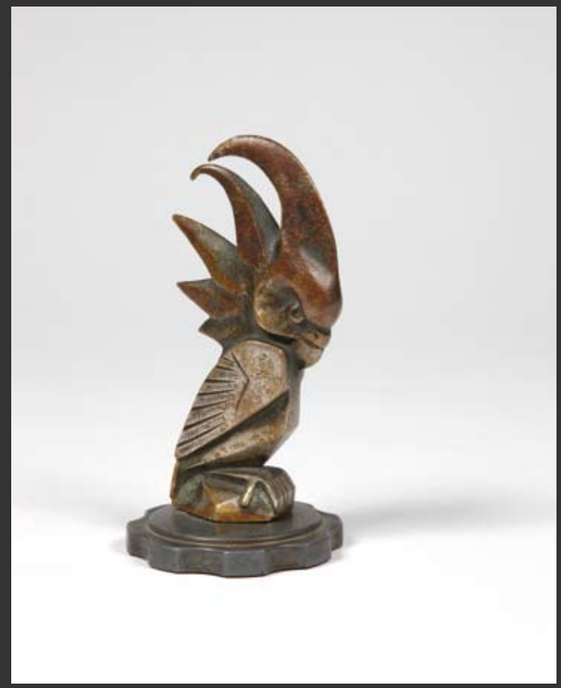
13



14



15



17



18



19

Affiches
Posters

20
«LES 24 HEURES DU MANS 1923»

Signée H.A. Volodimer. Editions CH. Hirvyl à Angers.
Encadrée, 60 x 88 cm.
Signed H.A. Volodimer. Published by CH. Hirvyl, Angers. Framed, 60 x 88 cm.

2 000 – 3 500 €

21
«LANCIA RECOMMANDE VEEDOL»

Affiche photographique en couleur, datée 5/36.
Entoilée, 56 x 74 cm.
Photographic poster in colour, dated 5/36. Laid to linen, 56 x 74 cm.

700 – 1 200 €

22
«RIFILOIL»

Maga à Paris, datée Novembre 1921.
Entoilée, 136 x 94 cm.
Maga à Paris, dated Novembre 1921. Laid to linen, 136 x 94 cm.

1 700 – 3 000 €

23
«DUNLOP FORT»

Imprimerie J.C à Paris, vers 1935. Entoilée, 150 x 99 cm.
Printed by J.C , Paris, c.1935. Laid to linen, 150 x 99 cm.

1 000 – 1 800 €

24
«AVERTISSEUR GENTILHOMME»

Signée Jean Routier, affiche Gaillard à Paris. Début XXe.
Entoilée, 159 x 118 cm.
Signed Jean Routier, poster Gaillard, Paris. Early 20th century. Laid to linen, 159 x 118 cm.

1 400 – 2 500 €



20



21



22



23



24

Estampes & Lithographies
Prints & Litographs

25
MARIE LAURENCIN
(1885- 1957)

« La première voiture Renault 1898 »
Lithographie signée au crayon en bas à droite, numérotée 190 / 500 et légendée en bas au centre. Encadrée 57 x 37 cm.
Lithograph signed in pencil lower right, numbered 190 / 500 and captioned centre bottom. Framed 57 x 37 cm.

Bibliographie :
« L'Art et l'Automobile » par Hervé Poulain, les clefs du temps 1973. Une œuvre identique reproduite page 45.

1 000 – 1 800 €
Sans réserve — no reserve

26
MIRGALET
(Né en 1950)

« A tout Berzingue »
Lithographie légendée au crayon par l'artiste, numérotée 2/15, signée et datée 93 en bas à droite. Encadrée, 75 x 55 cm.
Lithograph captioned in pencil by the artist, numbered 2/15, signed and dated 93 lower right. Framed, 75 x 55 cm.

300 – 500 €



25

27
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« En visite » Le Lévrier et l'Hirondelle Renault.
Lithographie rehaussée, signée et commentée en bas à gauche, titrée au centre. Encadrée 44 x 88 cm.
Enhanced lithograph, signed and annotated bottom left, titled in centre. Framed 44 x 88 cm.

200 – 300 €
Sans réserve — no reserve

28
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« La Renault de Szisz, futur vainqueur, au grand prix de l'ACF 1906 »
Lithographie rehaussée, reproduite dans son ouvrage « 10 ans de courses ». Signée en bas à droite. Encadrée, 23 x 37 cm
Enhanced lithograph, reproduced in artist's publication « 10 ans de courses ». Signed lower right. Framed, 23 x 37 cm.

80 – 150 €
Sans réserve — no reserve

29
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« Un match Moderne »
Lithographie rehaussée, match auto contre avion. Signée et datée 1908 en bas à gauche. Encadrée, 88 x 41 cm.
Enhanced lithograph, car versus plane. Signed and dated 1908 bottom left. Framed, 88 x 41 cm.

200 – 300 €
Sans réserve — no reserve

30
GOURSA DIT «SEM»
(1863 – 1934)

« La 40 Cv. Renault »
Lithographie signée en bas à droite. Encadrée 43 x 29 cm.
Lithograph signed bottom right. Framed 43 x 29 cm.

80 – 150 €
Sans réserve — no reserve

31
R. TURIAULT

« Marcel Renault »
Lithographie signée et datée octobre 03 en bas à droite, titré en bas à gauche. Représentation posthume de Marcel Renault dans la course Paris – Madrid de Mai 1903. Editeur Tuck & fils, encadrée 37 x 56 cm.
Lithograph signed and dated October 03 bottom right, titled bottom left. Posthumous representation of Marcel Renault in the Paris - Madrid race of May 1903. Publisher Tuck & fils, framed 37 x 56 cm.

150 – 300 €
Sans réserve — no reserve


27


28


29

L'artiste Michel Lecomte offre les œuvres suivantes
au bénéfice de l'Association créée pour le renouveau de l'Ecurie Pescarolo.
The artist Michel Lecomte offers the following works
with funds raised donated to the Association created to support the Pescarolo Team.

32
MICHEL LECOMTE
(né en 1935)

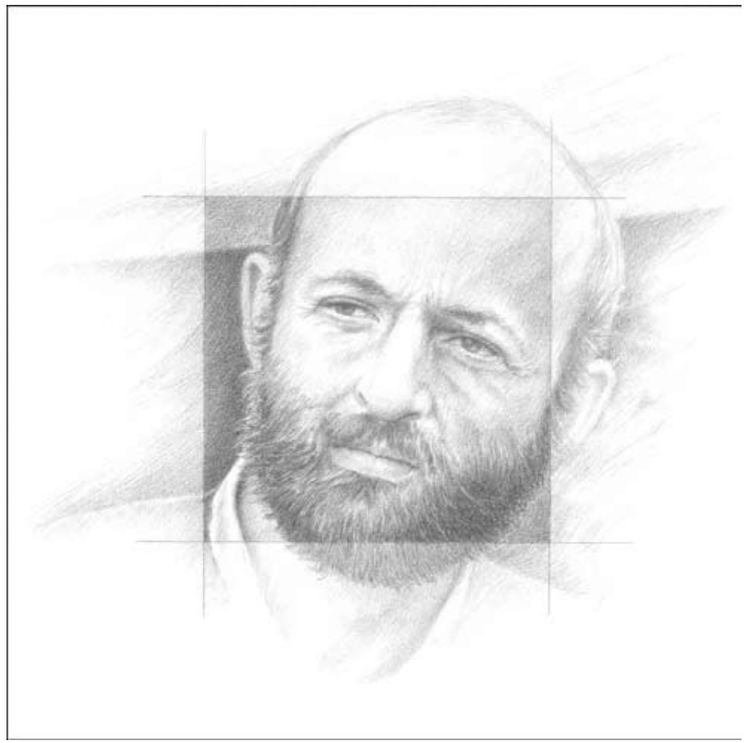
« Portrait d'Henri Pescarolo »
Estampe numérigraphique, numérotée 01/30. Signée en bas à droite, avec le palmarès du pilote écrit de la main de l'artiste. Encadrée, 70 x70 cm.
Stamped with number 01/30. Signed bottom right, with the driver's victories handwritten by the artist. Framed. 70 x70 cm.

300 – 450 €

33
MICHEL LECOMTE
(né en 1935)

« La Pescarolo – Judd ravitaille au Mans 2006 »
Estampe numérigraphique, numérotée 07/30. Signée en bas avec un descriptif écrit de la main de l'artiste. Encadrée, 70 x 70 cm.
Stamped with number 07/30. Signed at the bottom with a description handwritten by the artist. Framed, 70 x 70 cm.

300 – 450 €



32



33

Dessins et Peintures
Drawings and Paintings

34
SIGISMOND LÉOPOLD (ZYG) BRUNNER
(Né à Varsovie, XIX^{e}/XX^{e}, Français)

« Les élégants »
Encre et lavis. Encadré 15 x 22 cm.
Ancienne collection Hervé Poulain.
Ink and Wash. Framed 15 x 22 cm.
Formerly Hervé Poulain collection.

200 – 300 €
Sans réserve — no reserve

35
«JEAN-PIERRE BOIVENT»
(né en 1937)

« Roger Behra sur Gordini »
Roger Behra en course avec sa Gordini sur le circuit de Pau. Fusain et crayon signé en bas à droite.
Encadré 20 x 30 cm.
Roger Behra racing his Gordini on the circuit at Pau.
Charcoal and pencil signed bottom right.
Framed. 20 x 30 cm

500 – 1 000 €

36
JACQUES BRISSOT
(né en 1929)

« Le parc de Stationnement »
Huile sur panneau, signée en bas à droite. 120 x 120 cm
Oil on board, signed bottom right. 120 x 120 cm

1 800 – 2 400 €

37
PIERRE DUMONT
(1920 – 1986)

« Packard 443 de 1928 »
Gouache, signée en bas à droite. Encadrée 29 x 48 cm.
Gouache, signed bottom right. Framed 29 x 48 cm.

Bibliographie :
reproduite page 134 de l'ouvrage « Au temps des automobilistes » de Pierre Dumont, Edita 1965.

900 – 1 500 €

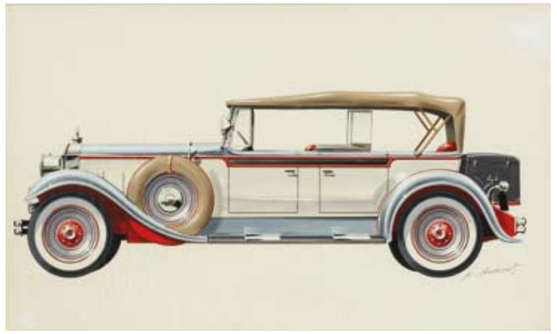
38
PIERRE DUMONT
(1920 – 1986)

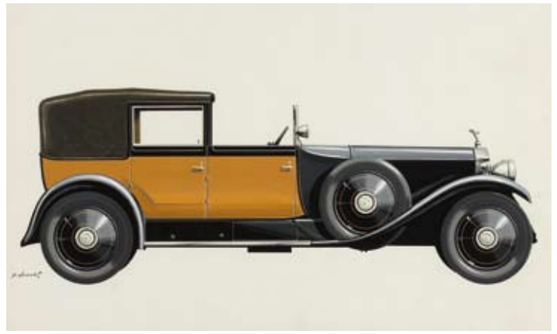
« Rolls Royce Phantom I, carrossée par Hooper »
Gouache signée en bas à gauche. Encadrée, 42 x 62 cm.
Gouache signed bottom left. Framed, 42 x 62 cm.

900 – 1 500 €


34


35


37


38


36

39
ROBERT FALCUCCI
(1900 – 1989)

« Projet d'affiche pour Renault »
Deux gouaches formant pendant, non signées.
Encadrées, chaque : 27 x 20 cm.
A pair of gouaches, unsigned.
Framed, each : 27 x 20 cm.

500 – 900 €
Sans réserve — no reserve

40
«GÉO HAM» GEORGES HAMEL
(1900 - 1972)

« Sidecar, la panne »
Gouache, monogrammée en bas à droite.
Encadrée, 24 x 33,5 cm.
Gouache, with monogram bottom right.
Framed, 24 x 33,5 cm.

900 – 1 600 €

41
«GÉO HAM» GEORGES HAMEL
(1900 – 1972)

« La Jaguar C de Rolt - Hamilton aux 24 heures du Mans 1953 »
La Jaguar type C de Rolt – Hamilton, futurs vainqueurs, suivie de l'Alfa Roméo dans les Esses d'Arnage.
Gouache, signée en bas à droite, légendée au crayon en marge. Encadrée, 26 x 31 cm.
The Rolt/Hamilton Jaguar C-Type, future winners, followed by the Alfa Romeo in the Esses at Arnage. Gouache, signed bottom right, pencil caption in margin. Framed, 26 x 31 cm.

1 200 – 2 000 €

42
«GÉO HAM» GEORGES HAMEL
(1900 – 1972)

« A la station-service »
Vraisemblablement un projet publicitaire pour les volucompteurs Boutillon. Gouache, signée en bas à gauche. Encadrée 28 x 37 cm.
Probably an advertising project for the Boutillon petrol pump counter. Gouache, signed bottom left. Framed 28 x 37 cm.

1 500 – 3 000 €

43
«GÉO HAM» GEORGES HAMEL
(1900 – 1972)

« A l'écart de la fête »
Gouache d'ambiance, signée en bas à droite.
Encadrée 23 x 31 cm.
Atmospheric gouache, signed bottom right.
Framed 23 x 31 cm.

1 800/ 3 500 €

44
«GÉO HAM» GEORGES HAMEL
(1900 – 1972)

« Départ de l'avion d'Air-Bleu »
Gouache légendée, signée et datée 43 en bas à gauche.
Encadrée, 35 x 45cm
Gouache, captioned, signed and dated 43 bottom left.
Framed, 35 x 45cm.

2 000 – 4 000 €

45
«GÉO HAM» GEORGES HAMEL
(1900- 1972)

« Sportman sur voiture Louis Renault , vers 1903»
Fusain et lavis, destiné à la revue « Adam », cachet de l'atelier en bas à gauche. Encadré 26 x 29 cm.
Charcoal and wash, produced for the magazine « Adam », studio stamp bottom left. Framed 26 x 29 cm.

300 – 500 €
Sans réserve — no reserve


39


39


40


41


42


43


44

46
GEORGES LEPAPE
(1887 – 1971)

« Le départ en vacances dans la Renault »
Aquarelle non signée. Encadrée 18 x 36 cm.
Provenance : Galerie du Luxembourg 1978, ancienne collection Hervé Poulain.
Watercolour unsigned. Framed 18 x 36 cm.
Provenance : Galerie du Luxembourg 1978, formerly Hervé Poulain collection.

800 – 1 500 €
Sans réserve — no reserve

47
«PARIS - NICE 1938»

Projet de publicité pour le gasoil Dynagaz représentant le fameux car de Lamberjack au Rallye Paris- Nice.
Encre de Chine et gouache. On joint l'affichette qui en a été tirée. Encadrée 21 x 27 cm.
Advertising project for the oil company Dynagaz showing the famous Lamberjack car on the Paris – Nice rally. Indian ink and gouache. Also the small poster relating to it. Framed 21 x 27 cm.

300 – 600 €

48
RENÉ VINCENT
(1879- 1936)

«Madame part en week-end dans sa Renault »
Crayon sur calque, non signé, légendé en bas « Mme Perrier ne recevra pas ». Encadré 33 x 27 cm.
Pencil on tracing paper, unsigned, captioned at bottom « Mme Perrier ne recevra pas ».
Framed 33 x 27 cm.

200 – 400 €
Sans réserve — no reserve

49
RENÉ VINCENT
(1879- 1936)

« Renault devant le Ritz »
Crayon sur calque, rehauts de gouache et lavis postérieurs, cachet de l'atelier en bas à droite.
Encadré 27 x 24 cm.
Pencil on tracing paper, highlighted later in gouache and wash, studio stamp bottom right.
Framed 27 x 24 cm.

200 – 400 €
Sans réserve — no reserve

50
RENÉ VINCENT
(1879- 1936)

« Garçonnes devant leur Renault »
Crayon et rehauts de gouache et lavis sur calque, signé en bas à gauche, Encadré 28 x 26 cm.
Pencil with gouache and wash highlights on tracing paper, signed bottom left. Framed 28 x 26 cm.

200 – 400 €
Sans réserve — no reserve



46



47


49


50

51
«MÉDAILLE DÉCERNÉE À AMÉDÉE GORDINI PAR L'ACF»

Médaille en argent, en règle, signée de Daniel Dupuis (1849 - 1899). Gravée dans le cartouche, « Coupe R. Benoist, A.Gordini – Simca, 9 septembre 1945 ».
Silver medal, awarded to Amédée Gordini, signed Daniel Dupuis (1849 - 1899). Engraved on the case, « Coupe R. Benoist, A.Gordini – Simca, 9 septembre 1945 ».

100 – 200 €

52
«SOUVENIRS D'AMÉDÉE GORDINI»

Lot de 4 photos de presse en 13/18, représentant le Sorcier, ses voitures ou ses pilotes. On joint son brassard de Vice-Président de la FFSA
Lot containing 4 press photos from 13/18, representing 'le Sorcier', his cars and his drivers. Also including his FFSA Vice-President's armband.

150 – 300 €

53
«MÉDAILLE DE L'AUTOMOBILE CLUB DU NORD DÉCERNÉE À AMÉDÉE GORDINI»

Médaille signée Fraisse Demey. Dédicacée dans l'écrin à « Amédée Gordini en souvenir de ses belles victoires au Grand Prix de l'Automobile Club du Nord » daté du 9 septembre 1952.
Medal signed Fraisse Demey. Dedication in the case to « Amédée Gordini en souvenir de ses belles victoires au Grand Prix de l'Automobile Club du Nord » (Amédée Gordini in memory of his wonderful victories at the Automobile Club de Nord Grand Prix), dated 9 September 1952.

80 – 150 €

54
«TROPHÉES DÉCERNÉS À AMÉDÉE GORDINI»

-Plaque en bronze du Grand Prix de Suisse 1954 à Berne.
-Médaille en bronze doré, gravée au verso : « A. Gordini, temporada internacional 1953, autodromo 17 de Octobre ».
- Bronze plaque for the 1954 Swiss Grand Prix in Berne.
- Gilded bronze medal, engraved on the back : « A. Gordini, temporada internacional 1953, autodromo 17 de Octobre ».

90 – 150 €

55
«LES GRANDES VOITURES HAUTE PERFORMANCE DU MONDE»

Ecrin contenant cent miniatures en bronze doré à l'or fin. Au verso figure une vue face et profil du véhicule et au verso sa description. Accompagné de la boite renfermant le certificat d'authenticité daté de 1983 et les fiches descriptives.
Case containing one hundred gilded bronze miniatures. On one side is a front and side view of a car and on the other, its description. Certificate of authentification 1983 and information sheets included in the box.

1 000 – 1 600 €

56
«NÉCESSAIRE DE COURRIER BUGATTI»

Papier à lettre et cartes au sigle de Bugatti avec les enveloppes assorties et un lot de cartes de visite au nom d'Ettore et Jean Bugatti.
Writing paper and cards personalised for Bugatti with assorted envelopes and a lot of visiting cards with Ettore and Jean Bugatti's names on.

200 – 300 €
Sans réserve — no reserve

57
«FOULARD SALON 1900»

Foulard en soie reprenant la couverture du journal du Salon en date du 1er Octobre 1900, divisé en vignettes sur chacune desquelles est représentée une marque de véhicules.
Silk scarf depicting the cover of the Motor Show brochure of 1 October 1900, divided into vignettes, each depicting a marque of car.

300 – 500 €



52



53



51





56

58
«CITROËN»

Montre homme, forme tonneau, boitier plaqué or, fond acier inoxydable. Bracelet cuir. Années 30. En état de marche.
Gentleman's Watch, tonneau shaped, gold-plated case, stainless steel back. Leather strap. From the 1930s. In working order.

300 – 600 €

59
«ISOTTA FRASCHINI»

Montre forme tonneau, boitier nickelé, fond acier inoxydable. Bracelet articulé en métal, trotteuse des secondes à 6 heures. Fin des années 30.
En état d'usage et de marche.
Tonneau shaped wristwatch, nickel-plated case with stainless steel back. Articulated metal bracelet, seconds dial at 6 o'clock. Late 1930s. In used condition and working order.

300 – 600 €

60
«ASTON MARTIN»

Montre homme, forme carrée, boitier plaqué or, fond acier inoxydable. Cadran noir, sans chiffres, marqué : « David Brown Aston Martin Superleggera ». Bracelet acier doré à boucle déployante qui semble d'origine, trotteuse centrale. Fin des années 50. En état de marche.
Gentleman's square wristwatch, gold-plated case, stainless steel back. Black face without numbers, inscribed: « David Brown Aston Martin Superleggera ». Steel bracelet with deployant buckle which appears to be original, seconds dial in centre. Late 1950s. In working order.

600 – 1000 €

61
«BENTLEY»

Montre homme, rectangulaire en acier, bracelet cuir, trotteuse des secondes à 6 heures. Vers 1935, en état de marche.
Gentleman's wristwatch, rectangular, steel, leather strap, seconds dial at 6 o'clock. Circa 1935, in working order.

1000 – 2 000 €

62
« DELAHAYE»

Montre homme, ronde en acier inoxydable, bracelet articulé en métal, trotteuse des secondes à 6 heures, ancre 15 rubis. Vers 1950. En état de marche.
Gentleman's wristwatch, round, in stainless steel, articulated metal strap, seconds dial at 6 o'clock, ancre 15 rubis. Circa 1950. In working order.
300 – 600 €

63
«CHENARD ET WALCKER»

Montre homme, rectangulaire en acier, de marque Delstahl, bracelet élastique en métal, trotteuse des secondes à 6 heures. Mouvement 15 rubis. Vers 1930. En état de marche.
Gentleman's wristwatch, rectangular, steel, Delstahl marque, metal flexible bracelet, seconds dial at 6 o'clock. 15 jewel movement. Circa 1930. In working order.

300 – 600 €

64
«ASTON MARTIN»

Montre homme forme ronde, boîtier chromé, fond acier inoxydable, fabrication Suisse. Bracelet cuir blanc. Cadran marqué de la raison sociale de l'importateur : « Cuervo y Sobrious unicos » et orné d'une photo de la DB1 surmontée du sigle de la marque. Fin des années 40, en état de marche.
Gentleman's wristwatch, circular, chrome plated case, stainless steel back, made in Switzerland. White leather strap. Face inscribed with company name of importer : « Cuervo y Sobrious unicos » and decorated with a photo of the DB1 over the insignia. Late 1940s, in working order.

300 – 600 €

65
«PANHARD»

Montre homme, forme ronde, boitier chromé, fond acier inoxydable. Bracelet élastique en métal, trotteuse des secondes à 6 heures. En état de marche.
Gentleman's wristwatch, circular, chrome plated case, stainless steel back. Elasticated metal bracelet, seconds dial at 6 0'clock. In working order.

300 – 600 €



60



61



62



58



59



63



64



65

66
«SERRE-TÊTES MOTSCH»

Lot de deux serre-têtes d'automobiliste de la maison Motsch & Fils, Av. George V (Fournisseur d'Ettore Bugatti, racheté par Hermès). En agneau plongé blanc, tailles L et XL. Excellent état.
Lot comprising two driving hats from the shop Motsch & Fils, Av. George V (supplier d'Ettore Bugatti, taken over by Hermès). In white lambskin, sizes L and XL. Excellent condition.

200 – 300 €

67
«JOUET JEP : COUPÉ RENAULT»

Echelle 1/8eme, carrosserie vert et jaune. Moteur mécanique et éclairage électrique, accidents et manques.
Scale 1 :8, bodywork green and yellow. Mechanical engine and electric lights, some damage and parts missing.

300 – 600 €
Sans réserve — no reserve

68
«JEU DE L'OIE PAR ERNEST MONTAUT»

« Jeu du circuit du Grand Prix de l'ACF » Couvercle de la boite et tableau dépliant signés « E. Montaut Copyright » Bien complet de ses huit voitures des marques concurrentes, de sa roulette tenant lieu de dés et de sa règle du jeu. Petits accidents au cartonnage de la boite.
« Jeu du circuit du Grand Prix de l'ACF » Lid of the box and folding board signed « E. Montaut Copyright » Complete with its eight racing cars, roulette in place of dice and the rules of the game. Minor damage to the cardboard box.

1700 – 3000 €

69
«MAQUETTE BUGATTI TYPE 35»

Art collection Auto assemblée par Jean Pierre Fontenelle. Echelle 1/8 ème.
Art collection Auto built by Jean Pierre Fontenelle. 1 :8 scale.

3 500 – 5 000 €

70
«MAQUETTE CITROËN TRACTION AVANT FFI»

Spécialement décorée par le créateur Jean Pierre Fontenelle. Edition Rêve de métal, Echelle 1/8 ème.
Decorated by the designer Jean Pierre Fontenelle. Edition Rêve de métal, 1 :8 scale

900 – 1 500 €

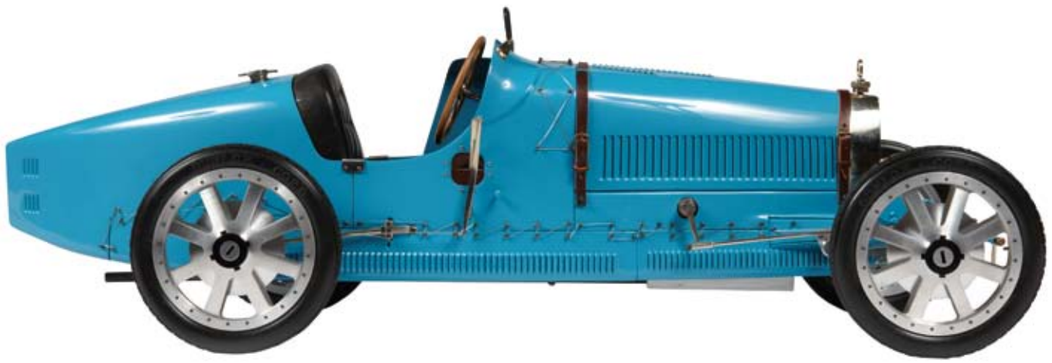
71
«MAQUETTE CITROËN TRACTION AVANT RALLYE DE SESTRIÉRES».

Spécialement décorée par le créateur J. P. Fontenelle. Couleur bleu pâle, édition Rêve de métal. Echelle 1/8 ème.
Decorated by the designer Jean Pierre Fontenelle. Pale blue. Edition Rêve de métal, 1 :8 scale.

900 – 1 500 €



66



69



68



70



71

72
«POMPE À ESSENCE»

Volucompteur aux couleurs du pétrolier Shell, restauré, rouge et beige, bien complet de son globe en forme de coquillage. Système d'éclairage en 220 volts pour le globe et la façade. De marque française « Boutillon », modèle « Primeter 500 », vers 1940. Base, angles et dôme en fonte, côtés en tôle d'acier laquée. H: 260 cm.
Petrol pump counter display in Shell colours, restored, red and beige, complete with shell-shaped globe. 220 volt lighting for the globe and front. French, inscribed « Boutillon », model « Primeter 500 », circa 1940. Cast iron base, corners and dome, sides in painted sheet metal. H : 260 cm.

3 500 – 4 500 €

73
FEUX DE CIRCULATION «WALK / DON'T WALK»

Modèle à trois feux, restauré, d'origine Indianapolis, USA, vers 1950. Couleur jaune. H : 240 cm.
Traffic lights, model with three lights, restored, originating from Indianapolis, USA, circa 1950. Yellow. H : 240 cm.

2 200 – 3 200 €

74
«FEUX DE CIRCULATION PIÉTONS»

Modèle à deux feux, Walk – Don't walk, restauré, d'origine Californienne, USA, vers 1950. Couleur jaune. H : 210 cm.
Traffic lights, model with two lights, Walk – Don't Walk, restored, originating from California, USA, circa 1950. Yellow. H : 210 cm.

1 700 – 2 300 €

75
«CITROËN»

Plaque émaillée « Stock Citroën » émaillée simple face, forme octogonale en hauteur. Lettres et logo jaunes entourés de blanc sur fond bleu. Petit éclat de 2 cm² dans la partie basse. 110 x 75 cm.
Enamelled plaque « Stock Citroën » octagonal shape. Yellow letters and logo outlined in white on blue background. 2cm chip on the bottom part 110 x 75 cm.

Bibliographie :
« La plaque émaillée publicitaire » par M. Wlassikoff, éd. Alternatives, une plaque identique reproduite p. 83

1 700 – 2 500 €



72



73



74



75

76
«LE PREMIER ATELIER RENAULT»

Photo argentique, dédicacée et signée en marge par Louis Renault. Encadrée 28 x 29 cm.
Photograph, dedicated and signed in the margin by Louis Renault. Framed 28 x 29 cm.

150 – 300 €
Sans réserve — no reserve

77
«LA BOULANGÈRE CITROËN»

Affiche photographique d'intérieur destinée aux bureaux des concessionnaires: titrée sur la Marie Louise : « La boulangère 10 HP Citroën » Imprimerie Draeger, Référence Citroën : AC 99. Cadre d'origine en bois teinté, orné en haut d'un insigne Citroën émaillé incrusté. Dimensions de l'image : 24 x 33 cm.
Photographic poster of an interior made for dealers' offices : titled : « La boulangère 10 HP Citroën » Printed by Draeger, Référence Citroën : AC 99. Original stained wooden frame, decorated at the top with an inlaid enamel Citroën sign. Dimensions of the image : 24 x33cm.

250 – 450 €

78
«LA CAMIONNETTE 400 KILOS CITROËN»

Affiche photographique d'intérieur destinée aux bureaux des concessionnaires : titrée sur la Marie Louise : « Camionnette 10 HP Citroën » Imprimerie Draeger. Référence Citroën : AC 100. Cadre d'origine en bois teinté, orné en haut d'un insigne Citroën émaillé incrusté. Dimensions de l'image: 24 x 33 cm.
Photographic poster of an interior made for dealers' offices : titled : « Camionnette 10 HP Citroën » Printed by Draeger, Référence Citroën : AC 100. Original stained wooden frame, decorated at the top with an inlaid enamel Citroën sign. Dimensions of the image : 24 x 33cm

250 – 450 €

79
«LA VOITURE DE LIVRAISON CITROËN»

Affiche photographique d'intérieur destinée aux bureaux de concessionnaires : titrée sur la Marie Louise : « Voiture de livraison 10 HP Citroën » Imprimerie Draeger. Référence : AC 102. Cadre d'origine en bois teinté, orné en haut d'un insigne Citroën émaillé incrusté. Dimensions de l'image : 24 x 33 cm
Photographic poster of an interior made for dealers' offices : titled : « Voiture de livraison 10 HP Citroën » Printed by Draeger, Référence Citroën : AC 102. Original stained wooden frame, decorated at the top with an inlaid enamel Citroën sign. Dimensions of the image : 24 x 33cm

250 – 450 €

80
«LES 24 HEURES DU MANS» PAR ROGER LABRIC

Illustrations de Géo Ham, édité par l'ACO, Le Mans 1949. Exemplaire non coupé. Dédicacé en 1967 sur la page de garde par Monsieur Jean- Marie Lelièvre, Directeur de l'ACO.
Illustrations by Géo Ham, published by ACO, Le Mans 1949. Uncut example. Dedicated in 1967 on the first page by Monsieur Jean- Marie Lelièvre, Director of the ACO.

700 – 1 000 €

81
«AUTOMOBILES CLASSIQUES»

Collection du n° 1 au n° 197 de cette luxueuse revue avec 18 emboîtages de l'éditeur.
A collection of nos. 1 to nos. 197 of this splendid magazine to include 18 slipcases from the publishing house.

600 – 900 €

82
«AUTOMOBILES ASTON MARTIN»

-Livret d'entretien en français pour les DB5, Volante et DB6. Excellent état.
-Catalogue usine des pièces détachées DB5
-Porte clé en lézard noir de la maison Hermès, orné du sigle Aston Martin émaillé.
- Service booklet in French for the DB5, Volante et DB6. Excellent condition.
- Factory catalogue DB5
- Key ring in black lizard skin by Hermès, decorated with an enamelled Aston Martin insignia.

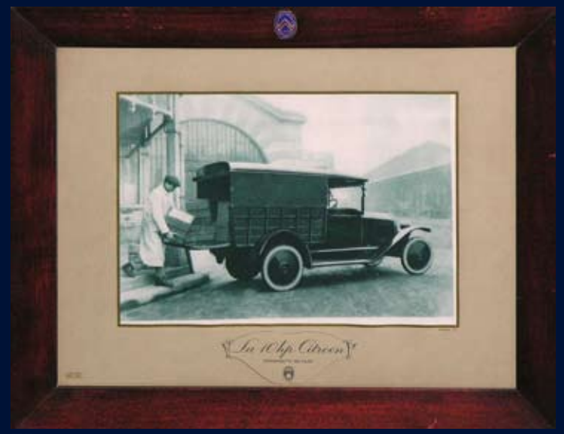
500 – 1 000 €



82



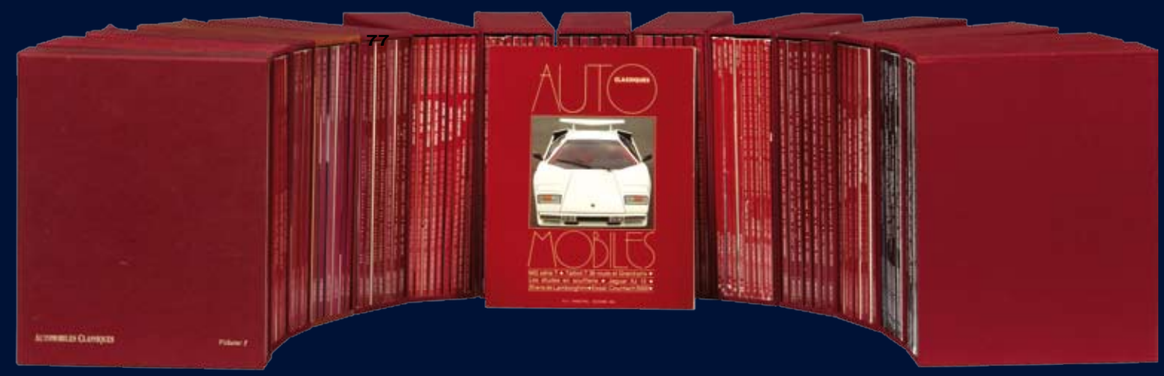
77



78



79



81

83
«AUTOMOBILES ALFA ROMÉO»

-Enveloppe à en tête d'un concessionnaire Américain, contenant six fiches sur l'Alfa 2500, avec une photo de carrosserie au recto et la description technique au verso. Une septième fiche est consacrée à la monoplace type 158.
-Feuillet recto verso illustré en couleurs sur le cabriolet 2/3 places 6C 2500 Supersport, en français.
-Feuillet recto verso illustré en couleurs sur la berline « Freccia d'Oro » 6 C 2500 2° série. En Anglais.
-Dépliant deux feuillets couleur sur la 6 C 2500 Gran Turismo. En Italien.
-Envelope US dealership, containing six sheets on the Alfa 2500, with a photo of the bodywork on one side and a technical description on the other. A seventh sheet is included on the single-seater type 158.
- A sheet illustrated in colour on both sides on the cabriolet 2/3 places 6C 2500 Supersport, in French.
- A sheet illustrated in colour on both sides on the « Freccia d'Oro » 6 C 2500 2° series. In English.
-Two-page leaflet in colour on the 6 C 2500 Gran Turismo. In Italian

200/ 300 €

84
«AUTOMOBILES BUGATTI»

Dépliant type 57 de 1939. On y voit dessinés dans le style de Paul Iribe : la berline Galibier sur deux pages et le cabriolet Stelvio. Tarif encarté sur une feuille volante.
Leaflet on the 1939 type 57. Drawings in the style of Paul Iribe : the Galibier on two pages and the cabriolet Stelvio. Price list on separate piece of paper

100 – 150 €

85
«TRACTION AVANT CITROËN» CINQ CATALOGUES :

« La 7, principales caractéristiques techniques » brochure de 36 pages. Réf : AC 3822, 4/34
« Pourquoi faut-il acheter une T.Av. Citroën » brochure de 8 pages, tarif encarté. Réf : AC 4475, 9/35
« La 7, La 11, la 11 légère ? laquelle choisir ? » brochure de 8 pages, tarif encarté. Réf : AC 4499, 2/36
« Roulez en toute sécurité avec la T. Av. » brochure de 16 pages, tarif encarté. Réf : AC 4531, 5/36
« L'essai d'une T.Av. » brochure de 12 pages. Réf : AC 4606, 9/37
Five brochures including some with price lists.

150 – 250 €

86
«AUTOMOBILES DELAGE»

Catalogue du salon 1936. 16 pages, illustrées par Gorron. Concerne les modèles DI, D6 et D8. Couverture gaufrée.
Catalogue from the 1936 Motor Show. 16 pages, illustrated by Gorron. Deals with the models DI, D6 et D8. Embossed cover.

150 – 200 €

87
«AUTOMOBILES FERRARI, 250 GRANTURISMO»

Coupé Pininfarina, vers 1959 . Dépliant deux volets, en Allemand.
Réf : Merritt page 167
Coupé Pininfarina, circa 1959 . Leaflet in two sections, in German

100 – 150 €

88
«AUTOMOBILES FERRARI, 365 GT 2+2»

Pininfarina, catalogue 1968. Cachet de la Franco-Britannic. Dépliant 4 volets couleur, Réf : N19/68
Pininfarina, catalogue 1968. Stamped Franco-Britannic. Colour leaflet in four sections, Ref : N19/68

100 – 150 €

89
«MOTOCYCLETTES MAGNAT DEBON»

Ensemble de trois dépliants, chacun comportant six volets illustrés : 1929-1930-1939
A lot of three leaflets, each with six illustrated sections : 1929-1930-1939

60 – 100 €

90
«AUTOMOBILES MASERATI»

-Dépliant trois volets « Gran Turismo 3500 » daté de Mars 1957.
-Dépliant quatre volets « 3500 GT ».
- Leaflet with three sections « Gran Turismo 3500 » Dated March 1957.
- Leaflet with four sections « 3500 GT ».

120 – 170 €



83





84



85



86



87



88



90



Deux roues et voitures pour enfants
Childrens' two-wheelers and motor cars

91

MOTOBÉCANE «PONEY» DE GÉRARD CROMBAC

Vélomoteur type AG22 série 290228, moteur 290227, de 1949, entièrement restauré par Gérard Crombac il y a quelques années. Modifié pour concourir au Bol d'Or à Montlhéry en 1950, piloté par le futur journaliste, il comporte un petit guidon surbaissé, des pédales reculées et un coussin sur le porte bagage pour pouvoir piloter couché. Le moteur est préparé, lumière agrandies et polies, culasse rabotée. La machine est vendue avec l'affiche du Bol 1950, le dossier de factures, photos et revue technique.

Historique : *En se rendant à l'autodrome par la route suivant la tradition de l'époque, sa boîte de vitesses l'avait trahi dans la côte de Linas. Le temps perdu pour la réparation lui avait fait manquer le départ de quelques minutes. Ainsi malgré les quelques 24 heures passées à plat ventre sur cette machine, il ne fut pas classé. Il est compréhensible que 50 ans après il ait, en souvenir de cette aventure, remis à neuf ce témoin de sa jeunesse.*

MOTOBÉCANE «PONEY» DE GÉRARD CROMBAC

A 1949 motorized bike type AG22 series 290228, engine 290227, completely restored by Gérard Crombac several years ago. Modified to compete in the Bol d'Or at Montlhéry in 1950, ridden by the future journalist, it includes lowered handlebars, pedals moved further back and a cushion on the luggage-rack to allow the rider to lie down. The engine is prepared and the cyclinder head has been overhauled. The machine is sold with the poster from the Bol 1950, a dossier of bills, photos and a technical journal.

History : *On his way to the Autodrome by road as was the tradition of the day, his gearbox let him down. It took him so long to fix the problem that he missed the start by several minutes. Thus, although he spend the next 24 hours flat out on this machine, he was not classified at the finish. It is understandable that, 50 years on, he has brought back to life this adventure from his youth.*

1 300 – 2000 €



91

92

«BUGATTI STAR 55»

Fabrication Arola sur une étude de Xavier de la Chapelle, vers 1980. Carrosserie Rouge et Ivoire. Moteur Sachs « Saxonnette » 49cc. Châssis tubulaire, embrayage centrifuge, deux vitesses automatiques. N°173 dans la série du type. En bel état d'usage. L : 207 cm.
Built by Arola on a plan by Xavier de la Chapelle, circa 1980. Red and ivory bodywork. Engine Sachs « Saxonnette » 49cc. Tubular chassis, centrifugal clutch, two automatic gears. N°173 in the series. In good used condition. L : 207 cm.

Bibliographie :
« Merveilleuses automobiles à essence pour enfants » par G. Chappaz, Glénat éd. Reproduit p.70.

4 000 – 6 000 €

93

«CARNIEL»

Modèle « Jeudi » moteur 49,9 cc. Carrosserie en stratifié sur châssis tubulaire, de couleur blanche, portant le N°23, intérieur noir. Direction à crémaillère. Deux places. L: 219 cm.
« Jeudi » model with 49,9cc engine. Laminated body on tubular chassis, white, bearing the no. 23, black interior. Rack and pinion steering. Two-seater. L : 219 cm.

Bibliographie :
« Merveilleuses automobiles à essence pour enfants » par G. Chappaz, Glénat éd. Reproduit p.17.

2 200 – 4 000 €



93

Pièces détachées de grandes marques
Spares and accessories

94
RADIATEUR DELAHAYE

Carré, à nid d'abeilles pour modèle du début du siècle dernier. De fabrication SAM. Complète du premier sigle de la marque apposé sur le faisceau.
Square, honeycomb, for early 20th century model. Made by SAM. Complete with first insignia used for the marque.

250 – 500 €

95
CALANDRE CITROËN

Complète de son sigle émaillé, Chromée, pour type C
Complete with its enamelled badge, for a type C

50 – 100 €

96
CALANDRE CITROËN

Complète de son sigle à l'emblème du cygne, moteur flottant.
Complete with badge, swan emblem.

50 – 100 €

Provenant de la collection de Monsieur Jean Serre (Objets vendus sans réserve)
Coming from the Jean Serre collection (Sold without reserve)

97
PHARES TRILUX MARCHAL

Une paire avec fixation à fourche, ABTP 70, Diamètre de la glace : 26 cm. Etat d'usage.
Headlamps, a pair with stirrup mounting, ABTP 70, Diameter of lens: 26 cm. Used condition.

200 – 300 €

98
PHARES TRILUX MARCHAL

Une paire avec fixation sur pivot, ABTP 70, Diamètre de la glace : 26 cm. Etat d'usage.
Headlamps, a pair with pivot mounting, ABTP 70, Diameter of lens: 26 cm. Used condition

200 – 300 €

99
PHARES STRILUX MARCHAL

Une paire avec fixation sur pivot, ABTP 292, Diamètre de la glace : 27,5 cm. Etat d'usage, un verre fendu.
Headlamps, a pair with pivot mounting, ABTP 292, Diameter of lens: 27,5 cm. Used condition, one lens cracked.

150 – 250 €

100
RADIATEUR BUGATTI

Faisceau à nid d'abeilles, fabrication Chausson, sans échancrure inférieure. H :63 cm, l : 46 cm. Etat d'usage, nid d'abeille traversé par une balle d'arme à feu.
Honeycomb radiator, made by Chausson, without lower vent. H :63 cm, l : 46 cm. Used condition, bullet hole in honeycomb.

1 500 – 2 000 €

101
BOUCHONS DE RADIATEUR BUGATTI (COPIES)

Lot de cinq reproductions, l'un d'eux avec thermomètre Boyce au sigle de la marque. Diamètre intérieur : 7 cm.
A lot comprising five reproduction Bugatti radiator caps, one with Boyce thermometer on the marque badge. Interior dimension : 7 cm.

100 – 200 €

102
BOUCHONS DE RADIATEUR ET DIVERS BUGATTI

-Lot de trois bouchons dont un avec en mascotte les initiales du patron. Diamètre intérieur : 7 cm.
-Thermostat - Pompe à eau - Indicateur de niveau d'huile - Paire de supports de phares sur l'aile - Sigle 57 dans un ovale, en alu découpé.
-Lot of three radiator caps, one with the patron's initials on the mascot. Interior dimension : 7 cm.
-Thermostat – water pump – oil level indicator – pair of wing-mounted brackets – oval cut out aluminium insignia '57'

1 000 – 1 500 €

103
MASCOTTE DE RADIATEUR « TRIOMPHE »

Signée F. Bazin et numérotée 601. Bronze argenté, montée sur un bouchon moderne. H : 17 cm.
Signed F. Bazin and numbered 601. Silvered bronze, mounted on a modern cap. H : 17 cm.

200 – 400 €

104
COPIES DE MASCOTTES

Lot de 4 mascottes dont 3 montées, copies des marques Minerva, Hispano et deux de Talbot dont une Boyce et l'autre au sigle TL. On joint trois bouchons neufs pouvant servir de bases
A lot containing 4 mascots of which 3 are mounted, copies of Minerva, Hispano and two Talbots (one Boyce and the other with TL insignia). Also three new caps for bases.

100 – 200 €

105
PLAQUE BUGATTI

Plaque en tôle peinte au sigle de la marque, simple face, d'époque. H : 25 cm. L : 46 cm.
Painted metal plaque of insignia, one sided, period. H : 25 cm. L : 46 cm.

300 – 500 €

106
BOUCHON ALFA ROMÉO

Bouchon à système, ouvrant, de marque New Make, orné de deux ailes, surmonté d'un thermomètre de la même marque, genre boyce, au logo Alfa Roméo. Avant-guerre. Hauteur totale : 10,5 cm. Hauteur du thermo sans la base : 7 cm.
Radiator cap, opening, 'New Make', decorated with two wings, with thermometer above (same make), Boyce type, with Alfa Romeo logo. Pre-war. Total height : 10,5 cm. Height of the thermometer without base : 7 cm.

400 – 600 €

107
TROIS ALLUMEURS : THREE DISTRIBUTORS :

-Allumeur Scintilla 8 cylindres double allumage, type NBN 8DD2
-Delco Bosch Type VGH 8 ARS 26, sans son couvercle.
-Vertex Scintilla 12 Cylindres, type NV12.

300 – 600 €

108
ROUES :

-Une jante creuse à rayons, moyeu Rudge, supposée 4,75x18 (Diamètre 50 cm, largeur : 10,5 cm.)
-Une jante à tringle, à rayons et moyeu Rudge, montée avec un pneu Englebert 4,75x18.
-Deux clés pour moyeu Rudge et une pour moyeu RAF.
- A rim, Rudge hub, probably 4,75x18 (Diameter 50 cm, width: 10,5 cm.)
-A rim (tringle), Rudge hub, fitted with Englebert tyre 4,75x18.
- two keys for a Rudge hub, and one for RAF hub.

100 – 200 €

109
PAIRE DE PHARES MARCHAL

Genre Delahaye ou Delage, type ABTP 335, diamètre du verre 18cm. On joint un couvercle de feu d'aile.
A pair of Marchal headlamps for Delahaye or Delage, type ABTP 335, diameter of lens: 18cm. Also included, a wing light cover.

100 – 200 €

110
PAIRE DE PHARES LUCIDUS

Forme lentille, genre Grebel, ABTP 71. Diamètre du verre : 20 cm.
A pair of Lucidus headlamps, projector style, Grebel, ABTP 71. Diameter of the lens: 20 cm.

150 – 300 €

111
PHARES ANTI-BROUILLARD ET LONGUE PORTÉE FOG AND LONG-RANGE LAMPS

Lot comprenant : Quatre Marchal 630, un 632, une paire de Cibié, trois Marchal identiques sans référence, un Marchal seul.
Lot comprising : Four Marchal 630, a 632, a pair of Cibié, three identical Marchal, unidentified, one Marchal.

100 – 200 €

112
LOT D'AVERTISSEURS HORNS

Comprenant : Deux paires de Bosch, une paire de Mixo montée sur platine d'époque, un compresseur Tenor, deux Gurtner et un lot de trompes.
Comprising: Two pairs Bosch, one pair Mixo, mounted on period plate, a Tenor compressor, two Gurtner and some horns.

100 – 200 €

113
ENJOLIVEURS DE ROUES LANCIA

Lot de vingt deux enjoliveurs de roues, diamètre extérieur 30 cm. pour Flaminia, en état d'usage. On joint cinq jantes pour le même modèle, un bocal de lave glace et un éclairage de plaque arrière.
A lot of twenty-two hubcaps, outer dimension 30 cm. for Flaminia, in used condition. Also five rims for the same model, windscreen washer tank and rear plate light.

100 – 200 €

114
ROUES LANCIA

Lot de quatre jantes rénovées pour Lancia Flaminia. On joint quatre enjoliveurs et quatre tambours de frein pour le même modèle.
A lot of four renovated rims for Lancia Flaminia. Also four hubcaps and four brake drums for the same model.

200 – 400 €

115
PEUGEOT

Plaque émaillée double face, forme haricot. Accidents à l'émail. H : 69 cm. L : 118 cm.
Enamelled plaque, double-sided, kidney-shaped. Damage to enamel. H : 69cm. L : 118 cm

200 – 400 €

116
DELAGE

Moteur type D8, resté tel que déposé à l'époque (Supports du châssis coupés au chalumeau) Semble assez complet, seuls manques visibles : Collecteur d'admission, carburateur et accessoires périphériques. N° de série : 1506
Type D8 engine, as it was left in period (chassis supports cut). Appears to be fairly complete, visible missing parts : intake manifold, carburettor and incidental accessories. Series no. : 1506

5 000 – 7 000 €

117
DELAGE

Moteur type D8. Manque l'arbre à cames et diverses pièces, semble complet du reste de l'équipage mobile. N° de série : 926
Type D8 engine. Missing camshaft and various parts, rest of moving parts appear complete. Series no.: 926

3 000 – 5 000 €

118
LANCIA

Moteur Flaminia V6, assez complet de ses principaux accessoires sauf collecteur admission. Moteur N° MOT 826030 1039, culasses N° 826000.2209689 et N° 81310 2209689
Flaminia V6 engine, fairly complete, most major parts except intake manifold. Engine N° MOT 826030 1039, cylinder head N° 826000.2209689

2 000 – 4 000 €



102





201

Carte grise française
French title
Châssis n° SRX7010

✔ Modernisme et tradition britannique
A combination of British modernism and tradition
✔ Frais importants en 2005
Substantial investment in 2005
✔ Kilométrage raisonnable
Reasonable mileage

€ 12 000 / 16 000
Sans réserve
No reserve

1969 ROLLS ROYCE Silver Shadow I

On pense parfois que la famille royale britannique a toujours été fidèle à Rolls Royce. En fait, c'est surtout à partir des années 1950 que la marque s'impose en face des Daimler traditionnelles. Ainsi, on verra la reine Elisabeth dans une Silver Cloud II, voiture présentée en 1959 et qui marque l'entrée de Rolls Royce dans l'ère moderne. La voiture reste très traditionnelle de forme, mais cache un nouveau moteur V8 en alliage léger et soupapes en tête, de 6 230 cm3. Trois ans plus tard, la Silver Cloud III ose une entorse à la tradition, avec quatre phares encadrant la haute calandre. Ils vont être conservés sur la Silver Shadow qui, en 1965, s'éloigne plus encore de la tradition un peu guindée des berlines de Crewe. Ligne ponton, carrosserie monocoque, roues indépendantes, elle adopte même une suspension arrière hydraulique licence Citroën, alors que le V8 connaît une augmentation de cylindrée et que la voiture dépasse 190 km/h. L'aménagement intérieur reste aussi riche en bois et cuir, avec de luxueux équipements soignant le confort des occupants. Même moderne, la Silver Shadow reste un vraie Rolls Royce...

De teinte vert anglais avec intérieur cuir beige, la Silver Shadow que nous présentons a été vendue neuve en France. Elle est entre les mains de son actuel propriétaire depuis 2005 et le compteur affiche 26 700 km, correspondant vraisemblablement aux 126 700 km parcourus depuis sa première mise en circulation (le totalisateur ne comportant que cinq chiffres). Elle a été entretenue avec soin et, en 2005, un ensemble de factures totalisant plus de 10 000 € font état de nombreux travaux : remplacement des amortisseurs, remise en état de la suspension hydraulique, remplacement de la ligne d'échappement, intervention sur le circuit de refroidissement et le ventilateur, remise en état de la traverse de pont et de la transmission arrière. Depuis ces opérations et un changement de pneus intervenus en 2004, la voiture a parcouru à peine plus de 10 000 km. Elle est accompagnée du manuel d'utilisation en anglais. Carte grise française.

Although it is sometimes thought that the British Royal Family has always been loyal to Rolls Royce, it was not until the 1950s that this noble name took the place of their traditional Daimlers. Hence the appearance of Queen Elizabeth II in a Silver Cloud II, a car which, introduced in 1959, marked the entry of Rolls Royce into the modern era. Although the shape of the car is still very traditional, it conceals a new light-alloy 6,230-cm3 V8 engine with overhead valves. Three years later, the Silver Cloud III dared to break with tradition, with four headlights framing the high radiator grille. These lights were preserved on the Silver Shadow, which in 1965 moved still further away from the slightly over-formal tradition of the Crewe 4-doors. With its pontoon, single-piece (monocoque) bodywork and independent wheels, it even adopted a rear-mounted hydraulic system licensed from Citroën, while the additional capacity of the V8 allowed this vehicle to exceed 190 km/h (120 mph). The interior décor is still rich in wood and leather, with luxurious fittings to guarantee the occupants' comfort. Despite being modern, the Silver Shadow is still a true Rolls Royce.

With its dark green colour and beige leather interior, the Silver Shadow that we are presenting was sold new in France. It has been with its current owner since 2005 and the current mileage shown is 26,700 km (16,687 miles). This probably reflects a total of 126,700 km (79,187 miles) covered since the car was new (the clock contains only five digits). It has been carefully maintained, and a number of bills dated 2005 and totalling over €0,000 indicate that much work has been done, including replacement of shock absorbers, restoration of hydraulic suspension, replacement of exhaust pipe, work on cooling circuit and ventilator, and restoration of the rear window panel and rear transmission. Since this work and a change of tyres in 2004, the car has covered a little over 10,000 km. It still has its English-language user's manual. French title.



202

Titre de circulation anglais
English title
Châssis n° CRH 12236

✔ L'exclusivité d'un coupé Rolls Royce
Rolls Royce exclusivity
✔ Le confort d'un club anglais
Benefits of an English club
✔ Même propriétaire depuis 25 ans
In the same ownership for 25 years

€ 15 000 / 25 000

1973 ROLLS ROYCE Corniche Coupé

Pour Rolls Royce, la Silver Shadow présentée au Salon de Londres 1965 est une petite révolution. Conçue pour les "owner-drivers" (propriétaires-conducteurs), et non plus pour être menée par un chauffeur de maître, elle s'allège par rapport à la très statutaire Silver Cloud et adopte une ligne « ponton » assez sobre, dont le classicisme intègre parfaitement la traditionnelle calandre en forme de temple grec. Sous la carrosserie, les entrailles de cette dame de noble lignée ont également rajeuni : le châssis séparé laisse place à une carrosserie autoporteuse et la suspension devient indépendante sur les quatre roues. Elle fait d'ailleurs appel à un système hydraulique mis au point avec le concours de Citroën et qui gère également le freinage, confié à trois circuits séparés agissant sur quatre disques. Le moteur V8 est une évolution de celui de la Cloud et privilégie souplesse et robustesse, tout en délivrant une puissance « suffisante », selon les dires de la marque. A l'intérieur, la tradition de luxe ne s'est en rien estompée et l'habitacle de la Silver Shadow offre les ingrédients qui font toute la chaleur d'un club britannique : cuir confortable et ronce de noyer dans laquelle s'insèrent les instruments disposés sur le tableau de bord. Peu après le lancement de la berline, un coupé est présenté, officiellement dénommé "Two-door Saloon by HJ Mulliner-Park Ward". Sa ligne comporte un élégant décrochement marquant l'aile arrière, que l'on va retrouver sur le cabriolet qui suit quelques mois plus tard. En 1971, ces carrosseries spéciales prennent le nom de Corniche et bénéficient d'un moteur légèrement plus puissant, d'un compte-tours et de disques de frein ventilés. D'une finition exécutée avec le plus grand soin, elles deviennent les voitures de série les plus chères du monde, ce qui en dit long sur leur qualité de fabrication. En version coupé, il en sera produit 1 155 exemplaires entre 1971 et 1980. Repeinte il y a cinq ans, la Rolls Royce Corniche que nous présentons appartient au même propriétaire depuis 1984. Il en a confié l'entretien régulier à Haines & Hall, à Londres, et a toujours pris soin de la parquer au sec, sous housse. Il s'agit d'une version coupé, dont le compteur affiche 37 000 miles. La sellerie cuir a été refaite au milieu des années 1990 et la calandre a bénéficié d'un polissage il y a dix ans. Conduite à droite, de couleur gris clair, sa sellerie est de très bonne présentation mais les boiseries de portes sont en état moyen. La voiture est accompagnée de son cric d'origine et du livret d'entretien en français.

For Rolls-Royce, the Silver Shadow, launched at the 1965 London Motor Show, was a radical development. Conceived for the owner-driver and not as a chauffeur-driven car, it was a departure from the core model, the Silver Cloud, and adopted a rather restrained "ponton" styling, completely in keeping with the traditional radiador grille shaped like a Greek temple. Beneath the bodywork, the insides of this noble beast were also rejuvenated: the separate chassis was replaced with a freestanding body, employing all round independent suspension. Moreover, it featured a high-pressure hydraulic system licenced from Citroën, with dual-circuit braking. The V8 engine was an evolution of the strong, smooth Silver Cloud engine, offering "sufficient" power, according to the marque experts. The interior displayed the traditionally high level of luxury, with the cabin offering the panache of a British club : plenty of leather and a walnut veneer dashboard laden with dials. Shortly after the saloon, a coupé was launched, officially called the "Two-door saloon by HJ Mulliner-Park Ward". The altered styling to the rear wings was a feature adopted on the cabriolet a few months later. In 1971, this became known as the Corniche and was given a slightly more powerful engine, a tachometer and ventilated disc-brakes. Beautifully appointed, the Corniche was the most expensive Rolls-Royce in production at the time, which says everything about the quality of its assembly. Between 1971 and 1980, 1,155 examples of the coupé version were produced.
Repainted five years ago, the current owner has owned this Rolls-Royce Corniche since 1984. He has entrusted its regular maintenance to Haines & Hall in London, and has always ensured that the car is kept dry, under a cover. It is a coupé version with 37,000 miles recorded on the clock. The leather upholstery was re-done in the mid-1990s and the radiator grille was polished ten years ago. This RHD model is finished in grey and the interior is in very good condition, the veneer panelling on the doors in reasonable condition. The car comes with its original jack and service book in French.







203

Carte grise française
French title
Châssis
n° ZAMBS38B000006548

✔ Maserati de la nouvelle génération, conçue sous l'égide de Ferrari
Maserati of the new era
✔ Symbole du luxe automobile des années 2000
Fast, refined and reliable
✔ Deux propriétaires, historique d'entretien
Two owners from new, complete service history

€ 20 000 / 30 000
Sans réserve
No reserve

2002 MASERATI 4200 GT Cambiocorsa

En 1997, Ferrari héritait de la gestion de Maserati, avec pour objectif de l'installer durablement sur le marché des supercars. Le résultat fut en 1998 la 3200 GT, splendide coupé quatre places dessiné par Giugiaro, animé par un V8 double turbo et aménagé avec luxe. Le succès fut immédiat pour cette voiture qui mariait style, performances et qualité. Quatre ans plus tard, elle recevait un nouveau V8 atmosphérique 4,2 litres conçu par Ferrari. Fort de 390 ch, il offrait une plage d'utilisation plus large, et ce nouveau Coupé bénéficiait en option de la boîte de vitesses robotisée "Cambiocorsa" également développée par Ferrari. Avec ses commandes par palettes au volant, sans pédale d'embrayage, elle permettait quatre modes de conduite : Normal, Auto, Sport et Basse adhérence. Cette voiture extraordinaire atteignait 285 km/h et passait de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes.

Avec un compteur affichant 180 000 km, cette Maserati Coupé Cambiocorsa a été vendue neuve par Charles Pozzi à son premier propriétaire. Celui-ci, célèbre galeriste parisien, l'utilisait pour se rendre régulièrement à Genève où se trouvait sa seconde galerie d'art. Par l'intermédiaire d'Artcurial, il l'a cédée en 2008 à l'actuel propriétaire qui, depuis, l'a principalement utilisée pour des balades de week-end. Ce splendide Coupé Maserati a toujours été entretenu chez Pozzi et son dossier est riche de nombreuses factures, des carnets d'entretien tamponnés et de son manuel d'utilisation. Utilisée surtout pour de longs trajets sur autoroute, cette voiture alliant confort, prestance et sportivité a toujours été bien traitée par ses utilisateurs. Elle fait partie de la nouvelle génération de Maserati conçues et fabriquées avec soin sous l'autorité de Ferrari, et offrant donc une excellente fiabilité. Cet exemplaire bénéficie en plus du moteur 4,2 litres plus agréable que le double turbo, et de la boîte Cambiocorsa procurant des sensations de conduite hors du commun.

In 1997, Ferrari took over the management of Maserati, with the aim of securing its long-term position in the supercar market. The result, in 1998, was the 3200GT, a splendid 4-seater coupé designed by Giurgiaro, driven by a V8 twin-turbo and luxuriously equipped. The car was an immediate success, marrying style, performance and quality. Four years later, it was given a new naturally aspirated V8 4.2-litre engine designed by Ferrari. Now achieving 390bhp across a wider power band, there was an optional semi-automatic « Cambiocorsa » gearbox also developed by Ferrari. With paddle shift at the steering-wheel, the gearbox permitted four different modes of operation : Normal, Automatic, Sport and Low Grip. This extraordinary car was capable of 285 km/h and could accelerate from 0 to 100km/h in 4.8 seconds.

With a reading of 180,000km on the clock, this Maserati Coupé Cambiocorsa was initially sold by Charles Pozzi to its first owner, a well-known Parisian gallery owner, who drove the car regularly to his second gallery in Geneva. In 2008 he sold the car through Artcurial to the present owner who has just used it for week-end drives. This splendid Maserati has always been looked after by Pozzi and the file contains numerous bills, stamped service books and the owner's handbook. Used primarily for long journeys on the autoroute, this imposing car provides both comfort and a sporty performance, and has been always been driven with care. It is one of the new generation of Maseratis, designed and built under Ferrari's management, and offers excellent reliability. Moreover, this example benefits from the 4.2-litre engine, an improvement on the twin-turbo, and the Cambiocorsa gearbox that adds something special to the driving experience.



204

Carte grise française
French title
Châssis n°
SCFDAM1CONBL60039
Moteur / *Engine*
89/60039/M

✔ Cabriolet chic et séduisant
Chic and seductive cabriolet
✔ Le mythe Aston
The Aston legend
✔ 250 km/h tout confort
250 km/h in comfort

€ 40 000 / 60 000

1994 ASTON MARTIN Virage Volante

Après plusieurs années d'équilibre précaire sans nouveaux modèles, Aston Martin retrouve le sourire en 1987 avec les capitaux frais versés par Ford. Ils vont permettre d'enfin renouveler la gamme, et le premier résultat sera la Virage, présentée en 1988. D'un dessin qui évoque force et élégance, fidèle aux valeurs de la marque, elle s'enorgueillit d'une fabrication artisanale et d'une finition faisant appel aux plus beaux matériaux. Sous le capot, le V8 traditionnel, modernisé pour un fonctionnement plus souple et économique, développe 330 ch permettant à la Virage de dépasser 250 km/h. Quatre ans après son lancement, elle est épaulée par une version cabriolet, la Virage Volante, qui va d'emblée rencontrer un solide succès. Elle combine en effet le confort et la puissance du coupé avec le plaisir procuré par la conduite cheveux au vent. Malgré la présence d'une capote, elle a l'avantage de conserver deux petites places arrière de dépannage. Avec 365 coupés et 233 Volante, la production des Virage reste confidentielle, ce qui en fait des voiture rares et appréciées.

Cette belle Virage a été vendue neuve en Allemagne le 25 mai 1994 à un Monsieur Walter Barodte. Achetée par son actuel propriétaire en 2009, la Virage Volante que nous présentons bénéficie d'une boîte mécanique cinq rapports et a fait l'objet d'une vérification récente et approfondie chez Paris Londres Automobiles (facture jointe au dossier). Son kilométrage faible (moins de 50 000 km selon son propriétaire) est justifié par un intérieur en cuir gris clair en excellent état. En 2007, lors d'une révision chez Auto Performance, le carnet d'entretien indiquait 27033 km avant que courant 2009 le compteur tombe en panne. Elle est équipée d'un autoradio Becker riche d'un branchement ipod. De teinte bleu marine métallisée avec capote bleu, elle comporte son manuel d'utilisation et son carnet d'entretien.

After several uneasy years with no new models, Aston Martin's fortunes were revived with funds invested by Ford in 1987. It allowed the company to increase the range again and the first off the line was the Virage in 1988. Designed to be faithful to Aston Martin values and conjure up strength and elegance, it was built using the finest materials and boasted a wonderful level of craftsmanship and finishing. Under the bonnet, improvements to the traditional V8 engine made it more economical and flexible, its 330bhp allowing the Virage to reach speeds of more than 250km/h. Four years after it was launched, it was joined by a cabriolet version, the Virage Volante which was a great success from the outset. It combined the comfort and power of the coupé with the pleasure of open-top driving. Even with a boot, the car offered two useable rear seats. With 365 coupés and 233 Volantes built, the Virage remains exclusive, making it a rare and valuable car.

This stunning Virage was sold new in Germany on 25 May 1994 to Mr Wallter Barodte. Bought by the current owner in 2009, this Virage Volante has a five-speed manual gearbox and underwent a recent extensive inspection at Paris Londres Automobiles (invoice in file). Its low mileage (less than 50,000 kms according to the owner) is backed up by the excellent condition of the grey leather interior. The odometer stopped working some time during 2009, but in 2007, at the time of a service at Auto Performance, the service book indicated 27,033km. It is fitted with a Becker audio system with ipod connector. Finished in marine blue metallic with blue hood, the car comes with owner's manual and service book.





205

Carte grise française
French title
Châssis n° 8H1008269

✔ Livrée neuve en France
Delivered new in France
✔ Historique limpide
Full history
✔ Voiture superbement restaurée
Superbly restored car

€ 25 000 / 45 000

Livrée neuve en France, 70 000 Euros de restauration / *Delivered new in France, €70 000 spend on restoration*

1961 BUICK Electra 225 Cabriolet

L'Electra 225 que nous présentons est un des exemplaires rarissimes vendus neufs en France. Extrêmement attractive dans cette version cabriolet, elle affiche toutes ses plaques General Motors France dans le compartiment moteur. Le dossier comporte le PV des Mines barré d'époque ainsi que le manuel d'utilisation en français et, ce qui est exceptionnel, son carnet d'entretien tamponné depuis l'origine ! Cette voiture ou un modèle similaire apparaît dans le film "Les Barbouzes", où les inoubliables dialogues de Michel Audiard servent le talent de Lino Ventura, Francis Blanche et Bernard Blier. Ce cabriolet Electra n'a connu que trois propriétaires, tous parisiens, ce qui lui a permis de conserver son premier numéro d'immatriculation : 2501 KR 75. Le deuxième propriétaire en a fait l'acquisition au début des années 1980, avant de la céder en 2000. Passionné de voitures américaines, le troisième et actuel propriétaire cherchait depuis de nombreuses années un exemplaire français et, lors de son achat, la voiture n'affichait que 60 000 km au compteur. Il a alors décidé de la faire restaurer et l'a confiée à Pacific Garage, spécialisé dans les voitures américaines. Le dossier comporte un ensemble de factures retraçant les travaux effectués, pour un total de 70 000 euros. Par la suite, cette splendide automobile a fait l'objet d'un article dans la revue Nitro, n° 214 de 2005, où elle s'affichait en couverture. Nous avons également un rapport d'expertise d'Arnaud Séné soulignant le superbe état de la voiture. Affichant aujourd'hui 80 000 km, elle comporte encore son intérieur d'origine, merveilleusement conservé, et offre un équipement de grand standing avec des commandes électriques pour bon nombre d'éléments : les sièges, les vitres, la capote, l'antenne... Elle est dotée d'un cruise-control sonore, d'un avertisseur deux tons ville/route et un autoradio discret avec chargeur de dix CD a été installé dans le coffre. Cette voiture est un véritable témoin de la démesure et de l'inventivité américaine de l'époque, comme le montre son tableau de bord que l'on observe par le biais d'un miroir placé sous une large visière, orientable en fonction de la taille du conducteur... Gris-vert métallisé avec intérieur rouge, elle offre la rare possibilité de voyager à quatre ou cinq personnes capote baissée en profitant du paysage, du soleil et des folles émotions d'American Graffiti.
Carte grise française

The Electra 225 presented by us is one of the very few sold brand new in France. Indeed, this extremely attractive cabriolet version still displays all its General Motors France plates in the engine compartment. The file contains the barred Mines report of the period together with a French language user's guide and, most unusually, its service history book stamped from the very beginning. This car, or a similar model, appeared in the film "Les Barbouzes", in which the unforgettable dialogue of Michel Audiard highlighted the talents of Lino Ventura, Francis Blanche and Bernard Blier. This Electra convertible has had only three owners, all Parisian, and has thus preserved its original registration number 2501 KR 75. The second owner acquired it in the early 1980s, before selling it on in 2000. The third and current owner, with a passion for American cars, had searched for a French model for years, and when it was purchased, the car showed only 60,000 km (37,500 miles) on the clock. This owner decided to restore the car and entrusted it to the American car specialist firm Pacific Garage. The file contains a series of bills showing the work done, which cost €70,000 in all. Later on, this magnificent car featured in an article in Nitro magazine, issue no, 214 dated 2005, in which it was shown under covers. We also have an expert's report compiled by Arnaud Séné pointing out the superb condition of the car. Now showing 80,000 km (50,000 miles), it still retains its immaculately preserved interior and offers high-standard equipment with electric controls for several elements including seats, windows, roof and aerial. It is also equipped with a sound cruise-control, a two-tone city / main road warning signal, and a discreet car radio with a ten-CD loader has been installed in the boot. This car is an outstanding example of the immoderateness and inventiveness of the Americans of that period, as witnesses its dashboard, which can be seen through a mirror placed under a large visor that can be moved according to the driver's height. Of metallic grey-green with a red interior, the car offers a rare opportunity to convey four or five people with the roof down, enjoying the sun, the scenery and the happy madness of American Graffiti.
French title











Photographies © 2004. Ch. Bedei



COLLECTION DE DEUX VOITURES PROVENANT D'UN GENTLEMAN IRANIEN

TWO CLASSICS BELONGING TO A IRANIAN CONNOISSEUR

LOTS 206 ET 207





206

Carte grise française
French title
Châssis
n° 113044-10-016557

✔ Climatisation, direction assisté
Power steering, air conditioning
✔ État d'origine très bien préservé
Original condition excellently preserved
✔ La pagode la plus désirable
The most sought-after pagoda

€ 45 000 / 55 000

1970 MERCEDES-BENZ 280 SL Cabriolet

Ceinture de caisse basse, large surface vitrée, ligne tendue et ramassée, la Mercedes 230 SL donne une indéniable sensation de légèreté. C'est ce qui frappe ceux qui la découvrent pour la première fois au salon de Genève 1963. Mais un autre détail attire l'attention des visiteurs : le hard-top est de forme légèrement concave, ce qui est tout à fait inédit et vaudra par la suite à ce modèle le surnom de « Pagode ». C'est à un styliste français, le brillant Paul Bracq, que l'on doit cette originalité ! A sa naissance, la voiture est équipée d'un moteur 2,3 litres à injection et, à partir de 1966, elle est disponible en version 2,5 litres. Mais c'est avec la 280 SL présentée fin 1967, à moteur 2,8 litres de 170 ch, que le modèle va trouver sa véritable dimension : son six cylindres offre une souplesse qui s'accorde parfaitement avec la vocation touristique de cette élégante automobile. Bien conçue et construite avec la qualité dont Mercedes est coutumière, elle constitue une promesse de voyages confortables, où l'on peut pleinement profiter des joies du cabriolet sans subir les désagréments d'une voiture spartiate.

La 280 SL que nous présentons aurait été livrée neuve en Suisse et c'est là que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition dans les années 1970. De nationalité iranienne, il a ensuite fait venir la voiture dans son pays pour pouvoir l'utiliser pendant ses loisirs, dans sa résidence secondaire. Pour sauver son automobile pendant la révolution iranienne, il l'a dissimulée à l'abri d'un sous-sol. Cette belle 280 SL a été rapatriée en France récemment. De couleur noire avec intérieur assorti, elle est équipée d'un hard-top noir également, d'une boîte de vitesses manuelle, d'une direction assistée. Option rarissime elle est équipée de la climatisation. Magnifiquement préservée dans son état d'origine, elle constitue une valeur sure dont le choix répond autant à la raison qu'à la passion...

With its low belt line, extended windows and small size, the Mercedes 230 SL gives an undeniable sensation of lightness. This was the impression of those that saw it for the first time at the 1963 Salon de Genève. One other detail that attracted the attention of the visitors was that the hardtop is slightly concave in shape, a previously unseen aspect that earned this car the nickname of the "pagoda". The original style is the brainchild of a French stylist, the brilliant Paul Bracq. When first produced, the car came with a 2.3-litre injection, being available in a 2.5-litre version from 1966 onwards. However, it was with the 280 SL, first presented in late 1967, that the model founds its true dimensions; the six cylinders offered a level of flexibility completely in keeping with the touristic purpose of this elegant vehicle. Well designed and constructed with the quality for which Mercedes is well known, it promises a comfortable ride with every opportunity to benefit from the joys of a convertible without suffering the discomforts of a Spartan vehicle.

The 280 SL presented by us was delivered new in Switzerland, and it was there that the current owner, an Iranian, acquired it during the 1970s. This magnificent 280 SL, exported by the owner to his country for use for pleasure at his secondary home and concealed in a basement during the Iranian revolution, has recently been repatriated to France. Black in colour with a mixed-colour interior, it is also equipped with a black hardtop, manual gearbox and assisted power-steering. The car is fitted with air conditioning system. Splendidly preserved in its original state, this car is definite value for money and choosing it will be an act of reason as well as passion.







207

Carte grise française
French title
Châssis n° AR 168846
Moteur / *Engine*
n° AR0000222438

✔ L'insouciance des années 1950
The carefree atmosphere of the 1950s
✔ Etat d'origine rare
Rare original condition
✔ Une irrésistible séductrice
Irresistible attraction

€ 28 000 / 34 000

1961 ALFA ROMEO Giulietta Spider

Giulietta : la Juliette de Roméo. Le nom, à lui seul, évoque la douceur de l'Italie, l'insouciance des années 1950, le soleil de la Méditerranée. Dans son genre, l'Alfa Romeo Giulietta est un petit chef-d'œuvre. Elle marie une mécanique brillante et nerveuse à une carrosserie légère, élégante et sportive, l'ensemble réunissant tous les ingrédients d'une irrésistible séduction. Planche de bord en tôle peinte, cadrans ronds, levier de vitesses incliné au plancher, petits sièges accueillants, la Giulietta fait rêver la jeunesse de son époque — et continue à le faire aujourd'hui ! D'abord présentée en 1954 en coupé (dessiné par Bertone), la Giulietta apparaît en version spider un an plus tard, avec une carrosserie signée cette fois Pininfarina. Le moteur 1300 est moderne, doté de deux arbres à cames en tête et permet de brillantes performances, surpassant à l'époque des voitures plus opulentes. En 1959, ce joli cabriolet connaît plusieurs améliorations : l'empattement est allongé, les portes aussi et sont désormais équipées d'un déflecteur, la boîte à gants ferme à clé et le moteur gagne 15 ch : ses 80 ch permettent d'atteindre 160 km/h. Ce ravissant cabriolet trouve alors le parfait équilibre qui le prépare à l'évolution suivante : la Giulia, à moteur 1600, en parallèle à la berline qui porte le même nom. La légende lancée par la Giulietta est en route...
La voiture que nous présentons est en état d'origine, patinée comme peuvent l'apprécier les amateurs. Son actuel propriétaire, collectionneur iranien, en a fait l'acquisition dans les années 1970 et l'a exportée dans son pays. Il l'a ensuite utilisée dans sa résidence secondaire, pour des balades de pur plaisir, avant de la dissimuler au fond d'un sous-sol pendant la révolution iranienne. De couleur rouge, son intérieur noir affiche une belle patine, elle a été rapatriée en France récemment. Dotée d'un hard-top noir, manque en revanche les arceaux ainsi que la capote, elle représente une rare opportunité de faire l'acquisition d'un tel modèle en état d'origine très bien préservé.

Giulietta: Romeo's Juliet. The name alone evokes the sweetness of Italy, the frothy insouciance of the 1950s, the Mediterranean Sun. The Alfa Romeo Giulietta is a masterpiece within its genre. Combining brilliant and sensitive mechanics with light, elegant and sporty bodywork, this car contains all the ingredients of an irresistible seduction. With its painted steel dashboard, round dials, gear-lever close to the floor and small, comfortable seats, the Giulietta evoked dreams of youth, and still does today! First introduced in 1954 as a coupé, designed by Bertone, the Giulietta then appeared in its "spider" version one year later, this time with Pininfarina bodywork. The modern 1300-cc engine, equipped with two overhead camshafts, ensures a brilliant performance that at the time surpassed even the most opulent cars. In 1959 a number of improvements were made to the attractive saloon: the wheelbase was extended together with the doors, which were then equipped with a deflector, the glove compartment was lockable and the engine power increased by 15 hp, with the new 80 hp output allowing a maximum speed of 160 km/h (100 mph). This stunning saloon car achieved the perfect balance that prepared it for its next development: the Giulia, with its 1600 engine, alongside the saloon that bears the same name. The legend launched by the Giulietta had started...
The car presented by us is in original condition, with a finish that will delight lovers of this model. Its current owner, an Iranian collector, acquired the car in the 1970s and exported it to his country. He then used it at his secondary home, purely for pleasure trips, before hiding it in a basement during the Iranian revolution. The black interior of this red car also shows a beautiful sheen. The car, equipped with a black hardtop (arch and soft-top missing) has recently been repatriated to France and now represents a rare opportunity to acquire this historic model in an excellent state of preservation.



208

Titre de navigation belge
Belgian title
Numéro de construction/
construction number
n° 561

✔ Histoire suivi
Steady history
✔ Modèle de légende
Legendary model
✔ Riva prêt à être utilisé
Ready to be used

€ 80 000 / 120 000

Ex-Dieter Quester, livré avec sa remorque / Coming with its trailer

1964 RIVA Super Ariston Motorlaunch

Dans le monde entier, le nom Riva résonne comme le symbole du luxe absolu en matière de canots automobiles à l'élégance et au raffinement sans faille. Coques en acajou au vernis parfaits, intérieurs en cuir, tableaux de bord s'inspirant des voitures américaines de l'époque font des Riva le nec plus ultra des bateaux à moteur. Ils étaient très disputés dans les années 50 et 60 par toute la jet set internationale, les stars de cinéma, les grandes fortunes.
Dès son retour des Etats-Unis après-guerre, Carlo Riva arrive à convaincre son père, propriétaire du chantier naval de Sarnico, sur le Lac d'Iséo, de construire les premiers Motor Launch à pare-brise à pans coupés, directement inspirés des bateaux américains, principalement des célèbres Chris Craft. Le chantier connaît alors une expansion impressionnante, avec des commandes qui affluent du monde entier. Dans les années 50 et 60, Riva devient alors une marque de référence en matière de canots automobiles.
Ce superbe Riva n° 561 est sorti du chantier naval de Sarnico en 1964 pour être livré au pilote autrichien Dieter Quester, Champion d'Europe de Grand Tourisme en 1968, 1969, 1977 et 1983. Dieter Quester, né en 1939, est connu pour ses multiples participations aux 24 Heures du Mans. Il a également participé une fois à un Grand Prix de Formule 1, celui d'Autriche en 1974, où il termina 9e. A plus de 70 ans, il participe toujours à des courses de Grand Tourisme où il s'est illustré toute sa vie. Quester avait demandé à ce que son Riva soit équipé du gros moteur Chrysler 290 413D.
Le bateau est aujourd'hui entre les mains de son propriétaire belge, vrai passionné de la marque, qui possède également une Super Aquarama. Il participe régulièrement à des sorties Riva, le dernier en date était à Annecy. Il a entièrement fait restaurer le bateau il y a quatre ans en Italie pour le fond (Chantier Archangelli à Salo) et le reste, deck y compris chez le spécialiste belge Ian Vandamme. Ce superbe bateau sera livré avec sa remorque sur mesure, donc très facile à transporter. Egalement, la housse d'origine 'Riva Sarnico' vient avec, ainsi que son 'bain de soleil' sur mesure. Soyez prêt au plaisir…

The name Riva is known worldwide as the symbol of absolute luxury and unfailing elegance and refinement in motorboats. The perfect varnished mahogany coloured hull, the leather interior, and the dashboards inspired by the American cars of the period, make the Riva an absolute must in the world of motorboats. They were singularly sought after in the 1950s and 1960s by all of the international jet set, film stars and the super-rich.
On returning from the USA after the war, Carlo Riva managed to convince his father, who owned the boatyard at Sarnico, on Lake Iseo, to build the first wind-screened motor launches with cut-off corners, directly inspired by American boats and principally the celebrated Chris Craft. The yard then enjoyed an impressive expansion, with orders from right across the world. During the 1950s and 1960s, therefore, Riva became a reference point for motorboat construction.
This superb Riva no. 561 originated from the Sarnico yard in 1964 and was delivered to Austrian driver Dieter Quester, European GT Champion in 1968, 1969, 1977 and 1983. Dieter Quester, born in 1939, is known for his numerous appearances in the Le Mans 24-hour race. He also participated in one Formula 1 Grand Prix, the 1974 Austrian, where he finished 9th. Now aged over 70, he still participates in GT races, where he has been a shining light all his life. Quester asked for his Riva to be equipped with the big Chrysler 290 413D engine.
The boat is currently with its Belgian owner, a real lover of this make, who also owns a Super Aquarama. He participates regularly in Riva exhibitions, the most recent of which was held in Annecy. He had the boat completely restored four years ago in Italy (Chantier Archangelli in Salo) and the rest, including the deck, done by Belgian specialist Ian Vandamme. This magnificent boat will be delivered with its made-to-measure trailer, and is thus very easy to transport. Also, the original "Riva Sarnico" cover comes with its made-to-measure "sun top". Get ready to enjoy yourself…

















209

Carte grise française normale
French title
Châssis n° AM300/3/1578
Moteur / *Engine*
n° DBA 1182

✔ Une belle histoire de famille
Long term family ownership
✔ Le rare parfum de l'origine
Wonderfully original
✔ Freins à disque à l'avant
Front disc brakes

€ 100 000 / 140 000

Dans la même famille depuis 1966, livrée neuve en France / *In the same family ownership since 1966, delivered new in France*

1958 ASTON MARTIN DB2/4 MK III Coupé

La mécanique avait été profondément revue et fiabilisée, à commencer par le moteur dérivé du six-cylindres à 2 ACT conçu par W. O. Bentley pour la DB2 dont la cylindrée était passée de 2,6 à 2,9 litres. Un bloc plus robuste et plus rigide, un nouveau vilebrequin et une nouvelle culasse à grandes soupapes, entre autres, avaient été développés à titre transitoire par l'ingénieur motoriste Tadek Marek venu de chez Austin pour créer un tout nouveau moteur Aston Martin. La puissance passait de 140
à 162 ch (moteur DBA) avec l'échappement simple et 180 ch avec un échappement double, voire 195 ch avec trois carburateurs. L'embrayage et la boîte de vitesses avaient été améliorés pour supporter mieux le couple supérieur et faciliter la conduite et, au bénéfice de la consommation, un surmultiplicateur Laycock à commande électrique était proposé en option. Si les 100 premières voitures construites furent encore équipées de freins à tambour ou à disque en option, le gain de vitesse et les nouvelles conditions de circulation imposèrent bientôt le montage systématique des freins à disque (comme sur la voiture présentée ici). Dans sa version Mk III apparue en mars 1957, la remplaçante de la DB2/4 était bien une nouvelle voiture, plus rapide, plus fiable et plus sûre que ses devancières, avec une vitesse de pointe de plus de 190 km/h, mais un niveau de confort digne d'une grande GT. Elle fut produite de mars 1957 à juillet 1959 à 551 exemplaires, majoritairement des coupés. La voiture présentée châssis n° 1578 à conduite à gauche produite en 1958 fut achetée en 1966 à Paris au Garage Mirabeau, importateur de la marque en France, par M. Caron, grand-père de l'actuel vendeur (facture d'époque figurant au dossier). La voiture est donc dans la même famille depuis cette date et on a pu la voir à Montlhéry aux Coupe de l'âge d'or dans les années 1980. Cette Mk III fut repeinte en 1980 dans sa teinte d'origine et, révisée en mécanique au garage Kilburn en 2005 (factures disponibles), elle a parcouru depuis moins de 1 200 km. Peinte en vert clair, l'intérieur noir est d'origine. Équipée de freins avant à disque d'origine, d'un système d'échappement en inox, elle possède son outillage de bord (cric, maillet, pompe à graisse) d'origine (mais trousse incomplète) et deux phares antibrouillard d'époque. La voiture est accompagnée de factures d'époques et immatriculée en France en série normale.

Mechanically, the car was completely updated, improving reliability, starting with the engine which was derived from the six cylinder twin-cam engine developed by W.O. Bentley for the DB2, increasing from 2.6-litre to 2.9-litre. Brought in from Austin to create a totally new Aston Martin engine, Polish engineer Tadek Marek used a stronger and more rigid block, a new crankshaft and a cylinder head with larger valves. This increased the power from 140bhp to 162bhp (DBA engine) on a single exhaust, 180bhp with twin-exhaust and 195bhp with three twin-choke carburettors. The clutch and gearbox were also updated to deal with the greater torque. To help improve fuel consumption, a Laycock electrically-operated overdrive was offered as an option. The first 100 cars built were fitted with drum brakes or disc brakes as an option, but new driving regulations and greater speeds being achieved led to disc brakes becoming standard after this (as on the car offered here). The 1957 Mk III, replaced the DB2/4 as essentially a new car, faster, more reliable and safer than its predecessors, with a top speed of over 190km/h and a level of comfort worthy of a true GT car. A total of 551 examples were built between March 1957 and July 1959, most of them coupés.
Chassis no. 1578, built in 1958 and LHD, was bought from Garage Mirabeau in Paris in 1966 by M. Caron, grandfather of the current owner (period invoice included). This car has therefore been in the same family ownership for 45 years, and could be seen at Monthléry during the 1980s competing in the Coupe de l'Age d'Or. The car was repainted in 1980 in its original colour, and since restoration work carried out in 2005 at the Kilburn Garage (bills available), it has covered less than 1,200km. Presented in green, the black interior is in great original condition. Fitted with the original front disc brakes, stainless steel exhaust, it comes with original incomplete toolkit (jack, mallet, grease pump included), period bills and two period fog lamps. The car is registered in France.

210

Carte grise française
French title
Châssis
n° SAJJEAEX8AX220789

✔ 7 200 kms d'origine, entretien scrupuleux
7,200 km from new, scrupulous maintenance
✔ Véritable prototype sur route
A veritable prototype
✔ Fait partie du club fermé des "plus de 300 km/h"
Part of the exclusive "over 300 km/h" club

€ 130 000 / 170 000

Seulement 7 200 km d'origine / *Only 7 200 km from new*

1992 JAGUAR XJ 220

D'abord présentée comme un concept-car, la Jaguar XJ 220 fut presque étudiée en « perruque », en parallèle aux projets plus classiques et officiels, par une équipe réunie autour de Jim Randle, ingénieur en chef de l'entreprise. A l'époque des Ferrari F40 et Porsche 959, leur idée est de laisser libre cours à leur imagination pour une voiture hors norme. Ils lui attribuent un moteur V12 6,3 litres en position centrale arrière et une transmission intégrale, dissimulés sous une robe dont les lignes fluides, larges et basses ne sont pas sans rappeler la défunte XJ13. En 1988, ils présentent leur « bébé » à John Egan, patron de l'entreprise, et il est alors décidé d'exposer cette voiture exceptionnelle au Salon de Birmingham de la même année. L'accueil très favorable que lui font le public et les acheteurs potentiels emporte la décision de la mettre en production, en limitant le nombre d'exemplaires à 350. Des modifications sont alors nécessaires, pour permettre ce passage du prototype à la voiture commercialisée. La transmission se limite à deux roues motrices et le moteur V12 est abandonné au profit d'un V6 double turbo, fournit par TWR et dérivé de celui des XJR 10 et 11. Plus léger et moins encombrant que le V12, il est plus puissant, délivrant 550 ch à 7 000 tr/mn. Grâce à son profilage soigné, la Jaguar XJ 220 entre ainsi dans le club très fermé des « plus de 300 », atteignant même 320 km/h. Même au prix de 3,5 millions de francs, les acheteurs se l'arrachent et les bons de commande s'échangent avec de confortables plus-values. Livrée à partir de 1992, il sera finalement produit 281 exemplaires de cette Jaguar totalement hors norme et qui, depuis, n'a pas eu d'équivalent.

Initially presented as a design car, the Jaguar XJ 220 was almost studied as a "wig" alongside the more classic official projects, by a team led by the firm's chief engineer Jim Randle. In the time of the Ferrari F40 and Porsche 959, their idea was to give their imagination free rein for a car "out of the common". This car was given a 6.3-litre V12 in a rear central position and an integral transmission, carefully concealed beneath a coating of which the low, wide, fluid lines are reminiscent of the defunct XJ13. In 1988, they introduced their "baby" to John Egan, the firm's chairman, who then decided to exhibit this exceptional vehicle at the Birmingham Fair of the same year. The very favourable welcome from the public and from potential buyers led to the decision to mass-produce the vehicle, limiting the number of copies to 350. Modifications were needed to allow this car to progress from prototype to marketed vehicle. The transmission was limited to two drive wheels and the V12 engine was abandoned in favour of a double turbo V6, supplied by TWR and derived from those of the XJR 10 and 11. Lighter and less cumbersome than the V12, it is more powerful, producing 550 hp at 7,000 rpm. Because of its carefully designed profile, the Jaguar XJ 220 is a member of the exclusive "over 300" club and can even reach 320 km/h (200 mph). At a price of 3.5 million francs, the buyers snapped it up and the order forms flew, producing comfortable profits. A total of 281 copies of this quite remarkable Jaguar were produced from 1992 onwards, and there has been nothing like it since.

Photographies © Arnaud Taquet



Portant le n°40 de la série et produite en 1992, la Jaguar XJ220 que nous proposons a été prélevée de la chaîne de fabrication par Tom Walkinshaw, patron de TWR, pour sa collection personnelle. Elle a été par la suite cédée à un collectionneur, ce qui explique qu'elle n'ait été immatriculée qu'en 1998. Elle a bénéficié d'une grosse révision en 1998, pour un total de 16 500 euros, avec notamment un remplacement du réservoir, comme recommandé par le constructeur. Une autre grosse révision a eu lieu en août 2010 et d'autres travaux doivent être réalisés avant la vente, dont le remplacement des freins et des pneus. Le dernier contrôle technique est vierge et tout le dossier d'entretien, comportant les factures, sera fourni avec la voiture. Le propriétaire nous a confirmé qu'elle fonctionnait parfaitement et qu'il avait pu participer au Rallye de Paris 2011, se défendant magnifiquement sur circuit en face des 200 autres participants. Equipée d'un autoradio Alpine avec GPS 16/9, cette Jaguar XJ220 n'a parcouru que 7 200 km depuis son achat. Véritable prototype sur route, elle offre des sensations hors du commun, avec la conscience d'être au volant d'une automobile créée pour la recherche de performances pures.

The Jaguar XJ220 that we are offering, no. 40 in the series and produced in 1992, was taken from the production line by Tom Walkinshaw, the boss of TWR, for his personal collection. It was then transferred to a collector, and for this reason was not registered until 1998. In 1998 it underwent a major overhaul, costing €6,500, with, in particular, a petrol tank replacement as recommended by the manufacturer. Another major overhaul was conducted in August 2010, and other works should be carried out before the sale, including replacement of the brakes and types. The last technical test was clear and the whole of the service book, including bills, will be supplied together with the car. The owner has confirmed to us that the vehicle was working perfectly and was able to take part in the 2011 Rallye de Paris, defending its name nobly against competition from the 200 other participants. Equipped with an Alpine car radio with 16/9 GPS, this Jaguar XJ220 has covered only 7,200 km from new. A real prototype on the road, it offers a truly delightful ride with the feeling that you are behind the wheel of a car created as part of a quest for the perfect performance.

Photographies © Arnaud Taquet









211

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis
n° ZFFZR52B000124204

✔ Une des dernières Ferrari en série limitée
One of the last limited-series Ferraris
✔ Voiture à faible kilométrage
A low-mileage car
✔ Future classique
A classic of the future

€ 95 000 / 135 000

Seulement 15 600 km d'origine / *Only 15 600 km from new*

2003 FERRARI 550 Barchetta

Avec la 456 GT présentée en 1992, Ferrari revenait à sa formule traditionnelle et appréciée du moteur V12 disposé à l'avant, après une longue période consacrée à explorer d'autres formules. Le grand succès rencontré par ce coupé 2+2 classique, rapide et confortable incite alors la marque à aller plus loin et, quatre ans plus tard, c'est au tour de la plus sportive de la gamme, une stricte deux places, d'adopter cette même disposition. La 550 Maranello, fine, puissante et racée, est née. Son moteur 5,5 litres développe 485 ch, ce qui suffit à emmener la belle à 310 km/h. Il ne manque plus qu'une version découverte... Elle apparaît en 2000 sous le nom de 550 Barchetta. Dessiné par Pininfarina à partir du coupé, ce cabriolet comporte deux élégants appuie-têtes profilés qui affirment son caractère sportif, confirmé par la présence d'une simple capote légère. Elle reçoit la même mécanique que le coupé, mais Ferrari va limiter la production de ce modèle d'exception à 448 exemplaires, ce qui au regard des chiffres de production actuels en fait un exemplaire en série très limité.

La voiture présentée ici a été vendue neuve en Espagne par Testarossa Cars, le concessionnaire Ferrari de Madrid, avec les options sièges baquets en cuir Connolly et Pack Fiorano. Elle est en outre dotée d'un chargeur de CD Becker logé dans la malle, et d'un échappement Kœnig. Le compteur affiche 15 600 km et nous avons eu confirmation que, avant la vente, elle bénéficierait d'une révision chez Charles Pozzi, avec notamment un remplacement des courroies. Le moteur a été changé sous garantie par Ferrari à 5000 km. Le dossier qui sera remis à l'acheteur comprend la pochette contenant les carnets d'utilisation et d'entretien, le certificat de conformité de Ferrari France et le contrôle technique, en plus du double des clés. De couleur rouge avec intérieur et capote noirs, sa production limitée en fait déjà une voiture recherchée et une future classique. Sans parler du plaisir que procure l'énorme puissance du moteur, alliée à une carrosserie ouverte. Pour mieux goûter le chant du V12 !

With the 456 GT introduced in 1992, Ferrari reverted to its traditional, much-loved V12 formula previously offered, after a long period spent exploring other formulae. The great success of this classic, fast and comfortable 2+2 coupé encouraged the name to go further and, four years later, it was the turn of the most sporting car in this range, strictly a two-seater, to adopt the same arrangement. Thus was born the 550 Maranello, refined, powerful and low-slung. Its 5.5-litre engine develops 485 hp, enough to take this splendid car to 310 km/h (193 mph). This version is no longer the missing link, but appeared in 2000 under the name 550 Barchetta. Designed by Pininfarina on the basis of the coupé, this convertible contains two elegant profile head supports that confirm its sports-car nature, confirmed in turn by the presence of a simple, light sunroof. Although its mechanics are the same as the coupé, Ferrari limited the production of this model to just 448 copies, which in terms of current production figures makes this a very limited series indeed.

The car offered here was sold brand new in Spain by Testarossa Cars, the Madrid Ferrari dealer, with the Pack Fiorano and Connolly leather bucket seat options. It is also equipped with a CD Becker charger housed in the boot, and a Koenig exhaust. The clock shows 15,600 km (9,750 miles) and we have received confirmation that before being sold, the car will be overhauled by Charles Pozzi with, most notably, replacement of the belts. The engine has been changed under warranty by Ferrari when the car had 5000 km on the clock. The file to be passed to the purchaser contains a pocket with use and maintenance booklets, the Ferrari France compliance certificate, a technical control schedule and a duplicate set of keys. Red in colour with black interior and sunroof, this limited-production vehicle is already a sought-after car and a future classic, to say nothing of the pleasure provided by the enormous power of the engine and the open bodywork that makes the song of the V12 easier to hear!











212

Carte grise française
French title
Châssis n° 75235

✔ Rare version faux-cabriolet
Rare faux-cabriolet version
✔ Restauration complète
Full restoration
✔ Voiture facile à utiliser et entretenir
Easy to use and maintain

€ 50 000 / 70 000

1936 CITROËN Traction 7C Faux-Cabriolet

Rétrospectivement, la Citroën Traction aurait pu être un « bide » monumental, tant elle adoptait simultanément de solutions techniques alors peu usitées. Au lieu de cela, elle est devenue un succès universel, prouvant le bien-fondé des choix effectués et approuvés par André Citroën : traction avant, carrosserie monocoque, moteur "flottant", suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique, moteur culbuté, le tout sous une ligne de carrosserie beaucoup plus basse et élancée que les "caisses carrées" sillonnant les routes des années 1930. En 1934 la première Traction — qui ne porte pas encore ce nom — est la 7, chiffre correspondant à sa puissance fiscale. Bien que dotées d'un moteur plus gros (9 CV), les 7B et 7C apparues juste après conservent cette appellation. Au Salon de 1934, la gamme se complète de la 11 CV, qui va représenter la part majeure de la diffusion, en version normale ou Légère. Aujourd'hui, la Traction est très appréciée des collectionneurs par sa conception moderne, sa ligne familière particulièrement réussie, sa facilité d'utilisation et d'entretien, et la bonne disponibilité des pièces.

La Traction présentée ici est rare à double titre : il s'agit d'une 7C des premières années, d'une part, et d'autre part elle se présente sous la forme d'un faux-cabriolet, carrosserie aussi élégante que peu fréquente. Elle a été complètement restaurée en 1987 par un atelier spécialisé. A cette occasion, l'intérieur a été refait en cuir rouge, le moteur a été remplacé par une mécanique 11B provenant d'une ID, la boîte de vitesses à trois rapports a été remise en état, les freins refaits ont reçu un dispositif d'assistance et le débrayage a été pourvu d'un système de commande par bouton-poussoir sur le levier de vitesses. Equipée d'enjoliveurs de roues ajourés, elle est livrée avec un lot de pièces : pièces de moteur ID, réservoir, pompe à essence, carburateur.

In retrospect, the Citroen Traction could have been a monumental flop as it simultaneously adopted technical solutions that were little used at the time. Instead, it became a worldwide success, proving the soundness of the choices made and approved by Andre Citroen, such as front-wheel drive, monocoque bodywork, floating-power engine, independent four-wheel suspension with torsion bars, hydraulically operated brakes, engine with rocker arm, all beneath a bodyline that was much lower and streamlined than the "square boxes" that were criss-crossing the roads in the 1930s.
In 1934, the first Traction, which had not yet been given that name, is the model 7, a figure that refers to its tax-rated power. Although fitted with a larger engine (9CV), the 7B and 7C models that appeared just afterwards kept this appellation. At the 1934 Motor Show, the range was added to by the 11CV, which was to represent the major part of the distribution in its normal or light version. Today, the Traction is much prized by collectors for its modern design, its particularly striking and familiar lines, its ease of use and maintenance and the ready availability of spare parts.

The Traction offered here is rare on two counts: first, it is an early 7C model and, second, it is presented in the form of a faux-cabriolet whose bodywork is as elegant as it is rare. It was completely restored in 1987 by a specialist workshop. At that time, the interior was refurbished in red leather, the engine was replaced by a mechanical 11B engine sourced from a direct injection, the three-speed gearbox was restored, the brakes were redone and were fitted with an assistance device, and the clutch was fitted with a press-button control system on the gear lever. Fitted with open hubcaps, it is delivered with a batch of spare parts: direct injection engine parts, tank, fuel pump and carburettor.





213

Titre de circulation US/ Certificat d'importation français
US title/ French customs cleared
Châssis n°
88302
Moteur / *Engine* n°
801101

✔ Version la plus désirable du Roadster
Most desirable Roadster version
✔ Superbe état d'origine, historique limpide
excellent original condition, continuous history
✔ Une promesse de plaisir sous le soleil
Promises open-topped fun

€ 95 000 / 115 000

Matching numbers, certificat d'authenticité Porsche / Porsche certificate of authenticity

1960 PORSCHE 356 B Roadster Super 90

Après les deux premières générations, 356 et 356 A, est présentée à l'automne 1959 la 356 B. Elle introduit des changements esthétiques importants qui vont à l'époque faire réagir les (déjà !) puristes Porsche mais révèlent un plus grand modernisme de ligne. Pare-chocs rehaussés, ailes avant moins plongeantes, phares plus haut placés et, en fonction du modèle (T5 ou T6), deux grilles d'aération sur le capot-moteur, vitre arrière agrandie, capot avant plus carré et trappe de réservoir d'essence sur l'aile avant. Sous le capot, les choses changent aussi avec l'ajout d'une version "Super 90" de 90 ch, en complément des 60 et 75 ch, toujours en 1600 cm3. Côté carrosserie, le Speedster D prend le nom de Roadster et retient le relatif dépouillement propre à sa devancière, avec un pare-brise un peu plus bas et une capote plus sommaire que sur le cabriolet qui améliore sensiblement la ligne. C'est une voiture à l'aspect sportif même si elle plus confortable que le Speedster auquel elle succède.

Le Roadster 356 que nous présentons est intéressant à plus d'un titre. En effet, comme nous le confirme son Certificat of Authenticity de Porsche il s'agit d'un rare modèle équipé de son moteur super 90 d'origine dont moins de 300 exemplaires ont été produits. Cette voiture a un parfum d'origine véritablement exceptionnel, elle a été délivrée neuve en Californie et elle est restée dans les mains du même propriétaire de 1965 à 2011, date à laquelle elle a été achetée par un amateur français. La voiture conserve un superbe aspect d'origine, l'alignement des ouvrants est excellent et on peut penser qu'ils n'ont jamais été démontés, les planchers et le bac à batterie sont ceux d'origine, la peinture qui a probablement été refaite dans les années 60 présente encore bien et est conforme à sa couleur d'origine Ivory. Les moquettes et le tableau de bord sont eux aussi d'un état d'origine étonnant. Selon son propriétaire la voiture est en très bon état mécanique, il 'agit d'une des plus puissantes Porsche 356 à carrosserie découvrable, particulièrement désirable dans cette version minimaliste, plus résolument sportive que les cabriolets standard, qui saura séduire le collectionneur sélectif tant par son état que par ses spécifications.

After the first two models, the 356 and 356 A, the 356 B was presented in the autumn of 1959. This version introduced important aesthetic changes which took the (already !) Porsche purists by surprise, but which revealed a much more modern styling. Raised bumpers, less steeply sloping front wings, headlamps placed higher, two ventilation grilles over the engine for the T5 and T6 models, larger rear window, squarer bonnet and petrol cap on the front wing. Various changes had also been made under the bonnet, with a 'Super 90' 90bhp engine adding to the 60 and 75bhp versions, all still 1600cc. The Convertible D took on the Roadster name and retained the relatively no-nonsense feel of its predecessor, with a slightly lower windscreen and a rather more perfunctory hood than on the cabriolet which had sensibly upgraded. This looks like a sports car but is more comfortable than the Speedster it succeeds.

The 356 that we present is interesting in more ways than one. According to its Porsche Certificat of authenticity, it is a rare model with its original 'Super 90' engine of which less than 300 examples were built. It has the feel of an exceptionally original car and was delivered new to California, with one owner from 1965 until 2011 when it was bought by a French enthusiast. The car appears to be remarkably original with the doors beautifully aligned suggesting they've never been taken off. The floors and battery tray are original, and the paintwork, which was probably re-done in the 1960s still looks good in its original Ivory. The carpets and dashboard are also in excellent condition. According to the owner the car is mechanically very sound. It is one of the most powerful convertible 356s, and particularly desirable in this more minimalist form, more resolutely sporty than the standard cabriolet. This car will entice collectors as much for its condition as for its specification.



214

Titre de circulation espagnol
Spanish vehicle registration document
Châssis n° 3139
Moteur / *Engine*
n° B20 3689

✔ La meilleure des B20
The best of the B20s
✔ Une restauration exemplaire
An exemplary restoration
✔ Même propriétaire depuis 25 ans
Same owner for the past 25 years

€ 90 000 / 130 000

Restaurée par Kappa / *Restored by Kappa*

1954 LANCIA Aurelia B20 GT 4E Série Coupé par Pininfarina

Le coupé B20 GT est présenté au Salon de Turin 1951 et une production limitée à 50 exemplaires est lancée. Mais les premiers utilisateurs se rendent compte que sur ce coupé, la puissance du moteur deux litres portée à 80 ch en fait une voiture de sport agile et vive, sans gâcher ses qualités de voiture luxueuse et confortable. Gianni Lancia, fils du fondateur et amateur de compétition, fait rapidement préparer quatre coupés avec moteur porté à 90 ch en vue de la Mille Miglia.
En 1953, après les séries I et II, les séries III et IV bénéficient d'un moteur porté à 2,5 litres et 118 ch à 5 300 tr/min, le plus puissant V6 de série qui équipera aussi les sublimes spider et cabriolet B24. Les séries V et VI perdront ensuite quelques chevaux. En 1957, la Flaminia, plus opulente, remplace le coupé B20 GT … sans le faire oublier.

Ce coupé Lancia Aurelia GT B20, à direction à droite comme la majorité des B20, appartient à la série IV de 1954, produite à 845 exemplaires, la plus recherchée par les amateurs de Lancia. Équipée du kit Nardi, elle a un sélecteur de vitesse au plancher. Vendue neuve en septembre 1954 au Real Automovil Club de Espana, elle fut acquise par le vendeur en 1987 et confiée pour une restauration totale au mythique spécialiste de la restauration des Lancia, la firme Kappa, de Gorgonzola (Milan), qui acheva ses travaux en 1990. Le montant de la facture de restauration fut de l'ordre de 100 000 dollars à l'époque comme l'atteste le dossier de factures et photos disponibles. Elle a parcouru depuis entre 18 et 20 000 km, toujours soigneusement garée et entretenue par un collectionneur passionné et soigneux. Elle a bénéficié d'une révision générale en 2000 par les soins d'Omicron Engineering Ltd en Angleterre (10 000 livres de factures) avec adaptation du moteur au carburant sans plomb.
Rare dans cet état, restaurée par celui que beaucoup considère comme le meilleur restaurateur de Lancia qui ait existé, son vendeur s'en sépare avec regret faute de pouvoir l'utiliser aussi fréquemment qu'il le souhaiterait.
Titre de circulation espagnol.

The B20GT coupé was shown at the 1951 Turin Auto Show and a production run limited to 50 units was started. However, users soon realised that on this coupé the power of the two litre engine increased to 80 hp made it an agile and lively sports car, without spoiling its qualities as a luxurious and comfortable car. Gianni Lancia, the son of the founder and a keen competitor, quickly arranged for four coupés to be prepared with an engine increased to 90 hp with an eye on the Mille Miglia. In 1953, after the I and II series, the III and IV series had the benefit of an engine increased to 2.5 litres and 118 hp at approximately 5300 r.p.m., the most powerful series production V6 which was also later fitted to the sublime spider and cabriolet B24. The V and VI series then shed a few hp. In 1957, the more opulent Flaminia replaced the B20 GT coupé ……but it was not forgotten

This Lancia Aurelia GT b20, with right hand drive like most of the B20s, belongs to the 1954 IV series, of which 845 units were made, and are the most sought after by Lancia fans. Fitted with the Nardi kit, it has a floor-mounted gear selector. Sold new in September 1954 at the Real Automovil Club de Espana, it was acquired by the vendor in 1987 and entrusted for full restoration to Lancia's legendary restoration specialists, Kappa, of Gorgonzola (Milan) who finished the work in 1990. The total cost of the restoration was of the order of $100,000 at the time, as evidenced by the available file of invoices and photographs. Since then, it has done between 18,000 and 20,000 km, always being carefully garaged and maintained by an avid and caring collector. It had a general overhaul in 2000 by Omicron Engineering in England (invoices totalling £10,000) when the engine was adapted for unleaded petrol.
A rare example in this condition, restored by who many believe to be the best Lancia restorers that ever existed, the vendor is letting it go with regret as he is unable to use it as often as he would like.
Spanish vehicle registration document.





215

Titre de circulation Californien / Certificat de dédouanement français
Californian title / French customs clearance certificate
Châssis n° 83872
Moteur / *Engine*
n° 67144

✔ Voiture très recherchée, légère et performante
Very sought-after car, light and competitive
✔ Restauration de qualité
Quality restoration
✔ Authenticité garantie par Porsche
Authenticity guaranteed by Porsche

€ 135 000 / 155 000

Matching numbers, certificat d'authenticité Porsche / Porsche certificate of authenticity

1957 PORSCHE 356A 1600 Speedster

Dans l'histoire mouvementée des Porsche 356, le Speedster occupe une place à part. On le doit au marché américain et au très dynamique Max Hoffman, importateur de voitures de sport européennes sans qui nombre de modèles (découvrables principalement) n'auraient pas existé. Hoffman réclame au début des années 1950 à Porsche une 356 décapotable simplifiée, dont le prix n'excèderait pas 3 000 $. Après l'échec du roadster America dont Porsche souhaitait confier la fabrication à Heuer, un deuxième projet est mis en route en 1953. Sous l'autorité d'Erwin Komenda, patron des études, un cabriolet 356 standard est modifiée pour répondre aux exigences de l'importateur américain. L'habitacle est raccourci, les vitres latérales sont remplacées par des panneaux de plexi, le tableau de bord est simplifié et l'on coiffe le tout d'un pare-brise bas et enveloppant. Minimaliste et ramassé, d'allure indéniablement sportive, le Speedster va plaire immédiatement, le soleil de Californie s'accommodant parfaitement de la capote ultra-légère et de l'étanchéité approximative. Dénué de tout élément de confort, le Speedster répond aux aspirations d'une jeunesse fougueuse, éprise de liberté. Plus léger que le cabriolet normal et équipé du fameux quatre cylindres à plat en versions 1300 à 1600, il offre d'excellentes performances. Le Speedster a d'ailleurs fait le bonheur d'une génération de gentlemen-drivers qui engageaient leur voiture aux courses du week-end, quand il ne s'agissait pas de grandes épreuves internationales comme les Mille Milles. En 1958, le Speedster D (pour Drauz, le carrossier remplaçant Reutter) fait son apparition, mais il perd un peu son âme avec un pare-brise plus haut et le retour d'un certain confort. Aujourd'hui, la rareté et le charme de la première version du Speedster en font l'un des modèles les plus recherchés de la gamme 356 particulièrement lorsqu'il est équipé du moteur 1600.

The Speedster occupies a special place in the eventful history of the Porsche 356. This has much to do with the American market and to a very dynamic individual called Max Hoffman, who imported European sports cars into the US. Without his influence, a number of models, mainly convertibles, would never have existed. At the start of the 1950s, Hoffman suggested that Porsche produce a simplified convertible version of the 356 that would cost under $3,000. Following the failure of the roadster 'America' which Porsche had wanted Heuer to build, a second project was initiated in 1953. Under the authority of Erwin Komenda, chief engineer, a standard 356 cabriolet was modified to meet the demands of the US importer. The passenger compartment was shortened, the side windows replaced with plexiglass panels, the dashboard simplified and a low, wraparound windscreen finished it off. Minimalist and compact, with an undeniably sporty feel, the Speedster was an immediate hit, and it was perfectly suited to the Californian sun with its ultra-light and scarcely waterproof hood. Stripped of all luxury features, the Speedster fulfilled the aspirations of the young, spirited and in search of freedom. Lighter than the standard cabriolet and fitted with the famous flat-four cylinder engine in 1300 to 1600 versions, it performed brilliantly. Moreover, the Speedster was a favorite with a generation of gentlemen drivers who used their cars for racing at weekends. In 1958, the Convertible D (for Drauz, the coachbuilder who had replaced Reutter), made its appearance, but it lost something of its soul with the higher windscreen and return to greater comfort. Today, the rarity and charm of the first version of the Speedster, particularly the 1600 version has made it one of the most sought-after models of the 356 range.











Le Speedster que nous présentons se présente dans ses couleurs d'origines : gris avec intérieur cuir rouge, il s'agit d'un modèle A de 1957 équipé de son moteur 1600 original. Jusqu'en 2010, la voiture a toujours résidée en Californie où elle est restée pendant plus de 30 ans dans les mains du même propriétaire des environs de Los Angeles qui l'a vendu en 1995 au précédent propriétaire Jerry Landis de Blackhawk. Grand spécialiste des Porsche, il utilisa la voiture avant d'entreprendre en 2005 une restauration complète de l'auto. La mécanique fut entièrement revue et le moteur d'origine fut légèrement amélioré afin d'obtenir prés de 75 chevaux. La voiture dans sa belle livrée d'origine fut complètement restaurée aussi bien la carrosserie, les chromes, l'intérieur, la capote, les vitres latérales et le circuit électrique. Jerry Landis utilisa peu la voiture et la vendit en 2008 à M.Harford qui l'a conserva jusqu'en 2010 date à laquelle elle fut vendue à un amateur de la marque européen.
Elle est accompagnée d'un certificat d'authenticité émis par Porsche, et ses numéros de châssis et moteur correspondent. Voiture rare, vive et particulièrement plaisante avec le moteur 1600, elle ne peut offrir que du plaisir, surtout en cette période de beaux jours. Titre de circulation Californien, dédouané en France.

The Speedster on offer is presented in its original colours : grey with red leather interior and it is a 1957 model A with its original 1600 engine. Up to 2010, the car had spent its entire life in California, where it remained in the Los Angeles area for more than 30 years in the hands of the same owner, who sold it to Jerry Landis from Blackhawk in 1995. A well known Porsche specialist, he used the car before carrying out a total restoration of it in 2005. The mechanics were checked thoroughly and the performance of the original engine was improved to obtain close to 75bhp. The car, in its beautiful original livery, with the bodywork, chrome, interior, bonnet, side windows and wiring all benefitting from restoration. Jerry Landis hardly used the car and sold it in 2008 to M Harford who kept it until 2010 when it was sold to an enthusiast of this European marque.

It comes with a certificate of authenticity from Porsche and has matching chassis and engine numbers. During the summer months, this rare and fun car, particularly good to drive with the 1600 engine, brings nothing but pleasure. With Californian title and French customs clearance certificate.



216

Carte grise française
French title
Châssis n° 82012

✔ La magie du mot « Carrera »
The magic of the word "Carrera"
✔ Historique connu
Known history
✔ Voiture rare et performante
A rare performance car

€ 300 000 / 400 000

1956 PORSCHE 356 A 1500 GS Carrera Speedster

Carrera : chez Porsche, ce mot magique est synonyme de performances radicales. Il est né de la victoire d'un spyder 550 à la Carrera Panamericana, en 1953. A partir de ce moment-là, les versions Carrera auront droit au moteur conçu pour la course, doté de quatre arbres à cames en tête et d'un double allumage, dit « 1500 GS ». Il délivre 100 ch dans sa première version, et va faire merveille en compétition. A la puissance, il ajoute l'endurance, ce qui lui permet de remporter le redoutable Liège-Rome-Liège en 1954. Ce moteur peut aussi équiper tout type de carrosserie de tourisme, coupé ou cabriolet, et accompagne donc la carrière de la 356, née en mars 1949 et qui pose les bases de toutes les futures Porsche de route. La 1500 GS Carrera sera exposée pour la première fois au Salon de Francfort 1955 et, jusqu'à 1960, la production de ces dérivées se limitera à environ 700 exemplaires. Aujourd'hui, la rareté de ces modèles, leurs performances ainsi que leur incontestable réussite sportive les placent parmi les Porsche les plus recherchées du marché.

Carrera : At Porsche, this magic word is synonymous with exceptional performance. It arose from the victory of a Spyder 550 at the Carrera Panamericana race in 1953. From that moment on, the Carrera versions were fitted with race-designed engines, endowed with four overhead camshafts and dual ignition, known as the 1500 GS. It delivered 100 bhp in its first version and was fantastic in competition. With endurance added to the power, it carried off the formidable Liege–Rome–Liege race in 1954. The engine was also fitted in all types of touring, coupe and cabriolet bodies and therefore accompanied the career of the 356, born in March 1949 and which offered the bases for all future road Porsches. The 1500 GS Carrera was exhibited for the first time at the 1955 Frankfurt Motor Show and up to 1960 production of these models was limited to about 700 examples. Today, the rarity of these models, their performance and their undisputed sporting success makes them the most sought after Porsches on the market.















Ce superbe exemplaire, blanc ivoire avec intérieur rouge, a été livré neuf à New York par l'importateur Max Hoffman. Le prix neuf à l'époque s'élevait à 17 300 DM, ce qui incluait les options volant Nardi et jantes Rudge, particulièrement rares sur ces modèles. Doté aussi de grilles sur les projecteurs avant, ce Speedster Carrera a passé sa vie aux Etats-Unis avant d'être vendu à Axel Schütte, en Allemagne. Il est alors restauré complètement, sans considération de coût, avant d'être cédé en 2008 à l'actuel propriétaire, qui le fait entrer dans sa propre collection. Il est aujourd'hui équipé d'un moteur Porsche 356 culbuté développant environ 105 ch, plus facile à utiliser et plus souple que le Carrera d'origine. Dans une caisse, le moteur quatre arbres n°95065, issu d'une 356B Carrera GT, est livré avec la voiture. Dans le livre de la restauration, il apparait que les numéros internes frappés, d'origine, sont les même (numéro 072) sous les garnitures de portières.
Ce Speedster Carrera est une superbe voiture combinant rareté et efficacité, parfaite aussi bien pour les rallyes historiques que pour les balades dominicales.

This superb example, ivory white with red interior, was delivered new to New York by the importer Max Hoffman. The new price at the time was 17,300 deutschmarks, which included as options the Nardi steering wheel and Rudge alloy wheels, which are particularly rare on these models. Also fitted with grills on the front headlights, this Carrera Speedster spent its life in the United States before being sold to Axel Schütte in Germany. It was then completely restored regardless of cost before being sold in 2008 to the current owner, who put it in his own collection. It is now fitted with a Porsche 356 engine with rocker arm developing about 105 bhp, which is easier to use and more flexible than the original Carrera. The four overhead camshaft engine No. 95065 from a 356B Carrera GT is delivered in a box with the car. It appears in the restoration book that the internal numbers originally affixed are the same (number 072) under the door covers. This Carrera Speedster Carrera is a superb car, combining rarity and beauty, and is perfect both for historic rallies and for Sunday outings.





217

Carte grise française
French title
Châssis n° 781265BW

✔ rare conduite à gauche
rare left hand drive
✔ voiture soignée
car well looked after

€ 25 000 / 35 000

1958 JAGUAR MK VIII

Après six années de succès commercial et même sportif, la Jaguar Mk VII laisse le champ libre à la Mk VIII qui s'identifie au premier coup d'oeil de sa devancière par son pare-brise légèrement bombé en une seule pièce. Plus de chromes et presque toujours une peinture deux tons différencient la Mk VIII de la Mk VII.
Sous le capot, on trouve de série le moteur XK de 210 ch à 5500 tr/mn qui permettait à cette berline de tenir le haut du pavé malgré un léger surcroît de poids dû à des aménagements plus luxueux, tablettes dans les sièges arrière, chauffage plus perfectionné, montre électrique, tapis de laine, etc.
La voiture présentée appartenait au propriétaire précédent depuis 2003, date à laquelle il en a fait l'acquisition chez Cecil Cars, spécialistes des anglaises. Le moteur à été refait en 2005 dans le même atelier, le radiateur refait avec un faisceau plus large et les freins en 2007.le système complet d'échappement à été réalisé sur mesure en inox en 2009. Les boiseries ont été refaites et elle est équipée d'un toit ouvrant coulissant d'origine. Les quatre pneus sont neufs et son intérieur est en cuir beige, elle a peu roulé depuis sa restauration mais à toujours été maintenue en état de marche.

After six years of commercial and sporting success, the Jaguar Mk VII left the field open to the Mk VIII which was immediately identifiable by its slightly rounded one-piece windscreen. It had more chrome and in most cases the Mk VIII's two-tone paintwork differentiated it from the Mk VII.
Under the bonnet was the XK series engine producing 210hp at 5500rpm which allowed the saloon to take pride of place despite a slight increase in weight due to more luxurious fittings, armrests in the rear seats, uprated heating, electric clock, wool carpets, etc.
The car offered has belonged to the previous owner since 2003 when it was bought from Cecil Cars, the English specialist. The engine was rebuilt in 2005 in the same workshop, the radiator refurbished with a larger core and the brakes replaced in 2007. The complete exhaust system was replaced with a custom stainless steel system in 2009. The wood panelling was restored and it is fitted with an original slide-open roof. The four tyres are new and its interior is in beige leather. It has not been driven much since its restoration but has always been kept in good running order.







218

Carte grise française
French title
Châssis n° UE1S25480

✔ Forme légendaire
Legendary shape
✔ Moteur refait en 2004
Engine rebuild in 2004
✔ L'onctuosité du V12
V12 smoothness

€ 35 000 / 45 000

1974 JAGUAR Type E V12 Cabriolet

Long capot, ligne fluide, nez ultra-profilé, la Type E présentée pour la première fois au Salon de Genève 1961 ne ressemble à rien de ce que l'on connaît alors. Indirectement dérivée de la Type D de compétition, dont la "nageoire" arrière a marqué les amateurs autant que ses victoires aux 24 Heures du Mans, la Type E adopte le six cylindres 3,8 litres double arbre qui équipait la XK 150. Dotée d'une structure monocoque, elle innove aussi avec quatre roues indépendantes et une suspension arrière intégrée dans un berceau détachable. Bien que d'un prix plus abordable que nombre de ses concurrentes, la nouvelle Jaguar révèle d'excellentes qualités routières et une vitesse de pointe frôlant 240 km/h. Au fil des ans, cette splendide automobile va connaître plusieurs évolutions, comme un moteur 4,2 litres, une nouvelle boîte de vitesse et diverses modifications esthétiques avant l'arrivée de celle qui doit relancer les ventes, la Type E V12. Le nouveau 12 cylindres 5,3 litres est à peine plus puissant que le six cylindres, mais offre surtout un couple et une onctuosité qui rendent la conduite particulièrement agréable.

D'origine américaine, la Jaguar Type E que nous présentons a été achetée en 1998, près de la Roche-Posay, à un exploitant-céréalier amateur d'hélicoptères et d'automobiles anciennes. En 2004, le moteur bénéficiait d'une réfection complète chez Steel Motors Home, à Puteaux, pour un montant de 18 500 €(factures jointes au dossier). La crémaillère de direction était rénovée par la même occasion. De teinte vert anglais avec intérieur de cuir beige, équipée d'un porte-bagage et de roues à rayons, elle est accompagnée d'une housse Jaguar sur mesure. Utilisée très souvent dans Paris, son actuel propriétaire avait préféré laisser les « bananes » de pare-chocs afin de protéger l'automobile des légers chocs éventuels de stationnement. Elle représente une occasion de profiter pleinement de l'été qui arrive, au volant d'une voiture à la forme légendaire et dont le moteur a été complètement refait.

Long bonnet, fluid shape, rakish nose… when the E-type first made its appearance at the 1961 Geneva Motor Show, nobody had ever seen anything like it. Owing much to the racing D-Type (with a rear fin that wowed fans as much as its victories in the 24 Heures du Mans), it was equipped with the six cylinder 3.8-litre twin-cam engine from the XK150. This was an advanced car – it was built as a monocoque, featuring all round independent suspension, with the rear suspension mounted on a separate sub-frame. Despite being priced much lower than the competiton, the new Jaguar displayed excellent road holding and handling capabilities and a top speed of nigh on 240km/h. Over the years, this splendid motor car continued to evolve, with developments including a 4.2-litre engine, a new gearbox and various aesthetic modifications, before arriving at the version which would boost sales: the V12 E-type. The new 12 cylinder 5.3-litre engine was not that much more powerful than the six-cylinder version, but it offered unbelievable torque that gave it a much smoother drive.

Originally from the US, the E-type on offer was bought near Roche-Posay in France in 1998, by a cereal farmer with a passion for helicopters and old cars. In 2004 the engine had a €18,500 rebuild by Steel Motor Home in Puteaux, (invoices included in the file). The steering rack was overhauled at the same time. In British racing green with beige leather interior, it is complete with luggage rack and wire wheels, and a fitted Jaguar cover. Having used the car regularly in Paris, the owner has preferred to leave on the « banana » bumpers to prevent damage from the inevitable parking incidents. With summer arriving, here is the perfect chance to enjoy the weather, at the wheel of a legendary classic with a rebuilt engine



219

Titre de circulation anglais
English V5
Châssis n° 35
Moteur / *Engine*
n° 32

✔ Une des premières Bentley 3 Litre
One of the first Bentley 3 Litres
✔ Modèle de la première victoire Bentley au Mans
The model that saw Bentley's first victory at Le Mans
✔ Historique connu et suivi
Well-known car with continuous history

€ 160 000 / 220 000

Châssis court version allégée Speed Model d'origine / Delivered new as a short chassis Speed Model

1922 BENTLEY 3 L Sports Tourer

24 Heures du Mans 1924 : après une course épique, la Bentley 3 Litre de John Duff et Frank Clement passe victorieusement la ligne d'arrivée, devant la Lorraine d'Henri Stoffel et Edouard Brisson. Il ne s'agit que de la deuxième édition de la course mancelle, mais les aventures dont elle est le théâtre sont en train de faire naître sa célébrité. Cette victoire est bien sûr un énorme succès pour la voiture commercialisée depuis 1922 par Walter-Owen Bentley. Passionné de mécanique, celui-ci a forgé son expérience dans les années 1910 dans un atelier de fabrication de locomotives. Il s'est ensuite investi dans le commerce d'automobiles et s'est frotté à la compétition avec une voiture qu'il n'a cessé de modifier. La guerre qui éclate freine alors sa progression, mais va indirectement lui apporter de précieuses connaissances : celles liés à la technique aviation, qu'il découvre lors de son affectation à l'entretien et la préparation des moteurs du « Flying Corps ». Les hostilités terminées, il décide d'appliquer ces techniques avancées à sa propre automobile : pour une « respiration » idéale, il dote son quatre cylindres trois litres de quatre soupapes par cylindre, ce qui est exceptionnel pour l'époque. Elles sont commandées par un arbre à cames en tête, lui-même actionné par un arbre vertical. Et pour que l'explosion donne toute sa puissance, il équipe le moteur d'un double allumage, à deux bougies par cylindre. Enfin, soucieux d'éviter le poids inutile, il fait un large usage de l'aluminium pour la construction de l'ensemble. Le résultat constitue la base de la réussite de la famille légendaire des grosses Bentley des années 1920 et 1930. Installé dans un châssis simple et résistant, ce moteur va faire merveille, quel que soit son usage. Il est à l'aise sur les circuits et sa robustesse fait merveille lors des épreuves d'endurance, comme en témoigne sa deuxième victoire aux 24 Heures du Mans en 1927, une deuxième place au Tourist Trophy 1922 et divers records à Montlhéry et Brooklands. Mais il excelle aussi en tourisme, emmenant facilement et confortablement quatre passagers sur les routes d'Angleterre ou du continent. En fait, pour cette première voiture, OW Bentley a réussi un coup de maître. Car si ses modèles ultérieurs peuvent paraître plus spectaculaires, notamment les « Speed Six » ou la fameuse 4,5 litres à compresseur, c'est la 3 Litre la plus équilibrée, la plus robuste et la plus constante dans ses succès en course. C'est celle qui a apporté à la marque ses premières lettres de noblesse, lui donnant l'impulsion qui allait l'inscrire au firmament des marques automobiles. Aujourd'hui, la Bentley 3 Litre reste l'une des plus faciles à utiliser de cette famille impressionnante, née sur les circuits de course.

The 1924 Le Mans 24 Hours : after an epic race, the Bentley 3 Litre driven by John Duff and Frank Clement crossed the finish line victorious, ahead of Lorraine d'Henri Stoffel and Edouard Brisson. It was only the second year of the Le Mans race, but the seeds had been sown for the thrilling theatre that this famous event would become. This victory was an enormous success for the car that had been marketed by Walter Owen Bentley since 1922. A dedicated engineer, he gained experience during the 1910s as an apprentice railway engineer. He then set up in the automobile business and, with a car that he modified ceaselessly, started to lock horns with the competition. The outbreak of war slowed down his progress, but helped him indirectly through the contacts he made while commissioned to maintain and prepare aero engines for the Flying Corps. When hostitlies were over, he went on to apply the advanced techniques he had developed for aero engines to his own car : for ideal ventilation he used four valves per cylinder on the 3-litre four cylinder engine, an innovation at that time. They were operated by a single overhead camshaft which was in turn operated by a vertical arm. And to aid combustion, he fitted two spark plugs per cylinder. Finally, keen to keep the weight down, much use was made of aluminium. The result formed the basis for the legendary and highly successful big Bentleys of the 1920s and 1930s. Fixed on a strong and simple chassis, the engine worked wonders, however it was put to use. It performed admirably on the circuit and its robustness made it perfect for endurance events, as proved by the second victory at Le Mans in 1927, second place in the 1922 Tourist Trophy and various records at Montlhéry and Brooklands. It also excelled as the engine for a touring car, carrying four passengers easily and comfortably across the roads of Britain and onto the continent. In fact, for this first car, W O Bentley had succeeded in creating a masterpiece. If the later models appeared more spectacular, particularly the 'Speed Six' or the famous 4.5-litre « Blower » model, the 3-litre remains the most balanced, the strongest and the car achieving success most regularly in competition. It is this model that first gave Bentley its pedigree, and provided the impetus to make it one of the most impressive of all marques. Of all the magnificent Bentleys that were made, the 3 Litre, born on the racing circuit, is still one of the easiest to use today.





La voiture que nous présentons est riche d'une histoire suivie. Fabriquée en 1922 et portant le n°35, il s'agit d'une des premières 3 Litre produites, vendue neuve à un certain H. Baldwin of Reigate, Surrey, sous forme d'un coupé quatre places réalisé par Wilton Carriage Co. La copie de la fiche originale de livraison nous indique que cette Bentley a été délivrée neuve en châssis court et version allégée Speed Model. En 1925, on peut lire que toutes les garnitures de freins ont été changées et le bras de levier de la pédale augmentée pour plus de puissance de freinage. Les années passant, sa carrosserie est remplacée au début des années 60 par une carrosserie d'époque, attribuée à Harrison, un très joli tourer quatre places avec double pare-brise rabattable à l'avant et amovible à l'arrière. Elle est alors entre les mains d'un membre respecté du Bentley Drivers Club, George Strathdee. Entre 1990 et 1993, elle bénéficie d'une remise en état comportant une réfection complète du moteur (pistons et segments neufs, rectification du vilebrequin, réfection des magnétos et de la dynamo) et du pont arrière (avec un rapport de pont de 3,53). La carrosserie a été déposée, réparée, repeinte et les garnitures intérieures restaurées. Légère, élégante, cette rare Bentley 3 Litre comporte ses instruments originaux, tous fonctionnant y compris la montre à remontoir, alignés sur la belle planche de bord en bois. Elle est même équipée du carburateur propre aux premiers modèles, un Smith à cinq gicleurs, dont Bentley lui-même affirmait qu'il était plus efficace que les deux carburateurs SU, plus à la mode. Elle est encore dotée de l'essieu avant d'époque, démuni de freins, qui ne sont apparus qu'en 1924. Accompagnée de la copie de sa notice d'entretien et d'un dossier de factures entre 1995 et 2000, elle est en très bon état de présentation et de fonctionnement. Nous avons eu le grand plaisir de l'essayer. Elle fonctionne de manière très efficace. Les Bentley 3 Litre ont été produites à plusieurs centaines d'exemplaires entre 1922 et 1929, et celle-ci fait partie des survivantes les plus anciennes. Elle va procurer à son futur acquéreur le plaisir de piloter le modèle qui est à l'origine d'une saga extraordinaire, jalonnée de succès et auréolée de panache.

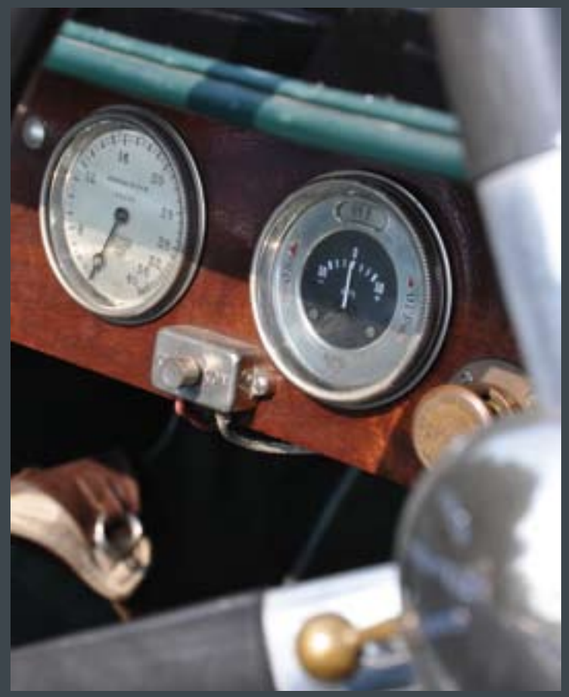
The car that we are offering is rich with history. Built in 1922, chassis no. 35 was one of the first 3 Litres to be built, and was sold to a certain Mr H. Baldwin of Reigate, Surrey, in the form of a four-seater coupé by Wilton Carriage Co. The copy of the original invoice shows that this Bentley was delivered new as a short chassis Speed Model. In 1925, records show that the brake pads were changed and the brake pedal lever arm extended to improve braking power. At the start of the 1960s the coachwork was replaced with a more contemporary body, attributed to Harrison, making it a very good-looking four-seater tourer with two windscreens – folding at the front and removable at the rear. It then became the property of a respected member of the Bentley Drivers Club, George Strathdee. Between 1990 and 1993, it underwent restoration that involved a complete rebuild of the engine (new pistons and rings, re-ground crankshaft, overhauled magnetos and dynamo) and the rear axle (with an axle ratio of 3.53). The bodywork was taken off, repaired and repainted, and the interior fittings restored. Light and elegant, this rare Bentley 3-litre retains its original instruments in working order, even the wind-up clock positioned on the handsome wooden dashboard. It is also fitted with the correct carburettor for the very first models, the 5-jet Smith that Bentley himself declared more efficient than the twin S U model in favour at the time. The car still carries the period front axle, without front brakes, which was only used until 1924. Complete with its maintenance instructions and a file of invoices from 1995 – 2000, it is presented in very good working condition. We have had the pleasure of testing it, and it runs really well. Several hundred Bentley 3 Litres were built between 1922 and 1929, and this is one of the oldest surviving examples. It will give its future owner the pleasure of driving a car that started an extraordinary saga, peppered with success and full of panache.















220

Carte grise française
French title
Châssis n° DB4 / 742 / R
Moteur / *Engine*
370 / 768

✔ Matching number
Matching number
✔ Faible Kilometrage
Low mileage
✔ Intérieur d'origine
Original interior

€ 160 000 / 180 000

1961 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 3

Le nouveau moteur en aluminium de 3 670 cm3 de cylindrée, double arbre à cames en tête, six cylindres en ligne, dessiné par Tadek Marek et testé dans le châssis de la DBR, fut prêt pour la série en 1958 et la DB4 fut présentée pour la première fois au Salon de Londres de 1958. Déjà au Salon de Turin 1956, puis à Londres, un prototype décapotable sur base Aston Martin avait été présenté et obtint le premier prix d'un concours organisé par un grand quotidien. C'étaient les premiers signes d'une collaboration qui se caractérisa pour la DB4 par l'acquisition de la licence Touring Superleggera. Frederico Formenti était pour Touring l'auteur de cette magnifique carrosserie qui devait être construite dans les ateliers de Tickford à Newport Pagnell (certains anglophiles disent que la carrosserie de la DB4 dût beaucoup à Harold Beach, l'un des directeurs techniques d'Aston Martin qui suivit le projet de près).
Toujours est-il que la voiture issue de cette collaboration anglo-italienne eût énormément de succès puisqu'entre octobre 1958 et juin 1963 Aston Martin devait sortir mille cent dix exemplaires de la DB4 en cinq séries pratiquement identiques au prototype original.

The new 3,670 cm3 capacity, straight-6 aluminium engine with a double overhead camshaft, which was designed by Tadek Marek and tested in the chassis of the DBR, was ready for production by 1958. The DB4 was showcased at the London Motor Show in 1958.
At the 1956 Turin Motor Show, and then in London, a convertible prototype based on the Aston Martin was presented and it won first prize in a competition organized by a big newspaper. These were the first signs of a collaboration which, for the DB4, was characterised by the acquisition of the Touring Superleggera licence. Frederico Formenti was behind the wonderful bodywork for Touring, which was produced in the workshops of Tickford, Newport Pagnell. (According to some anglophiles, the bodywork of the DB4 owed much to Harold Beach, one of the technical directors at Aston Martin, who followed the project closely.)
The car which was produced by this Anglo Italian collaboration has always been hugely successful: from October 1958 to June 1963 Aston Martin released one thousand one hundred and ten examples of the DB4 in five series which were practically identical to the original prototype.







Nombre de voitures construites :
DB4 série I : 149 exemplaires
DB4 série II : 351 exemplaires
DB4 série III : 165 exemplaires
DB4 série IV : 260 exemplaires dont 30 décapotables
DB4 série V : 185 exemplaires dont 40 décapotables

La voiture présentée est une série III avec la grille de calandre caractéristique des trois premières séries. Elle est dotée du carter d'huile de grande contenance (12 l) propre aux séries 3 et des nouveaux feux arrière. Elle est équipée d'une direction à droite, l'habitacle en cuir rouge, sièges et contre-portes, moquettes de même couleur sont d'origine. C'est une superbe voiture qui à peu roulé, le vendeur nous dit qu'elle aurait 80 000 km d'origine, elle est en France depuis 1998 et séjournait en Ecosse préalablement. Le joint de culasse a été refait en 2008 ainsi que le radiateur. Le moteur est celui d'origine et la pression d'huile et la pression d'huile à chaud au ralenti est à 30 livres et à 120 livres en charge. Les étriers de freins ont apparemment été refaits récemment mais nous ne disposons que de deux factures récentes d'entretien et celle du joint de culasse. Elle est équipée de Michelin X Pilot. La DB 4 reste un must en matière de GT, avec son élégante carrosserie en aluminium, son moteur coupleux développant 243 ch, elle fait partie des automobiles classiques dont la valeur ne cesse de monter.

Number of cars released:
DB4 series I: 149 examples
DB4 series II: 351 examples
DB4 series III: 165 examples
DB4 series IV: 260 examples, 30 of which were convertibles
DB4 series V: 185 examples, 40 of which were convertibles

The car we are presenting is a series III with a radiator grille that is characteristic of the first three series. It has a large, 12 litre oil plan (another characteristic of series 3 cars) and new rear lights. It is right-hand drive and has a red leather passenger compartment, red leather seats and inner door panels, together with the original red carpeting. It is a superb car which has not been driven a great deal - the vendor says that it had 80,000 km on the clock when he bought it. It has been in France since 1998 and was previously kept in Scotland. Both the cylinder head gasket and the radiator were restored in 2008. The original engine has been retained and the oil pressure and oil pressure at idle when the engine is hot are 30lb and 120lb respectively. Apparently, the brake calipers have recently been restored, however we have only seen two recent maintenance bills and a bill for the cylinder head gasket. The car is equipped with Michelin X Pilot. The DB4 is still a GT must, with its elegant aluminium bodywork and its "flexible" engine reaching 243 hp, it is one of those classic cars which will only ever increase in value.

COLLECTION D'UN AMATEUR BELGE DE LA MARQUE À L'ÉTOILE, MARCHAND DE VOITURE DE LUXE DEPUIS 1955.

MERCEDES BELONGING TO A CONNOISSEUR OF THE MARQUE

LOTS 221 À 223



221

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis
n° 10001412000069

✔ Une des premières 600 Pullman
One of the first 600s
✔ État remarquable
Remarkable condition
✔ Historique limpide, deux propriétaires
Continuous history, two owners from new

€ 120 000 / 180 000

Très probablement 45 800 Km d'origine / *Probably 45800 Km from new*

1964 MERCEDES-BENZ 600 limousine Pullman 4 portes

Désormais assurée d'un marché sur le segment du grand luxe grâce au succès de la 300 produite de 1951 à 1962 à plus de 11 000 exemplaires, la firme de Stuttgart la remplace à partir de septembre 1963 par la 600, la limousine la plus imposante jamais proposée par un constructeur et, sur le plan mécanique, la plus élaborée compte-tenu des technologies disponibles à l'époque : V8 à injection de 6,3 litres donnant 51 m/kg de couple et 250 ch (DIN), capable de propulser ses 2,5 tonnes à 205 km/h, boîte automatique à quatre rapports aux passages bien lissés, freinage (à disques) à assistance pneumatique comme les suspensions (réglables à volonté) et système hydraulique tentaculaire qui actionne tous les réglages des sièges (avant et arrière), les glaces, l'ouverture et la fermeture des portes,du toit ouvrant, s'il y a lieu, du capot, du couvercle de coffre, de la trappe à essence, etc. Les équipements de confort ne peuvent être plus complets avec une régulation automatique du chauffage et de la ventilation (bi-zone) et les finitions (sellerie cuir, ornements chromés et en bois verni consoles avant et arrière) sont au-delà de toute critique. La 600 est proposée sur deux empattements sous trois formes : une limousine quatre portes sur 3,20 m d'empattement, une Pullman huit places à quatre ou six portes et une Pullman « landaulette » décapotable à l'arrière. La version Pullman voit son empattement porté à 3,90 m et sa longueur totale passer de 5,54 à 6,24 m. (il est conseillé à l'acheteur potentiel de mesurer son garage). Bien d'autres variations existeront puisque la 600 est fabriquée sur commande en fonction des desiderata du client. Au total, Daimler-Benz produira 2 677 « 600 » dont 428 Pullman, les « quatre portes » étant encore plus rares.

Cette 600 Pullman quatre portes livrée neuve en Belgique en 1964 est une des premières 600 Pullman produite. Elle a été acquise par le père de l'actuel propriétaire en 1979 auprès du premier propriétaire, magnat de l'immobilier belge, qui ne l'avait que peu utilisée. Apparemment jamais accidentée, ni repeinte, elle est restée dans l'état d'origine dans lequel elle se présentait en 1979. Le certificat d'authenticité délivré par Daimler-Benz précise qu'elle était noir (Code 040) avec intérieur en velours gris (Code 702) et équipée des options suivantes : sièges d'appoint à l'arrière face à la banquette et différentiel autobloquant.
Rare dans cet état sur le marché, elle est dans une condition d'origine exceptionnelle, tant du point de vue mécanique que d'aspect, avec ses sièges avant et sa planche de bord en cuir bleu et sa sellerie arrière en velours gris avec moquettes bleu et rideaux bleu. Affichant 45 750 km seulement, ce qui pourrait bien correspondre à son état d'origine, elle possède son titre de circulation belge et son certificat d'authenticité Mercedes.

Assured of its standing in the luxury car market following the success of the 300 series (over 11,000 examples produced between 1951 and 1962), the Stuttgart firm introduced the 600 in September 1963 to replace it. This was the most imposing limousine ever offered by the manufacturer, and mechanically the most elaborate for its day: a V8 fuel-injected 6.3-litre engine giving a torque of 51 m/kg and 250 bhp (DIN) capable of taking the 2.5 tonne car to 205km/h, an incredibly smooth four-speed automative gearbox, power-assisted disc brakes and self-levelling hydraulic suspension. It also featured a complex hydraulic system to operate the windows and seats (front and rear), automatic opening and closing of the doors, sun-roof if fitted, the bonnet, boot lid, petrol cap etc. It provided an unbelievable level of comfort, with automatic heating and ventilation adjustment (two zones) and a standard of finishing (leather upholstery, chrome ornaments and varnished wood consoles front and rear) that was beyond criticism. The 600 was offered in two wheelbase lengths and in three styles: a four-door limousine with 3.20m wheelbase, a four or six-door eight-seater Pullman and a Pullman 'Landaulette' with a convertible top over the rear passenger compartment. The Pullman version had a wheelbase of 3.90m taking its total length from 5.54m to 6.24m, (the prospective buyer is advised to measure the length of his garage). Many other variations were produced as the 600 could be built to individual customer specification. In total, Daimler-Benz produced 2,677 examples of the 600 of which just 428 were Pullmans, with the four-door version, featuring additional rear-facing seats, being very rare.

This four-door Pullman 600 was delivered new to Belgium in 1964 and is one of the first to be built. It was bought by the father of the current owner in 1979 from the first owner, a property tycoon, who had hardly used it. With no apparent accident damage, the car has remained in the condition it was in, when purchased in 1979. The certificate of authenticity from Daimler-Benz specifies that the car was black (code 040) with grey velour interior (code 702) and supplied with the following options: additional rear-facing seats and limited slip differential.
Rare in this form, the car is in exceptionally original condition, mechanically and in its appearance, with blue leather front seats and dashboard, and rear seats in grey velour with blue carpets and curtains. The odometer reads 45,750km, a low mileage in keeping with its original condition. It comes with Belgian registration papers and certificate of authenticity from Mercedes.















222

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° 189
01012002374

✔ Modèle de prestige
Prestigious model
✔ Restaurée par un passionné de la marque
Restored by marque enthusiast
✔ Qualité de construction
High build quality

€ 32 000 / 42 000

1960 MERCEDES-BENZ 300D (W189) «Adenauer»

Daimler-Benz se relance sur le marché mondial à partir de 1946 en produisant initialement en partie sur des stocks de pièces disponibles le type 170 V, une petite voiture de qualité à moteur à quatre-cylindres lancée en 1936 tout en mettant à l'étude pour le début des années 1950 des modèles fondés sur de tout nouveaux moteurs à arbre à cames en tête à l'opposé des groupes à soupapes latérales d'avant 1940. Visant avant tout les marchés d'exportation, Daimler-Benz conçoit deux luxueuses berlines à moteur six cylindres à 1 ACT, la 220 de 2,2 litres et la 300 à moteur trois litres. Ces deux types, lancés fin 1951, vont très vite repositionner Daimler-Benz parmi les constructeurs de voitures de luxe, tandis que la 300 SL sport compétition en assurera la promotion par de prestigieuses victoires au niveau international. La Mercedes série 300 devient aussitôt, par son style majestueux et la qualité de sa conception mécanique le haut de gamme absolu du constructeur. Construite sur un robuste châssis en tubes ovales formant un X dont le concept remonte au début des années 1930 comme les suspensions à quatre roues indépendantes (avec correcteurs d'assiette par barres de torsion à commande électrique), la 300 (avec 115 ch initialement) incarne le retour de Mercedes sur le segment du très grand luxe. Il servira de base aux groupes des célèbres modèles dérivés 300 S/Sc et SL. Destinée aux services officiels et aux grands acteurs économiques, la 300 réussit également à l'exportation grâce à une qualité de fabrication durablement associée aux productions de Stuttgart. Sur le plan mécanique, elle devient 300b en mars 1954 (125 ch et freins agrandis en fonction de sa masse) et en septembre 1955 300c (nouvelle suspension arrière monopivot et boîte automatique à trois rapports depuis septembre 1955 à la place de la boîte manuelle à quatre rapports) jusqu'à la 300d de 1957, construite sur le châssis allongé de 10 cm de la version 300c dite « Adenauer ». Son style est légèrement modernisé avec des vitrages agrandis totalement escamotables et un nouveau dessin des ailes arrière tandis que sa puissance passe de 125 à 160 ch grâce à une injection mécanique Bosch et la boîte automatique est la seule disponible. Toutes versions confondues, la Mercedes 300 n'a été produite qu'à 11 430 exemplaires de 1951 à 1962.

Cette Mercedes-Benz 300d, donc à injection et boîte automatique, immatriculée pour la première fois le 12 septembre 1960, est rentrée dans la collection de notre collectionneur en 1979. Il acheta la même année 2 modèles similaires afin de restaurer une seule voiture. À l'époque beaucoup de temps et d'argent furent investis pour redonner à cette belle auto le lustre nécessaire à son statut.
L'intérieur rouge avec les cuirs patinés d'origine a été conservé.
Depuis sa restauration la voiture n'a que peu roulé et a été utilisée précautionneusement. Titre de circulation belge.

In 1946 Daimler-Benz set about relaunching themselves into the international market, initially using available parts to produce the 170 V, a small high quality motor car with a four-cylinder engine that had first been introduced in 1936. By the start of the 1950s work had begun on models using a very different type of engine, replacing the pre-war lateral valves with an overhead camshaft. With an eye to the export market, Daimler-Benz designed two luxurious saloons with straight-six overhead cam engines, the 2.2-litre 220 and 3-litre 300. These two models, launched in 1951, repositioned Daimler-Benz amongst the best luxury car manufacturers, while victories achieved by the 300SL raised the company's international profile. With their majestic styling and high build quality, the Mercedes 300 series were very much top-of-the range. Built on a strong chassis of ovoid tubes forming an 'X' based on an early 1930s design, all round independent suspension, the 300 (with 115 bhp initially) heralded the return of Mercedes into the luxury car market. It formed the basis for a string of famous models derived from the 300S/SC and SL. Destined to become the cars for politicians and businessmen, the 300 was exported with equal success, due to the durable quality and high standards associated with the Stuttgart factory. Mechanically, the car developed and became the 300b in March 1954 (125bhp and larger brakes to deal with its size), the 300c in September 1955 (new swing axle rear suspension and new 3-speed automatic gearbox replacing the four-speed manual box), and the 300d in 1957, built on a longer chassis and referred to as the 'Adenauer'. Its style was more contemporary, with larger windows that were completely retractable and a new styling to the rear wing. The new Bosch fuel-injection increased power from 125 to 160bhp, and automatic transmission was standard. Counting all the versions, a total of 11,430 examples were produced between 1951 and 1962.

This Mercedes-Benz 300d, thus with fuel-injection and automatic gearbox, was first registered on 12 September 1960, and became the property of our collector in 1979. The same year he bought two similar models in order to restore this one car. At that time, a large amount of time and money was invested to restore this car to its former glory. The interior with patinated red leather interior upholstery has been preserved. Since its restoration the car has barely been driven, and has been used with the greatest care. Belgian registration.













223

Châssis
n° WDB1260371A123322

✔ Modèle rarissime
Extremely rare model
✔ Luxe, cuir et volupté
Luxury, leather, and pleasure
✔ Transformation de qualité
High quality transformation

€ 40 000 / 50 000

Seulement 2500 km depuis la transformation / *Only 2500 km from transformation*

1990 MERCEDES-BENZ 500 SEL Limousine L'Étoile

Le Salon de Francfort 1979 est l'occasion choisie par Daimler-Benz pour dévoiler sa Classe S de nouvelle génération qui propose une large gamme allant de la 280 S de 156 ch à la 560 SEL (V8, injection et 240 ch). Malgré les prix de la Classe S, cette série W126 battra des records de production avec plus de 800 000 exemplaires. La 500 est équipée du moteur V8 4,9 litres apparu sur la 450 SLC 5.0.
Cette grande et puissante voiture fait aussitôt l'objet de versions spéciales blindées et/ou rallongée dont les carrossiers belges comme Duchatelet ou Ronny Coach Building Company se font une spécialité. Si Duchatelet commercialise ses limousines spéciales sous l'appellation Carat, la Ronny Coach Building les produit sous la marque L'étoile. L'allongement de la limousine quatre ou six portes sept places peut atteindre 36, 90, 115 ou 130 cm. Chaque voiture est bien entendu exécutée sur commande selon les vœux du client en matière de finitions et d'équipement (matériaux, sièges, bar, TV, consoles, etc).

Cette limousine Mercedes-Benz 500 SEL L'étoile a été construite en 1990 sur une base de 500 SEL de 1987 par la société belge Ronny Coach Building Company qui l'a rallongé en limousine quatre portes. Cinq voitures seulement auraient été produites.
Le père du vendeur, amateur de limousines spéciales, l'acquit en 1990, date de sa transformation (certificat de Ronny Schoutteet de la firme L'Etoile). Elle n'a parcouru depuis cet achat que 2 500 km environ. De couleur noire, elle est équipée de sa mécanique d'origine non transformée, de roues en alliage léger, d'un volant spécifique, de tablettes à commande électrique, d'un bar, d'un récepteur de télévision, d'un système audio très complet. Le cuir rouge de sa sellerie habille aussi le ciel de toit. Dans une ambiance feutrée de moquettes épaisses, de cuir fin et de bois précieux, cette limousine offre une débauche de finitions luxueuses d'une exécution parfaite et un fonctionnement impeccable digne de la marque à l'étoile.
Merci de noter que la voiture est livrée avec un Certificat du constructeur l'Etoile ainsi qu'un quitus fiscal belge. Le vendeur s'occupera des démarches administratives en Belgique afin d'obtenir un titre de circulation Export belge. Cette limousine semble ne jamais avoir servi tant l'état intérieur qu'extérieur est « comme neuf ».

Daimler-Benz chose the Frankfurt Motor Show in 1979 to unveil its next-generation S-Class, offering a wide range, from the 280 S to the 156 hp to the 560 SEL (V8, injection and 240 hp). Despite the price of the S-Class, the W126 series beat production records with over 800,000 manufactured. The 500 is equipped with the 4.9 liter V8 engine which appeared on the 450 SLC 5.0. Almost immediately, special armored versions and versions with extended coachbuilder, by Duchatelet and Belgian Ronny Coach Building Company became a speciality of this great and powerful car.

As Duchatelet marketed its special limousines under the name 'Carat', the Ronny Coach Building Company marketed their version under the brand name 'L'étoile'. They could be lengthened by 36, 90, 115 or 130 cm, to four or six doors, and seven seats. Each car was of course made to order as per the client's wishes, in terms of finish and equipment (materials, seats, bar, TV, consoles, etc.).
This limousine Mercedes-Benz 500 SEL L'étoile was built in 1990 on a base of a 1987 500 SEL by the Belgian Ronny Coach Building Company, which lengthened it into a four-door limousine. Only five cars were produced. The seller's father, a limousine enthusiast, bought it in 1990, the year of its transformation (Ronny Schoutteet certificate from the L'étoile firm). Since this purchase, the vehicle has travelled a mere 2500 km.
Black in colour, it is equipped with its original untransformed mechanics, alloy wheels, bespoke steering wheel, electrically controlled shelves, a bar, a television receiver, and a comprehensive Audio system. The red leather upholstery of the upholstery also dresses the headliner. In a cozy atmosphere of thick carpets, fine leather and precious wood, this limousine offers a profusion of luxurious, perfectly executed finishes, and a flawless performance, worthy of the L'étoile brand. Please note that the car is delivered with a certificate of the constructor l'Etoile and a Belgium custom clearance document. The seller will undertake the process to obtain a Belgium export title. This limo is in "as new" interior condition.













224

Carte grise française
French title
Châssis
n° 111 025 10000475

✔ Voiture restaurée
restored
✔ Cabriolet 5 places spacieux
spacious cabriolet 5-seat
✔ Utilisation et entretien facile
easy to handle and maintain

€ 70 000 / 90 000

90 000 € de restauration / 90 000 € spent on restoration

1968 MERCEDES BENZ 280 SE Cabriolet

Les Mercedes 280 SE coupés et cabriolets furent offertes à la clientèle de 1967 à 1971 en remplacement des 250 SE, bien que le dessin original de Paul Bracq datait de 1959. La ligne intemporelle et extrêmement élégante de ce cabriolet 5 places à calandre haute n'a d'égale que sa qualité de fabrication et sa robustesse. En effet, la conduite de ses modèles est proche d'une voiture moderne grâce à la direction assistée, à des freins à disques sur les quatre roues très puissant, et au couple de son moteur. L'injection mécanique Bosch est sans faille et facilite les démarrages à chaud et à froid ainsi que les reprises.

Ce magnifique cabriolet W111, vendu neuf en France n'a eu que 3 propriétaires, les deux premiers l'ont conservé chacun pendant 20 ans et l'actuel l'a possède depuis 3 ans. Il a fait l'objet d'une restauration poussée en 2009 aux Ateliers SL pour un prix de revient de plus de 90 000€, la carrosserie fut mise à nu, la mécanique refaite ainsi que les chromes. Les boiseries en Macassar furent revernies et tous les joints de carrosserie remplacés. La capote en Alpaga doublée et les sièges avant en cuir noir ont été refaits mais le reste de la sellerie ainsi que les tapis sont d'origine et en très bon état. Les pneus sont neufs
Nous sommes en présence d'un magnifique exemplaire de ces cabriolets Mercedes haut de gamme, performantes, luxueuses, facile à entretenir et à utiliser, à l'aise partout, en ville sur petites routes et sur autoroute. Celle-ci est équipée d'une boîte mécanique à quatre rapports et représente la meilleure alternative du cabriolet 5 places, confortable et spacieux.

Although their original design by Paul Bracq dates from 1959, Mercedes 280 SE coupes and cabriolets went on sale between 1967 and 1971 to replace the 250SE model. This timeless and extremely elegant line of 5-seat cabriolet with a high radiator grille is unrivalled in the quality of its manufacturing and its robustness. Indeed, handling these models is similar to driving a modern car, thanks to its power steering, very powerful disc brakes to the front and rear and the engine torque. The Bosch mechanical fuel injection is faultless, facilitating both hot and cold weather start-up and acceleration.

This magnificent cabriolet W111 which was bought new in France has only had 3 owners, the first two of whom kept it for 20 years each; the current owner has had the car for 3 years. It was restored in 2009 at Ateliers SL at a cost of more than 90,000 €. The bodywork was stripped and both the mechanics and the chrome were restored. The Macassar panels were re-varnished and all body connections were replaced. The double-layer Alpaca hood and the previously black leather seats have been restored but the rest of the car's upholstery and carpeting is original and in very good condition. The tyres are brand new.
We are presenting a wonderful example of these top-of-the-range Mercedes cabriolets which are high-performance, luxury cars that are easy to handle and maintain and comfortable throughout, whether you are driving on small, town roads or on the motorway. This example comes equipped with 4-speed manual transmission. It is comfortable, spacious and constitutes the best 5-seat cabriolet alternative.







225

Carte grise française
French title
Châssis n° 824 13 – 3203
Moteur / *Engine*
n° 823.10*0035

✔ Rare dans sa version 2,5L
Rare 2.5-litre version
✔ Dessin Zagato
Zagato design
✔ Eligible à de nombreuses courses historiques
Eligible for numerous historic events

€ 100 000 / 140 000

1961 LANCIA Flaminia Sport 2,5L

La Zagato Sport qui fut présentée au Salon de Turin en 1958 était la troisième des six variantes de la Lancia Flaminia. La caractéristique la plus marquante de la Zagato Flaminia Sport est son «double bubble», un toit voûté double, typique de Zagato. Plusieurs éléments apportent au véhicule une allure très aérodynamique : la forme arrondie de la carrosserie en aluminium, les phares avant intégrés dans l'aile, et l'arrière qui tombe à l'oblique doté de feux ronds. Cette première version est la plus recherchée car rarissime et carrossée de manière très pure, l'arrière ressemblant étrangement à une Berlinette 250. Techniquement, les modèles de sport Zagato ne se différencient pas des modèles Flaminia de la maison Touring. La Zagato était équipée d'un moteur de 2,5 litres d'une puissance de 128 CV et cette première version est équipée d'un triple carburateur Solex.

La voiture présentée a été achetée par le propriétaire actuel en Italie il y a un an. Il cherchait effectivement un modèle préparé, prête à courir le Tour Auto auquel elle vient de participer avec succès puisqu'elle est arrivée à destination sans aucun problème. Cette jolie Flaminia, efficace a été préparée avec soin à côté de Brescia, équipée d'un intérieur en simili cuir et velours noir, de jantes en magnésium, de deux baquets d'époque. Il s'agit d'une voiture très intéressante à plus d'un titre puisqu'elle est rare dans cette première version, éligible à de nombreuses courses historiques et c'est une véritable voiture de carrossier.

The Zagato Sport launched at the Turin Motor Show in 1958 was the third of six versions of the Lancia Flaminia, whose most striking feature was its « double bubble », the double-arched roof characteristic of Zagato. The car had a very aerodynamic appearance for several reasons: the rounded aluminium body, the front lights integrated into the wings and the sloping back of the car with its rounded rear lights. This first version is the rarest and most sought-after, with its perfect body shape curiously ressembling the 250 Berlinetta from behind. Technically, the Zagato Sport models are the same as the Flaminia Touring. The Zagato has a 2.5-litre engine giving 128bhp and this first version is equipped with a triple Solex carburettor.

The car offered was bought by the current owner in Italy a year ago. He was looking for an example that was prepared and ready to take part in the Tour Auto, and this car achieved that successfully, finishing the event without any problems. This pretty and capable Flaminia was prepared fastidiously next to Brescia, and has a faux leather and black velours interior, magnesium wheels and two period bucket seats. This is an very interesting car, being the rare early version and eligible for numerous historic racing events.



226

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° 4097
Moteur / *Engine*
n° 30415

✔ Vendue neuve en France
Sold new in France
✔ Couleurs d'origine, matching numbers
Original colours, matching numbers
✔ Sortant de restauration
Fresh from restoration

€ 320 000 / 380 000

Matching numbers, sortant d'une restauration complète / *Coming from an extensive restoration*

1969 LAMBORGHINI Miura S

La présentation, au Salon de Genève 1966, de la Lamborghini Miura fit l'effet d'une bombe. Ferrucio Lamborghini voulait frapper les esprits, et il y parvint au-delà de toute espérance ! D'une conception révolutionnaire pour une voiture de route, la Miura donnait un sacré coup de vieux aux Ferrari qu'elle concurrençait directement. Dotée d'un châssis-plateforme conçu par Giampalo Dallara, son moteur était en position centrale-arrière, grande originalité pour une voiture de série. En plus, il était placé de façon transversale et faisait bloc avec l'embrayage et la boîte de vitesses, formant un ensemble extrêmement compact. Cette disposition originale avait permis à Marcello Gandini, chez Bertone, de tracer une ligne basse, racée, inédite, différente de tout ce que l'on connaissait alors. Stricte deux places, elle était dotée de phares inclinables entourés de « cils » reprenant le style de la prise d'air de capot. A l'arrière, la vitre laissait place à des lamelles horizontales et un discret becquet arrière surmontait le pan coupé inspiré de la compétition. Le moteur 12 cylindres en V provenait de la 400 GT, avec une puissance légèrement supérieure, de 350 ch, ce qui permettait à cette "supercar" d'atteindre 270 km/h. On était vraiment en présence d'une machine exceptionnelle et Ferrari mettra plusieurs années à réagir, ne commercialisant sa Berlinetta Boxer à moteur central qu'en 1973. En 1968, deux ans après sa présentation, la Miura évoluait en P 400 S. Grâce à la modification des conduits d'admission et des chambres de combustion, la puissance passait à 370 ch mais c'est surtout l'agrément de conduite qui bénéficiait de ces améliorations. D'ailleurs, le confort intérieur était lui aussi plus soigné, pour confirmer la vocation de Grand Tourisme de la star de Sant' Agata Bolognese. « De tous les essais que j'ai réalisés, la Miura est la voiture qui m'a le plus impressionné », dira José Rosinski, lors d'un essai récent. De la part d'un essayeur riche d'un tel passé, c'est un compliment de poids !

The launch of the Lamborghini Miura at the Geneva Motor Show in 1966 created an absolute storm. Ferrucio Lamborghini had wanted to create a stir and he did this beyond his wildest expectations! A revolutionary road car, the Miura was a slap in the face to Ferrari, his direct competitor. In a break from tradition for a road-going car, it featured a mid-engine on the chassis-platform designed by Giampalo Dallara. Moreover, it was transversely slung and the gearbox was integrated with the engine sump, making it extremely compact. This innovative layout allowed Marcello Gandini from Bertone to design the car with a low sweeping line, racy, new and unlike anything seen before. Strictly a two-seater car, it featured adjustable circular headlamps with "lashes" that mirrored the air intakes on the bonnet. At the back, the rear window gave way to horizontal louvers and a discreet spoiler gave it a competiton feel. The V-shaped 12 cylinder engine came from the 400GT with a touch more power at 350bhp, which allowed this "supercar" to reach 270km/h. This really was an exceptional machine and it took Ferrari several years to react, only bringing out the mid-engined Berlinetta Boxer in 1973. Two years later, in 1968, the new Miura P 400S appeared. The larger intake ports and faster cams increased power to 370bhp, although the benefit from these changes was really felt in the handling. The interior was finished to a very high level, confirming the star of Sant' Agata Bolognese as a true Gran Turismo. "Of all the cars I have test-driven, the Miura has impressed me the most", commented José Rosinski. Coming from someone which such a wealth of experience, this was high praise indeed!











La Miura S présentée ici a été livrée neuve en France au mois de juillet 1969, de couleur jaune avec intérieur cuir noir. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1995 du collectionneur bien connu, M. Jean Becquet, dans le Nord, par l'intermédiaire de British Motors, à Paris. Cette voiture, dont les numéros de châssis et moteur correspondent, a fait l'objet récemment d'une remise en état complète de la carrosserie, sans préoccupation de coût, entreprise aux Pays-Bas. Le châssis a été soigneusement contrôlé et la voiture s'est révélée très originale et bien conservée. Elle a été équipée d'un embrayage et de freins neufs, le réservoir d'essence et les carburateurs bénéficiant d'une réfection. Le moteur a été testé au banc, et un extincteur spécial a été installé. La sellerie d'origine, en cuir noir, est extrêmement bien conservée, comme neuve. Equipée de jantes alliage neuves et vendue avec un jeu de jantes d'origine, elle est splendide dans sa livrée jaune d'origine, récemment repeinte et lustrée. Le compteur de cette Miura S indique 62 881 km parcourus depuis sa livraison en 1969, et elle n'a pas été utilisée depuis sa restauration. Elle représente un très bel exemplaire de cette voiture agile et rapide, jalon important dans l'histoire du Grand Tourisme automobile.

The Miura S offered here was delivered new in France in July 1969, finished in yellow with black leather interior. The current owner bought it in 1995 from the well-known collector M. Jean Becquet, through British Motors, Paris. With matching engine and chassis numbers, this car recently underwent a no expense spared restoration in the Netherlands. The chassis was checked over meticulously and the car was found to be in excellent condition and very original. It was fitted with new brakes and clutch, and the petrol tank and carburettors have been overhauled. The engine was tested on a rolling road, and a special extinguisher fitted. The original black leather has been well conserved and looks new. With new steel rims and the original set of rims included, this Miura S looks stunning in its original yellow coachwork, recently repainted and polished. The odometer reads 62,881km, the distance travelled since it left the factory in 1969 and the car hasn't been used since its restoration. It is a magnificent example of this fast and agile car that represents an important landmark in the history of Grand Touring motor cars.











227

Carte grise française
French title
Châssis n°
WPOZZZ99ZTS370879

✔ La plus recherchée des 993
The most sought after 993
✔ Livrée neuve en France
Delivered new in France
✔ Historique suivi
Continuous history

€ 55 000 / 70 000

Seulement 83 100 km d'origine / *Only 83 100 km from new*

1995 PORSCHE 993 Turbo

Chez Porsche, la légende Turbo est née en 1974 avec la 911 Turbo, type 930. Ailes « bodybuildées », aileron arrière proéminent, la robe musclée cache un moteur qui ne l'est pas moins : le traditionnel six cylindres à plat refroidi par air, de 3 litres de cylindrée, s'adjuge un turbocompresseur KKK qui en porte la puissance à 260 ch. Sur la troisième génération, la 993, Porsche décide donc d'adapter la voiture à une puissance plus importante encore, qui dépasse maintenant 400 ch grâce à deux turbos et emmène ce bolide à plus de 290 km/h. Les quatre roues motrices et les aides à la conduite rendent plus utilisable cette voiture directement inspirée de la 959, "supercar" ultra-rapide elle-même dérivée de la version Groupe B. Aboutissement de cette lignée des Porsche Turbo, la 993 est aussi la dernière à bénéficier du moteur refroidi par air, ce qui en fait un jalon important dans l'histoire de la marque.

La voiture présentée, livrée neuve en France, est de couleur bleu métallisé verni avec intérieur tout cuir bleu assorti et toit ouvrant d'origine. Achetée en 2007 dans une vente Artcurial par le propriétaire actuel la voiture affichait 69 000 km et son carnet d'entretien était tamponné, elle totalise aujourd'hui 83 100 km. En 2008 la voiture a bénéficié d'une révision complète chez Boudinaud Racing, pour un total de près de 10 000 euros, elle a parcouru depuis moins de 10 000 km. Elle bénéficie d'un toit ouvrant, de sièges électriques et comporte son carnet d'entretien, sa trousse à outils d'origine, son compresseur et son cric. Dans un rapport de l'expert Alexis Delicourt datant du 25/01/2011 la voiture est décrite comme : « sans trace apparente de corrosion ni d'accident » Les pneus ne présentent qu'une usure de 10% à l'avant et 20% à l'arrière. Il s'agit d'une voiture entretenue avec grand soin, magnifiquement préservée et prête à exprimer toute sa puissance.

At Porsche, the Turbo legend was born in 1974 with the 911 Turbo, type 930. With 'body-builder's' wings and prominent rear spoiler, the muscular body covered an equally brawny engine : the traditional flat six cylinder air-cooled 3-litre engine was given a KKK turbo-compressor which gave the car 260bhp. This ferocious car made a lasting impression as the most virile of road-going Porsches. Keen to build on this image, the Stuttgart company launched a second generation of the 911 Turbo in 1990, the 964. It was built in two engine sizes, 3.3-litre and 3.6-litre, producing up to 360bhp, power that required careful handling. With the third generation Turbo, the 993, Porsche fitted a second turbocharger, taking the power to over 400bhp and the top speed to more than 290 km/h. Inspiration for the 993 came from the ultra-quick 959 supercar (which was in turn derived from the Group B version), however the addition of four wheel drive and driving aids made it more controllable. Pinnacle of the Porsche Turbo series, the 993 was also the last fitted with an air-cooled engine, making it a landmark car in the marque's history.

The car offered was delivered new in France and is presented in metallic blue with all-leather blue interior and sunroof. Bought by the current owner at an Artcurial auction in 2007 when the car had covered 69,000km, with fully stamped service book, the odometer now reads 83,100km. In 2008 the car underwent a €10,000 overhaul at Boudinaud Racing and has covered less than 10,000km since. With a sunroof and electric seats, the car comes with service book, original toolkit, compressor and jack. It was described in a report by specialist Alexis Delicourt dated 25/01/2011 as « without any apparent signs of corrosion or accident ». The front tyres show just 10% wear to the front and 20% to the rear. This car has been very carefully used and maintained, and is ready to demonstrate its awesome potential.









228

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis
n° WPOZZZ93ZKS050418

✔ La plus aboutie des 930
The most advanced 930
✔ Superbe état d'origine
Fantastic original condition
✔ Un collector qui décoiffe
A collectible with character

€ 36 000 / 46 000

1989 PORSCHE 911 Turbo (930)

Présentée au salon de Paris 1973, la Porsche 930 Turbo est commercialisée à partir de 1974. 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, mais elle prend aussi un peu de poids. Les équipements plus complets et l'amélioration de l'insonorisation en sont responsables. 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 arrières plus larges afin d'améliorer la tenue de route. La dernière évolution notable apparait en 1988 lorsque comme le reste de la gamme, la 930 adopte la boite G50 à 5 vitesses construite par Getrag. On peut dire que cette ultime version est la plus intéressante dans la mesure où elle vient couronner près de 15 années d'amélioration depuis la première 930.

La voiture que nous présentons est « Grandprix white » intérieur bleu nuit. Il s'agit de l'une de ses dernières 930 avec la boite G50. La voiture fut livrée neuve au Etats-Unis et, selon son rapport CARFAX, la voiture n'a pas été reportée comme accidentée. Achetée par un passionné de Porsche néerlandais qui a été impressionné par l'état général de la voiture, les pare-chocs disgracieux et les feux de rappels ont été enlevés lorsque la voiture a été importée au Pays-Bas. La voiture affiche 26 000 miles au compteur ce qui pourrait être le kilométrage d'origine au vu de l'excellent état de la voiture et de son intérieur. La voiture est équipée d'un toit ouvrant, elle est livrée avec ses manuels, ainsi qu'un rapport Carfax et son titre de circulation néerlandais. C'est l'occasion d'acheter la plus aboutie des 930 dans un très bel état.

First shown at the Paris Motor Show in 1973, the Porsche 930 Turbo went on sale in 1974. The 3-litre engine was derived in part from the engine used in the Carrera RS 3.0L. 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, but also a little extra weight, due to the improved sound-proofing and more comprehensive equipment. 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. The last significant evolution was in 1988 when, along with the rest of the range, the 930 was fitted with the Getrag G50 5-speed gearbox. The benefit of 15 years of improvement since the very first 930 has made this ultimate model the most interesting.

The car offered is presented in grand prix white, with midnight blue interior. It is one of the very last 930s with the G50 gearbox fitted with sun roof. The car was delivered new to the US and according to its CARFAX report has suffered no accident damage. Bought by a Dutch enthusiast who was impressed by the overall condition of the car, the unsightly US-configuration bumpers and lights were removed when the car was imported into the Netherlands. The odometer reads 26,000 miles, which is thought to be the genuine mileage, given the excellent condition of the car and its interior. The car comes with its manuals, CARFAX report and Dutch registration document. Here is an opportunity to purchase an example of the most advanced of the 930s, in excellent condition.









229

Titre de circulation US, dédouané en France
US title, custom cleared in France
Châssis n°
1946755721055HH

✔ Nom mythique, version cabriolet
Legendary name, cabriolet version
✔ Echappements latéraux
Side exhausts
✔ Provenance intéressante
Interesting origin

€ 45 000 / 55 000

1965 CHEVROLET Corvette 327 CI Cabriolet

Dix ans après le lancement de la Chevrolet Corvette, en 1953, son dessin commence à dater. Certes il a connu des évolutions et la silhouette quatre phares du début des années 1960 est plus agressive que le premier modèle, mais la mode exige un dessin plus tendu et moderne sans pour autant remettre en cause le concept même de cette américaine atypique, à carrosserie polyester et attaquant les Européens sur leur terrain de la voiture de sport. Baptisée Sting Ray — du nom d'une "spéciale" appartenant à Bill Mitchell, patron du style chez GM — la nouvelle Corvette est présentée en 1962 et tranche radicalement avec la précédente. Le coupé "split-window" est particulièrement étonnant et le cabriolet charme par la légèreté de sa ligne. Les phares escamotables participent à la pureté de l'ensemble alors que, du côté motorisation, l'offre est abondante parmi plusieurs V8, de 5 litres à 7,4 litres. On note aussi un progrès du côté du châssis et des trains roulants, avec quatre freins à disques et des roues arrière indépendantes qui vont apporter une amélioration du comportement. Cette version va perdurer jusqu'en 1967, date à laquelle elle est remplacée par la troisième génération. Une fois lancée, la roue Corvette n'est pas près de s'arrêter...

Vendue neuve aux Etats-Unis, la voiture que nous proposons a été importée en Europe par le fondateur du magazine "Chromes et Flammes" et immatriculée en Belgique. Entrée dans sa collection parmi des hot-rod et autres voitures américaines de forte cylindrée, elle a été régulièrement entretenue dans le but d'être utilisée régulièrement. Dotée d'une sellerie en cuir noir, d'une boîte mécanique quatre rapports et d'une rare direction assistée, elle comporte l'option très désirable et spectaculaire des échappements latéraux. Son propriétaire nous informe qu'elle se trouve dans un très bel état de fonctionnement et qu'il s'agit d'un véritable « muscle car » dont la conduite est ravageuse ! Et en plus, en décapotable.

Ten years after the Chevrolet Corvette was launched, in 1953, its design was starting to date. Admittedly it had evolved and the four headlight silhouette dating from the 1960s is more aggressive than the original model, but in order to be fashionable it needed a tighter, more modern design, yet without calling into question the concept of this atypical American car with its polyester bodywork, or attacking the Europeans in their field of sports cars. Nicknamed Sting Ray — from the name of a "special" car belonging to Bill Mitchell, style guru at GM — the new Corvette was presented in 1962 and contrasts sharply with the previous one. The "split-window" coupé is particularly striking and the cabriolet is charming with its fine contours. The retractable headlights contribute to the overall purity of the car, whereas the engine comes in various V8, 5l and 7.4l models. There has also been progress as regards the chassis and the running gears, with four disc breaks and independent rear wheels which improve on-road behaviour. This version lasted until 1967, when it was replaced by the third generation. Once started, the Corvette is not likely to stop.

Sold new in the United States, the car we have on offer was imported into Europe by the founder of the magazine "Chromes et Flammes" and registered in Belgium. It joined his collection of hot-rods and other American cars with big engines, and was regularly maintained in order to be used frequently. With seating in black leather, a four-ratio gearbox and rare power-assisted steering, it has the spectacular and desirable option of side exhausts. Its owner has informed us that it is in very good working condition and it is a real "muscle car" with stunning driving! What's more, it is a convertible.

DEUX CITRÖEN
PROVENANT D'UN PASSIONNÉ
DES CARROSSERIES CHAPRON

TWO CITRÖEN
FROM A CHAPRON'S COACHWORK ENTHUSIAST

LOTS 230 ET 231



230

Titre de circulation hollandais
Dutch title
N° de série : 4251066
Coque n°0013000472
Numéro Chapron: 8555

✔ 2000 heures de restauration avec factures et photos
2000 hour-restoration with invoices and photos
✔ Authentique et documentée
authentic and documented
✔ Une icône en collection
Icon from a collection

€ 120 000 / 140 000

1962 CITROËN DS 19 Cabriolet Chapron

Rien n'égala la surprise des premiers visiteurs du Salon de l'Automobile 1955 lorsqu'ils découvrirent, sur le stand Citroën, la DS la bien nommée. Telle une soucoupe volante, la sculpture de Bertoni étonna et séduisit à la fois. Elle démodait à peu près tout ce qui roulait à l'époque. Les premiers cabriolets furent produits chez Chapron, indépendamment de Citroën. Il faut attendre 1960 pour que la marque décide de faire produire son propre cabriolet par Henri Chapron. Il dispose d'une base spécifique de berline avec des longerons renforcés de break. En Octobre 1960 il est officiellement présenté à la presse dans un restaurant du Bois de Boulogne. Après son lancement en 1961 le cabriolet va connaitre une évolution qui suivra celles des berlines. Sur les plates-formes fournies par Citroën, Chapron va développer ses propres modèles en proposant des selleries, des finitions et des peintures ne figurant pas dans le catalogue Citroën.

Comme nous le prouve l'attestation Citroën, cette DS est un authentique cabriolet Chapron et Mme Chapron nous a aimablement confirmé qu'il était répertorié dans les cahiers comme étant sortie de l'atelier le 13/05/1963 et livré en France. Il fut acheté en France en 1997 par un collectionneur de DS hollandais et un rapport d'expertise de l'époque nous montre qu'en 1997 la voiture était encore dans un très bon état d'origine. Une restauration totale fut entreprise sur cette voiture et le dossier complet de photos nous montre que la voiture était originale et avait une coque restant très saine.

The first visitors to the 1955 Paris Motor Show were completely astounded by the sight of the DS on the Citroën stand which looked like it had landed from outer space. Designed by Bertone, the car was seductive and shocking at the same time, and made everything else took totally old-fashioned. The first cabriolets were built by Chapron, independently of Citroën, and it wasn't until 1960 that the marque decided to produce its own cabriolet by Henri Chapron using a specially strengthened base. The car was shown to the press at a restaurant in the Bois de Boulogne, Paris, in October 1960, and after its official launch in 1961 the cabriolet developed in a similar way to the saloons. On a platform provided by Citroën, Chapron went on to produce its own models with upholstery, detailing and paint finishes not appearing in the Citroën catalogue.

As the Citroën certificate states, this DS is an authentic Chapron cabriolet and Mme Chapron has kindly confirmed that it was identified in the books as having left the factory on 13 May 1963 and delivered in France. It was bought in France in 1997 by a Dutch DS collector and a specialist report from that time reveals that the car was in very good original condition. The car was then completely restored and the comprehensive file of photos confirms its originality and that the shell was in excellent condition.















Le travail fut confié à Blikwerk et Bart Kokke, les deux meilleurs restaurateurs de DS en Hollande. La voiture fut entièrement reprise depuis la coque nue, le moteur a été complètement refait ainsi que l'hydraulique, les échappements, les freins, l'électricité, bref, tout fut revu. Plus de deux mille heures de travail ont été consacrées à la réfection de ce cabriolet avec uniquement des pièces d'origine Citroën.
Il est intéressant de noter que la base de restauration étant très saine et de nombreux éléments d'origines furent conservés, comme le superbe intérieur en cuir rouge avec son accoudoir central ainsi que les pares soleils. Toutes les factures de 2000 à 2008 seront délivrées au futur acquéreur, ainsi que les 437 photos rendant compte de la restauration. La voiture est équipée de jantes Robergel, de deux appuie-tête, d'un tableau de bord Jaeger ainsi que de son cric original.
Cette voiture est délivrée avec son titre de circulation hollandais ainsi que son ancienne carte grise française, son rarissime manuel Chapron d'origine, et deux importants dossiers constitués de nombreuses factures de restaurations de 2000 à 2008, ainsi que deux CD contenant toutes les photos de la restauration.
Il s'agit ici d'un exemplaire magnifique, qui a été restauré par les meilleurs spécialistes sur une base originale, et qui conserve encore le charme de l'authentique avec son magnifique intérieur patiné.

The work was undertaken by Blikwerk and Bart Kokke, the two best DS restorers in the Netherlands. The car was subject to a bare metal restoration, the engine was completely overhauled as well as the hydraulic system, the exhaust, the brakes and the wiring, in fact everything was renewed. More than 2,000 hours was spent on this cabriolet, using only original Citroën parts.
It is worth noting that the restoration was carried out on a very sound car and that much of its originality was retained, such as the superb red leather interior, with central armrest and sun visors. The complete file of invoices from 2000 to 2008 are included in the sale, along with the 437 photographs providing a step-by-step record of its restoration. The DS is fitted with Robergel wheels, two head-rests, a Jaeger Dashboard and its original jack.
This car comes with its Dutch registration document and its old French 'carte grise', rare original Chapron manual, two importants files containing invoices between 2000 and 2008, and two cds of the restoration photos.
It is a magnificent example which has been restored by the best specialists in the field and which has retained the feel of its originality with beautifully patinated interior.



231

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° 4350002

✔ Dossier important
Superb history file
✔ Somptueux état d'origine
Splendid original condition
✔ Rarissime version avec boite hydraulique
Rare version with hydraulic box

€ 90.000 – 110.000

98 000 km depuis l'origine/ Only 98 000 km from new

1965 CITRÖEN DS 21 Coupé Le Dandy

Le Dandy, un coupé 2+2, voit le jour en 1960. Son développement est dû au carrossier Henri Chapron. Afin de se démarquer encore un peu plus du modèle d'origine, Henri Chapron choisit de parer sa production de nombreux accessoires comme des bas de caisse en aluminium, soulignés d'une fine baguette sur le pli de caisse et d'une autre plus épaisse dans le bas. Une autre baguette chromée court du phare jusqu'à l'aplomb de la poignée de la portière. Les roues sont garnies d'enjoliveurs Robergel. Le Dandy sera produit à seulement 50 exemplaires de 1960 à 1968.
Ce superbe exemplaire, dans un état d'origine exceptionnel, a une histoire absolument limpide et, option rarissime, il est équipée de la boite hydraulique. En effet ce Le Dandy est resté entre les mains de la première propriétaire, Madame Sylvie Inès Hayoun Obermayer, demeurant Avenue Malakoff à Paris, de 1965 à 1991, la carte grise originale ainsi que des photos de Mme Hayoun Obermayer sont encore dans le dossier. La voiture fut achetée en 1991 par un amateur de DS hollandais qui l'a conserva soigneusement dans son état d'origine jusqu'à aujourd'hui.

Ce beau coupé totalise 98 000 km depuis sa sortie d'usine et nous sommes ici en présence d'une voiture originale, sans aucune corrosion ni dommage, dotée de son intérieur cuir noir avec accoudoir central d'origine, ses moquettes d'origine, ses vitres teintées, son tableau de bord Jaeger et sa radio Continental Edison. Selon son propriétaire, la mécanique se trouve en très bon état et il s'agit assurément d'un des plus magnifiques exemplaires dans un état exceptionnel d'origine et agrémenté d'un historique aussi limpide que suivi.
Seront délivrés avec ce Dandy, les photographies originales de Mme Obermayer ainsi que l'ancienne carte grise original française, un dossier important de factures entre 1965 et 2008, des lettres de Chapron à la famille Obermayer, la facture d'achat originale de 1965 et divers documents Citröen et Chapron, ainsi que son manuel original du propriétaire et le livre Chapron d'instructions.
C'est une opportunité unique d'acheter une voiture dans un magnifique état d'origine avec un dossier absolument exceptionnel.

Le Dandy, a coupé 2 + 2, made its appearance in 1960, developed by the coachbuilder Henri Chapron. Wanting to make his cars stand out from the original model, Chapron added numerous extras such as aluminium sills, accentuated with two fine lines along the top and bottom of the sill. Another chrome line ran along the body from the headlight to the door handle and the wheels were fitted with Robergel hubcaps. Just 50 examples of the Le Dandy were produced between 1960 and 1968.
This superb example, in exceptionally original condition, has has a well documented history and, as a very rare option, is fitted with a hydraulic box. In fact this Le Dandy was in the hands of its first owner, Madame Sylvie Inès Hayoun Obermayer of Avenue Malakoff, Paris, from 1965 to 1991, and the original 'care grise' and Madame Hayoun Obermayer's photographs are contained in the file. The car was bought in 1991 by a Dutch DS enthusiast who has maintained it fastidiously in its original condition.

This lovely coupé has covered 98,000km since it left the factory and is presented without any damage or corrosion, in remarkable condition, complete with black leather interior with central armrest, original carpets, tinted windows, Jaeger dashboard and Continental Edison radio. According to the owner, the car is mechanically in very good condition, making this one of the finest and most original surviving examples, coming with history of long-term ownership.
In addition to Madame Hayoun Obermayer's original photographs and original carte grise, this Dandy comes with a file of invoices from 1965 to 2008, letters from Chapron to the Obermayer family, the original 1965 invoice for the car, and various Citröen and Chapron documents, its original owners manual and Chapron instruction manual.
Here is a unique opportunity to buy a car in wonderfully original condition coming with an extraordinary file documenting its history.











232

Titre de circulation allemand
German registration documents
Châssis n°
SCBZU23C7VCX53482

✔ Performances exceptionnelles
Exceptional performance
✔ Modèle retrouvant l'identité sportive de Bentley
Model capturing the sporting character of Bentley
✔ Faible kilométrage
Low mileage

€ 80 000 / 100 000

Livrée neuve en Allemagne, seulement 33 000 km d'origine. / *Delivered new in Germany, only 33 000 km from new*

1997 BENTLEY Continental T

En 1982, deux ans après sa présentation, la Mulsanne bénéficie d'une version turbo qui, forte de 300 ch, couvre le 0 à 100 km/h en 7 secondes. Cette recherche de performances, qui renoue avec la tradition sportive des voitures de W.-O Bentley, va dorénavant se poursuivre, confirmant la marque dans son identité retrouvée. En 1991, la Continental R présentée au salon de Genève a sa carrosserie propre, qui ne doit plus rien à Rolls Royce. Une première, depuis la dernière Continental S3, arrêtée en 1965. Le V8 de 6,75 litres de cette nouvelle Continental lui permet de dépasser 240 km/h, performance exceptionnelle pour une voiture de cette catégorie, sans pour autant sacrifier le confort qui reste de très haut niveau. Elle se voit épaulée en 1993 par la Brooklands, puis la Turbo S et la Continental T, qui nous intéresse ici. Son V8 turbocompressé délivre pas moins de 420 ch, avec un couple phénoménal de 89 mkg. La Continental T file à 270 km/h et passe de 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes, chiffres impressionnants pour une voiture de ce gabarit. Son empattement court et sa ligne légèrement modifiée traduisent ces performances élevées et l'aménagement intérieur fait l'objet de tous les soins, mêlant confort et sportivité. Le tableau de bord style alu bouchonné, spécifique à ce modèle, en témoigne, alors que le cuir est omniprésent. L'exclusivité absolue de ce modèle se retrouve dans son chiffre de production, de 350 unités y compris les versions Le Mans et Mulliner.

In 1982, two years after its launch, the Mulsanne was complemented by a 300 hp turbo version, which went from 0 to 100 km/h in 7 seconds. This quest for performance, which renewed the sporting tradition of Walter Owen Bentley's cars, would continue, confirming that the brand had rediscovered its identity. In 1991, the Continental R was shown at the Geneva Motor Show in its own bodywork, which no longer owed anything to Rolls-Royce. It was the first since the last Continental S3, which went out of production in 1965. The 6.75-litre V8 engine of this new Continental allowed it to exceed 240 km/h, exceptional performance for a vehicle in this category without sacrificing comfort, which was still of a very high standard. In 1993 it was complemented by the Brooklands, then the Turbo S and the Continental T, which is the one that interests us here. Its V8 turbo-charged engine delivers no less than 420 hp, with a phenomenal 89 mkg torque. The Continental T gets up to 270 km/h and goes from 0 to 100 km/h in less than 6 seconds - impressive figures for a vehicle of this size. Its short wheelbase and slightly modified lines reflect this high-performance and the interior layout was well though-out, mixing comfort with sportiness. The brushed aluminium dashboard, specific to this model, proves the point and there is leather everywhere. The total exclusivity of this model can be seen in its production figure of 350 units, which includes the Le Mans and Mulliner versions.

De couleur verte avec intérieur cuir noir, la Continental T que nous présentons a été livrée neuve à Berlin, à un célèbre producteur de cinéma allemand. Son précédent propriétaire l'a conservée de 2002 à 2010 et son compteur n'affiche que 33 000 km d'origine. La dernière révision a été réalisée chez Bentley Düsseldorf et la voiture n'a que très peu roulé depuis. Elle est accompagnée de son manuel d'utilisation original. Rare, ultra-puissante, cette Bentley qui signe le retour de la marque à son identité sportive offre des prestations hors du commun. Un véritable dragster en tenue de soirée.

Green with a black leather interior, the Continental T that we are showing here was delivered new in Berlin, to a famous German movie producer. Its previous owner had it between 2002 and 2010 and it has fewer than 33,000 km on the clock. The last service was carried out at Bentley Düsseldorf and the car has hardly been driven since then. It comes with its original operating manual. A rare, high-performance car, this Bentley that signalled the return of the make to its sporting heritage stands out from the crowd. A genuine dragster in evening dress.









233

Titre de circulation anglais
English V5
Châssis n°
SAJJPALF4CR871078

✔ Exemplaire unique
Unique example
✔ Moteur V8 4 litres à compresseur de la série X308
V8 4 litres supercharged engine series X308
✔ Deux propriétaires, entretien suivi
Two owners, continuously maintained
✔ Sortant de chez Lecoq
Important works recently done at Lecoq

€ 35 000 / 50 000

Transformé par Jaguar Rome, seul exemplaire / *Modified by Jaguar Roma, One-off*

1999 JAGUAR XJR V8 Shooting Brake

La voiture que nous présentons est intéressante à double titre : il s'agit d'une de ces rares transformations en break de chasse, réalisée en 1999 par le concessionnaire Jaguar de Rome, dès qu'il prend livraison de la voiture neuve. Il l'utilise comme voiture d'assistance pour participer aux Mille Miglia avec sa Jaguar XK 120 roadster. Par la même occasion, cette belle réalisation lui permet de promouvoir l'activité de son établissement. Le second intérêt de cette pièce rare, c'est son moteur. S'agissant d'une XJR de la série X308, elle reçoit le nouveau V8 dans sa version la plus puissante. Ce 4 litres à compresseur délivre 370 ch, avec un fabuleux couple de 53 m.kg, ce qui permet une conduite ultra-souple tout en offrant également de redoutables accélérations, surprenantes de la part d'un break de chasse ! Est-il nécessaire de préciser que ce haut de gamme Jaguar est pourvu de tout le raffinement auquel les Anglais nous ont habitués? Bois et cuir participent à l'ambiance intérieur feutrée et confortable, le coffre gainé de cuir n'étant pas oublié, dans le même style que les finitions des Jaguar type E. En 2007, alors que la voiture n'affiche que 45 000 km, l'actuel propriétaire, collaborateur de la Maison de ventes, en fait l'acquisition directement auprès du concessionnaire de Rome, auteur de la transformation. Depuis, l'entretien est réalisé régulièrement dans les excellents ateliers spécialisés SPR à Courbevoie, avec une grosse révision effectuée à 95 000 km, pour 4 500 euros, où tout a été revu. Elle a 102 000 km aujourd'hui. De plus, la voiture sort des ateliers Lecoq où elle a bénéficié d'une restauration complète du pavillon, pour un montant de 13 000 euros. Le vinyl noir, qui avait été posé pour recouvrir le toit lors de la transformation en 99, a été complètement enlevé, la voiture étant maintenant entièrement peinte en British Racing Green. L'intérieur d'origine est en très bon état, avec sa sellerie en cuir beige et son toit ouvrant électrique. La voiture est accompagnée d'un dossier de factures et de son certificat italien Jaguar. Cette superbe grande routière, modèle unique, répond à la grande tradition des shooting brake, avec ce mélange paradoxal et extrêmement séduisant d'utilitaire et de très hautes performances.

The car offered here is interesting for two reasons : it is one of these rare 'shooting brake' transformations, built from a new car in 1999 by a Jaguar dealer in Rome. He used it as a support vehicle while participating in the Mille Miglia in his Jaguar XK 120 Roadster, and as such it also provided excellent promotion for his business. The second point of interest is it's engine. Being an XJR series X308, it has the newer most powerful version of the V8. The 4-litre supercharged engine delivers 370bhp, with a fabulous torque of 53 m.kg, giving a super-smooth drive with formidable acceleration – surprising for a shooting-brake ! It is hardly necessary to add that this luxury Jaguar is equipped with all the sophistication we have come to expect from the English. Wood and leather combine to create a cosseted and comfortable interior, and let's not forget that the boot is also lined in leather.
In 2007, when the car had covered just 45,000 km, the current owner, Artcurial Motorcars' director bought the car directly from the dealer in Roma, who had completed the transformation. Since that time, the car has been maintained regularly at the specialist workshop SPR in Courbevoie, and it underwent a €4,500 service at 95,000km, when the whole car was checked thoroughly. The car has covered 102,000km today and it has just come from the Lecoq workshop, where the roof was completely restored at a cost of €13,000. The black vinyl that had been added to the roof during the transformation in 1999 was completely taken off and the car was repainted in British Racing Green. The original interior is in very good condition, with beige leather upholstery and electric sunroof. The car comes with a file of invoices, its service book and its Italian Jaguar certificate. This superb and unique car answers to the grand tradition of the shooting brake, with its seductive and paradoxical mix of practicality and performance.



234

Carte grise française
French title
Châssis n° ZDX16037

✔ Le luxe absolu
The ultimate in luxury
✔ Le plaisir du cabriolet
The delight of a convertible
✔ Voiture complètement révisée
Completely restored

€ 60 000 / 80 000

1986 BENTLEY Continental Cabriolet

"La quatre places la plus rapide du monde" : c'est ainsi que se présente la première Bentley Continental R, en 1954, qui est aussi la voiture la plus chère du marché, au prix de quatre Jaguar XK120. Dans un confort souverain, ce coupé profilé de grande classe atteint 190 km/h. Par la suite, il va être décliné en plusieurs carrosseries, cabriolet ou berline "Flying Spur", toujours avec une finition spéciale où l'exclusivité le dispute au luxe absolu. L'appellation Continental disparaît en 1965, mais Bentley la fait renaître en 1984 pour baptiser son modèle le plus élitiste : le cabriolet Continental, qui est une déclinaison de la Rolls Royce Corniche. Dotée d'un V8 d'une grande souplesse, elle bénéficie d'une sellerie cuir hors du commun, rehaussée par des garnitures de bois vernis.

Cette superbe voiture a été livrée neuve aux Etats-Unis. Son propriétaire américain est venu ensuite s'installer en France, important sa voiture avec lui. Quelques années plus tard, il repart sans laisser d'adresse, abandonnant son automobile sur place. Par le biais d'une procédure lancée par le propriétaire de la maison qu'il louait, la voiture est vendue en 2008 au propriétaire actuel. Celui-ci la confie pour restauration à Jacques Savoye, à Paris, à l'époque importateur et concessionnaire de la marque. Tout est revu à cette occasion : la carrosserie, le faisceau électrique, le moteur complètement révisé, la voiture bénéficiant d'une peinture complète, réalisée dans les règles de l'art. Le dossier complet de factures sera remis au futur acheteur. Depuis cette remise en état, le propriétaire parisien utilise très régulièrement cette belle Continental, que ce soit pour rejoindre son motor yacht de collection sur la Côte d'Azur, ou pour passer de délicieux week-ends. Elle est entretenue régulièrement et avec soin par le garage spécialisé Americo. Son intérieur en cuir havane est de toute beauté et la vie à bord est fort agréable, surtout lorsque l'on actionne la capote électrique pour profiter du soleil en roulant dans un confort absolu.

"The fastest four-seater in the world", was how the first Bentley Continental R was introduced in 1954.It was also the most expensive car on the market, costing as much as four Jaguar XK120s. The king of comfort, this elegant, high-class profiled vehicle could reach 190 km/h (120 mph). Later on it was available with several different bodies, convertible or "Flying Spur" saloon, always with a special finish or exclusive feature that made it the ultimate in luxury cars. Although the name "Continental" disappeared in 1965, Bentley reintroduced it in 1984 to christen its elite model the Continental Convertible, which echoed the Rolls Royce Corniche. This vehicle is equipped with a super-adaptable V8 engine and leather seating of the highest quality, enhanced by varnished wooden fittings.

This magnificent car was delivered new in the USA. Its American owner subsequently moved to France and took his car there with him. A few years later he returned without leaving a forwarding address, and the car was left behind. Through a process started by the owner of the house that the first owner rented, the car was sold to the current owner in 2008. This owner entrusted it to Jacque Savoye of Paris, the then importer and dealer of this make, for restoration. Nothing was left to chance: the bodywork, the electrics and the engine were completely overhauled and the car completely repainted according to standard guidelines. The complete set of bills will be passed on to the future purchaser. Since the restoration, the Parisian owner has been using the magnificent Continental regularly, both to visit his motor-yacht on the Côte d'Azur and to spend delightful weekends away. It is regularly and carefully maintained by the Americo specialist garage. Its Havana leather interior is still magnificent and the ride is most comfortable, especially when the electric roof is rolled down to allow the sun to add a further degree of comfort to this truly great ride.



235

Carte grise française
French title
Châssis n° 012395

✔ Décoration unique
Unique decoration
✔ Prestigieux antécédents
Prestigious history
✔ Très faible kilométrage, état proche du neuf
Very low mileage, in almost mint condition

€ 8 000 / 12 000
Sans réserve
No reserve

Seulement 1500 km d'origine / *Only 1500 km from new*

2003 NISSAN Micra décorée par Yves Saint-Laurent

La Nissan Micra première du nom est née en 1982. Depuis, cette sympathique citadine n'a fait qu'embellir, sans croître pour continuer à se faufiler dans les petites rues des grandes villes encombrées. Au Japon, la Micra s'appelle March et, depuis son lancement, elle a connu quatre générations, la Micra IV étant apparue l'année dernière. Elle a connu diverses motorisations dont une version dite "Super Turbo" développant jusqu'à 140 ch ! De quoi faire tourner la crème, dans ce petit pot de yaourt...

La voiture que nous présentons est tout a fait particulière, ce qui justifie sa présence dans cette vente aux enchères. Elle fait partie d'une série d'une quinzaine de Nissan Micra décorées par des joailliers et couturiers, en collaboration avec des magazines de mode. Celle-ci était la propriété de la Fondation Yves Saint-Laurent - Pierre Bergé depuis le 16 juin 2004, jusqu'à son achat par sa propriétaire actuelle lors d'une vente caritative, le 27 janvier dernier pour le Sidaction. Depuis, la voiture n'a pas été utilisée et le compteur n'affiche que 1 450 km depuis sa sortie d'usine. Elle se trouve donc dans un état irréprochable. Sa décoration en fait une voiture unique, parfaite pour courir les vernissages ou faire ses courses au Bon Marché, avec la certitude de ne déclencher sur son passage que sourires et étonnement… Une petite parisienne agile, moderne et charmante, sans équivalent, à faire pâlir ses voisines de jalousie.

The Nissan Micra was first known by that name in 1982. Since then, this attractive city car has grown more beautiful with age, without increasing in size, so it continues to weave its way through narrow, congested city streets. In Japan, the Micra is known as the March and, since its launch, it has gone through four generations, the Micra IV having appeared last year. It has come out with various types of engine, including the so-called "Super Turbo" version that can produce up to 140 hp! A small car that really punches above its weight.

The vehicle that we are showing here is a complete one-off, justifying its presence at this auction. It is one of a series of 15 Nissan Micras decorated by jewellers and designers, in collaboration with fashion magazines. This one belonged to the Pierre Bergé - Yves Saint-Laurent Foundation from 16 June 2004 until it was purchased by the present owner at a sale on behalf of the AIDS charity Sidaction on 27 January last year. The vehicle has not been used since then and only 1,450 km have been put on the clock since it left the factory. It is therefore in impeccable condition. Its decoration makes it a unique vehicle, perfect for attending private viewings or going shopping at Bon Marché, certain in the knowledge of leaving nothing but smiles and amazement in your wake - a nimble little Parisian car, modern and charming with nothing like it to make your neighbours green with envy.



236

Carte grise française
French title
Cadre / *Frame* n°
1HD1BJL48WY046526

✔Réalisation exceptionnelle
Exceptional construction
✔ Nom légendaire
Legendary name
✔ Look d'enfer
Good-looking bike

€ 25 000 / 35 000

Modèle sur mesure / *Tailored made*

1998 HARLEY DAVIDSON 1340 Heritage Custom par ATS

Harley Davidson, c'est synonyme des grands espaces américains et d'un gros V-twin coupleux, à l'inimitable sonorité syncopée. Tout en restant fidèle à ses "fondamentaux", comme on dit aujourd'hui, la marque a toutefois su évoluer et produire un ensemble de modèles adaptés à des utilisations variées. Ainsi, la gamme Softail est apparue au début des années 1980, lors de la reprise en main de l'entreprise par l'héritier de la Motor Company,Willie G. Davidson. Elle marque le renouveau de la marque avec notamment un nouveau moteur Blockhead ("EVO" pour Evolution) 1 340 cm3, plus puissant et tout alu, et un nouveau cade dissimulant les amortisseurs arrière. La gamme se développe en deux grandes familles : les Custom et les Heritage.

La machine que nous présentons est une customisation exceptionnelle par les ateliers ATS, sur la base d'un cadre de 1340 Heritage, dans l'esprit des dragsters qui aux Etats-Unis se battent sur 400 mètres... ou au démarrage au feu rouge. Plusieurs pièces ont été fabriquées spécialement, en aluminium coulé, et le moteur a été complètement préparé chez le mythique préparateur Streamin'Eagle, délivrant une puissance estimée à 200 ch. Un kit nitro est en place, mais débranché. La position de conduite est étudiée pour le "cruising", bien campé sur un impressionnant pneu arrière de 335. Cette réalisation a nécessité un an de travail, pour deux personnes, avec un prix de revient estimé par le propriétaire de 120 000 euros. Les pièces qui composent cette œuvre d'art ont été soigneusement sélectionnées : jantes Ricks, freins Big, réservoir sur mesure en aluminium, échappements Super Trapp… Depuis sa construction, cette Harley Davidson unique a parcouru 500 à 600 km environ. Cette réalisation extrêmement soignée, réalisée par les meilleurs spécialistes de la marque, dont la ligne combine superbement agressivité et fluidité, s'adresse aux esthètes amateurs de sensations fortes.

Harley Davidson, brings to mind large American terrains and a large, high-torque V-twin, with its unique syncopated sound. While remaining loyal to its "fundamentals", the brand has nonetheless evolved and produced a series of models adapted to various uses. The Softail range came out at the beginning of the 1980s, when the company was taken over by the heir of the Motor Company, Willie G. Davidson. It marks the renewal of the brand, in particular with the new 1,340 cm3 Blockhead engine ("EVO" for Evolution), which is more powerful and entirely in aluminium, and a new frame which conceals the rear shock absorbers. The range developed in two large families: the Custom and the Heritage.

The vehicle we are presenting comes from an exceptional customisation by ATS, based on a 1340 Heritage frame, in the vein of the dragsters which competed in the United States over 400 metres, or when the red light changed. Several parts were specially manufactured, in cast aluminium, and the engine was entirely prepared by the legendary Streamin'Eagle, providing power of around 200 hp. A nitro kit is in place, but is not plugged in. The driving position was designed for "cruising", situated on an impressive rear 335 tyre. This construction required a year of work, for two people, with a factory price estimated by the owner at €120,000. The parts which make up this work of art were carefully selected: Ricks wheel rims, Big breaks, custom-built tank in aluminium, Super Trapp exhausts etc. Since it was built this unique Harley Davidson has covered around 500 to 600 km. The extremely careful construction, carried out by the best brand specialists, whose contours are both aggressive and smooth, is aimed at aesthetes who love thrills.

237

Carte grise française de collection
French collector's title
Châssis n° 94FH
Moteur / *Engine*
n° QM25

✔ Élégante carrosserie sportive
Elegant sports car bodywork
✔ Exceptionnelle qualité de fabrication
Exceptional quality of manufacture
✔ Prix très attractif
Very attractive price

€ 80 000 / 110 000

1928 ROLLS ROYCE Phantom I 40/50 HP Torpédo

Sir Henry Royce était perfectionniste. La 40/50 hp Silver Ghost de 1906 en témoignait, par son extraordinaire qualité de fabrication. Déjà, la recherche de silence et de douceur se traduisaient par un imposant six cylindres de plus de 7 litres, qui tournait lentement et délivrait sa puissance avec souplesse et discrétion. Ces mérites seront salués par une importante production de plus de 6 000 exemplaires, jusqu'en 1925. Mais au lendemain de la guerre, la Silver Ghost commence à accuser son âge et la "petite" Rolls Royce 20 hp lancée en 1920, de conception plus moderne, la fait déjà paraître obsolète. Les clients patients seront récompensés : en 1925 est dévoilée la New Phantom, rétrospectivement nommée simplement Phantom I. Elle reçoit un six cylindres de 7 688 cm3, toujours en deux blocs mais cette fois coiffés d'une culasse détachable à soupapes en tête. Ce sera le plus gros six cylindres en ligne jamais produit par la marque. Son châssis diffère peu de celui des dernières Silver Ghost, avec freins à tambours sur les quatre roues, mais l'embrayage à cône cède la place à un disque unique. Dotée de meilleures performances que sa devancière, dans un confort toujours exemplaire, cette nouvelle voiture va pouvoir s'habiller de carrosseries plus modernes, voire plus sportives. Elle cède la place en 1929 à la Phantom II, après production de 2 212 châssis.

Sir Henry Royce was a perfectionist, as witnesses the remarkable quality of manufacture of the 1905 40/50-hp Silver Ghost. Through the imposing six-cylinder, 7-litre engine that turned slowly and delivered its power with flexibility and discretion, the quest for a quiet and comfortable ride was already becoming apparent; and because of these virtues, over 6,000 of these vehicles had been produced by 1925. With the passing of the Great War, however, the Silver Ghost began to show its age and the "little" 20-hp Rolls Royce, launched in 1920 with its more modern design, finally made it obsolete. The patient customers were rewarded in 1925 when, the New Phantom, retrospectively named simply the Phantom I, was unveiled. This vehicle boasted a six-cylinder engine with 7,688 cm3 of capacity, still in two blocks but now encased in a detachable cylinder head with overhead valves, and was the largest car with six in-line cylinders ever produced by the make. Its chassis resembles that of the later Silver Ghosts, with drum brakes on all four wheels, although the cone clutch has given way to a single disc. With its better performance level than its predecessor, and still with exemplary comfort, this new car boasted more modern, and indeed more sporting, bodywork. In 1929 it was superseded by the Phantom II, after 2,212 chassis had been produced.

La voiture que nous présentons, châssis 94FH, fut livrée neuve en 1928 à un AJ Newberry, équipée d'une carrosserie faux-cabriolet par Thrupp & Maberly. Restaurée à une date incertaine, elle est maintenant dotée d'une élégante carrosserie torpédo ponté dans le style Barker, rehaussée par deux phares Grebel additionnels dont un de "poursuite" à côté du conducteur. Cette voiture a été importée en France en 1986. Elle a été achetée en 1990 par le Docteur Rollet de Lyon qui a pris part à son volant en 1998 au rallye "Louis Vuitton Classic China Run", avec arrivée à Pékin, où elle a été présentée dans le magasin d'exposition de Louis Vuitton. Elle a ensuite passé le plus clair de son temps dans le musée automobile de Genève où elle était entretenue par le spécialiste Rolls Royce de la région, Paul Peillonex. Acheté par le propriétaire actuel en 2000, elle a bénéficié d'une remise en route en 2007. Elle est accompagnée de copies des feuilles de fabrication de 1928, montrant que la voiture est toujours équipée de son moteur d'origine QM 25, et sur lesquelles sont détaillées toutes les pièces d'équipement d'origine, la voiture conservant encore aujourd'hui sa superbe boite à outils. Sa carrosserie sportive évoque les trajets intercontinentaux chers aux Anglais, lorsqu'ils se rendaient sur la "French Riviera". Avec style... Carte grise française de collection.

The car presented by us, chassis no. 94FH, was delivered new in 1928 to a Mr A. J. Newberry by Thrupp & Maberly, in hardtop form. Restored at an unknown date, it now boasts elegant bridged runabout bodywork in the Barker Style, enhanced by two additional Grebel headlights including a "tracking" light alongside the driver. This car was imported into France in 1986 and bought in 1990 by Dr Rollet, of Lyon, who in 1998 was involved in its appearance in the Louis Vuitton Classic China Run. Eventually it arrived in Beijing, where it was shown in Louis Vuitton's display shop. It then spent much of its time in the Geneva Automobile Museum, where it was serviced regularly by the region's Rolls Royce expert Paul Peillonex. Bought by its current owner in 2000, it finally went back on the road in 2007. The car comes with copies of manufacture sheets dated 1928, showing that the car is still equipped with its original engine no. QM 25, and detailing all the original pieces of equipment; the car still has its excellent tool box. The bodywork still evokes the intercontinental runs beloved by the British during their visits to the French Riviera. A car of true style. French collector's title.



© Michel Zumbruun



PROVENANT
DE LA SUCCESSION JEAN SERRE

COMING FROM
JEAN SERRE'S ESTATE

LOTS 238 À 244

"Je n'ai jamais adhéré à la parabole qui attribue des mérites identiques aux ouvriers de la 25e heure, appréciant davantage les pionniers que les suiveurs quelques soient leurs mérites. C'est pourquoi ma considération va en priorité aux collectionneurs d'automobiles de la première heure, ces « inventeurs » qui décelèrent avant leurs contemporains l'intérêt historique, esthétique et scientifique de ces « belles » démodées après leur règne et promises à la destruction. Par exemple car je ne peux les citer tous, les frères Schlumpf, sorte de Médicis brutaux et insassiables, l'incollable Serge Pozzoli, le cultivé Adrien Maeght, le mythique Bardinon, le flamboyant Nicolosi, tant d'autres, et puis … les casseurs aux cœurs tendres, ces sauveurs de l'extrême, Malartre, Mette et Serre… La dispersion de la collection Jean Serre est l'occasion de leur rendre hommage."
Hervé Poulain

"I have never adhered to the dictum that bestows equal levels of merit on those who get started when the work is practically done, having more time for trail blazers rather than followers, regardless of their merits. For this reason, I give greater consideration to collectors of the earliest cars, the so-called "inventors" who discovered before their contemporaries the historical, aesthetic and scientific fascination of these magnificent models whose reign was over and whom the scrap dealer awaited. Among them, as I cannot mention them all, were the Schlumpf brothers, who resembled brutal and insatiable Medicis; Sergo Pozzoli, who had an answer to everything; the cultured Adrien Maeght, the legendary Bardinon, the flamboyant Nicolosi, many others, and then… the breakers with the tender hearts, the saviours of the extreme, such as Malartre, Mette and Serre… The dispersion of Jean Serre's collection is a chance to pay homage to these masters."
Hervé Poulain

© Photographies : Michel Zumbruun

« C'est au musée de l'Autorama de la Grange que j'ai rencontré en 1971 pour la première fois Jean Serre, il venait d'acheter un coupé chauffeur Franay V12 Hispano Suiza qui avait participé au rallye Paris Rouen avec Jacques Rousseau.
Après cette rencontre, je rendais souvent visite à Mr Serre et lui même passait par le Musée de Saint Dizier.
Dans cette même période il achetait beaucoup de voitures de ses rêves d'enfance qu'il rangeait dans de grands locaux à proximité. Toutes les plus belle marques étaient représentées par les meilleurs modèles: Alfa Roméo 1750 à compresseur, Bugatti 35, Lancia Zagato et Aurelia, Hispano Suiza H6B, Mercedes 300SL papillon, Bugatti 57 Aravis, Talbot T26 GS de Rosier gagnante des 24H du Mans, et surtout une Delage D8SS.
Son frère l'ayant mise par erreur à la ferraille dans l'entreprise parisienne de matériaux, il était très heureux d'avoir pu retrouver vingt ans plus tard un modèle proche.
Une des ses autos préférées était la Maserati Quatroporte et je pense ensuite sa 400 GT Lamborghini avec laquelle il réalisait des parcours entre Paris et Montbeliard dans les années 60 à des moyennes impensables en 2011.
En 1984 il m'invita chez lui en Auvergne. Je passais quelques jours à découvrir sa région d'origine, mais aussi ses routes préférées qu'il faisait à une allure de rallyman, au volant d'une Peugeot 604 GTI ne voulant pas monter dans ma 104 ZS qui était une traction avant, une Peugeot bien sur, mais une propulsion arrière ! Ses activités dans les matériaux à Montbeliard comme beaucoup d'industriels de la région étaient proches de Peugeot, et c'est tard qu'il acheta une BMW serie7, résigné de ne plus trouver une lionne de tradition.
C'est par hasard que je découvris que cet homme secret avait participé dans les années 50 à des rallyes en Peugeot 203 à compresseur.
Très curieux, il aimait bien nos conversations du soir avant le diner avec un verre de scotch conseillé par son médecin suite à un problème cardiaque pour évoquer par exemple l'agrément de conduite d'une Lancia Flaminia ou la technique des voitures les plus rares.
Nous étions tous les deux des généralistes passionnés des plus belles marques et de voitures de compétition, pour lui particulièrement les Française et les Italienne.
Jean Serre, jeune homme, était déjà spectateur assidu des compétitions. En restaurant ma Delahaye 145 de Dreyfus, je n'avais pas de vues arrière et il me donna aussitôt une magnifique photo prise par lui en 1937 au GP de l'ACF à Montlhéry ! Du reste il adorait aussi la technique des appareils de photos qu'il collectionnait avec le même choix de qualité que ses autos.
La marque favorite de son épouse était Ferrari. Après sa 275 GTB, il souhaita avoir un Daytona. Charles Pozzi lui proposa mieux qu'une voiture de série : la Groupe 4 de compétition ayant gagné aux 24 h du Mans. Convaincu il rentra à Montbeliard au volant, très impressionné par la puissance de l'auto et son bruit. Mais trop radicale pour rouler sur route, il la revendit plus tard.
En 1989 il compléta encore sa collection avec une Maserati Ghibli pour son magnifique dessin de carrosserie.
Collectionneur avisé, découvreur, contemplatif dans le détail, très bon conducteur il roula avec un grand nombre de modèles, surtout dans sa vie active, puis il garda les plus belles dans sa résidence de Montbeliard où il les contemplait en grand connaisseur aussi bien sur le plan technique que carrosserie. Il n'en parlait qu'avec des amis, car il ne laissait rentrer chez lui que de véritables amateurs.
Avoir connu Jean Serre et son épouse fut un grand privilège. »
Hervé Charbonneaux

AVIS

Les voitures de la collection sont adjugées « en l'état » , comme on dit d'un meuble qu'il est « dans son jus », c'est-à-dire qu'elles ont subi avec dignité les rides du temps et les aléas d'années de remisage, ce qui leur confèrent une patine et un « vécu » émouvant. Comme il est de règle dans les circonstances d'une vente d'automobiles de musée ou d'un rassemblement ancien privé, il est conseillé aux acheteurs, sauf avis contraire, d'entreprendre une réanimation précautionneuse.

"It was at the Autorama Museum in La Grange that I met Jean Serre for the first time in 1971, when he had just bought a Coupé Chauffeur Franay V12 Hispano Suiza, which had been involved in the Paris-Rouen rally with Jacques Rousseau.
After that meeting, I often visited Mr Serre and he sometimes came to the Saint Dizier Museum.
At that time he bought many of the cars of his childhood dreams, storing them in large premises nearby. All the best names were represented, often by the best models: Alfa Romeo 1750 with compressor, Bugatti 35, Lancia Zagato and Aurelia, Hispano Suiza H6B, Mercedes 300SL Gullwing, Bugatti 57 Aravis, Talbot T26 GS from Rosier, a Le Mans 24 victor, and most magnificent of all, a Delage D8SS.
As his brother accidentally gave that car to a Paris materials company for scrap, he was delighted to find a similar model twenty years later.
One of his favourite cars was the Maserati Quattroporte, but a close second, I think, was his 400 GT Lamborghini with which he raced between Paris and Montbeliard during the 1960s at average speeds that would be quite unthinkable in 2011.
In 1984 he invited me to visit him in Auvergne. I spent a few days discovering not only the region of his birth but also his favourite routes, which he drove like a true rally man, behind the wheel of a Peugeot 604 GTI as he wouldn't get into my front-wheel drive 104 ZS; a Peugeot to be sure, but with rear wheel drive! His work with materials at Montbeliard, like many industrial concerns in the region, was close to Peugeot, and not until a late stage did he buy a BMW Series 7, resigned to no longer finding a traditional lion.
It was quite by chance that I discovered that this secretive man had participated in rallies with a compressor Peugeot 203 in the 1950s.
A very curious man, he loved our evening conversations, held before dinner over a glass of Scotch recommended by his doctor following heart trouble, on such subjects as the agreement to drive a Lancia Flaminia or the techniques of the rarest cars.
Both of us had a passionate general interest in the most attractive makes and competition cars, he especially for French and Italian models.
While still young, Jean Serre was already a keen spectator at competitions. When restoring my Dreyfus Delahaye 145, I had no rear views and he immediately gave me a splendid photo taken by him in 1937 at the ACF Grand Prix in Montlhéry! Also, he loved technical photographic equipment, which he collected with the same choice of quality as that of his cars.
His wife's favourite make was Ferrari. After his 275 GTB, he wanted a Daytona. Charles Pozzi offered him, instead of just a serial car, the competition Group 4 that had won the Le Mans 24 hours. Convinced, he drove to Montbeliard, very impressed by the power and noise of the car, but it was too radical to drive on his roads, and he sold it later on.
In 1989 he added further to his collection with a Maserati Ghibli, drawn by its magnificent bodywork design.
A well-informed collector and discoverer, who paid great attention to detail and was an excellent driver, he travelled in a great number of different cars, especially during his working life, and then kept the most magnificent ones at his Montbeliard residence, where he would look at them as a grand connoisseur of both bodywork and technical aspects. He only talked about them with friends, as he would only invite true lovers of the cars to visit him.
It was a great privilege to have known Jean Serre and his wife."
Hervé Charbonneaux

NOTE

The cars in the collection are judged "as they are", or, as one might say of furniture, they have been "well loved and well used"; in other words, they have withstood the wear and tear of time and storage, which gives them a real patina and a "lived-in" appearance that tugs at the heartstrings. As is standard practice with sales of museum cars or a former private collection, buyers are advised, unless warned otherwise, to carry out a precautionary overhaul.



Carte grise française normale
French title
Châssis n° 46580
Moteur / *Engine*
n° 351

✔ La « petite Royale »
The "Petite Royale"
✔ Luxe et vitesse
Luxury and speed
✔ Carrosserie Vanvooren
Coachwork by Vanvooren

€ 300 000 / 400 000
Sans réserve
No reserve

1933 BUGATTI Type 46 (30 CV) «Berline coupé» par Vanvooren (1931 selon carte grise)

Lorsque vers 1928, en dépit d'une conjoncture économique encore très favorable, Ettore Bugatti dut se rendre à l'évidence – la Type 41 « Royale » était pratiquement invendable – il revint à des idées plus saines en matière de cylindrée pour un type d'automobile de luxe en se limitant à 5,3 litres pour un huit-cylindres en ligne conforme aux solutions techniques maison : bloc coulé d'une seule pièce avec les neuf paliers principaux, arbre à cames en tête attaquant trois soupapes par cylindre, graissage à carter sec et double allumage par batterie et bobines. Avec un rendement supérieur à la moyenne de l'époque, le moteur type 46 délivrait plus de 140 ch, soit presque la puissance du huit-litres de l'Hispano H6C que la nouvelle grande routière de Molsheim venait concurrencer directement. Ce moteur d'aspect net et dépouillé réussissait même à être silencieux malgré sa commande de distribution par arbre vertical et pignons coniques.

By 1928 Ettore Bugatti had to face facts - the Type 41 "Royale" was practically unsaleable - and this was before the effects of the Great Depression were felt. He reverted to a more rational engine size for a luxury automobile, limiting it to 5.3-litres for an inline eight-cylinder, that was in keeping with technical practices at Bugatti: a one-piece cylinder block with nine main bearings, dry sump oiling system and coil and battery-operated twin-ignition. With a higher output than was the norm then, the Type 46 engine delivered more than 140bhp, which was almost as powerful as the 8-litre Hispano-Suiza H6C, its direct competitor. This neat streamlined engine even managed to be silent despite operating with a vertical overhead camshaft and cone-shaped pinions.

Présentée à la presse à l'été 1929 et au grand public à Paris au salon d'octobre, la « 5 litres » ou 30 CV (taxée en réalité pour 31 CV) trouva malgré la crise imminente une clientèle intéressée par sa taille, ses performances et son raffinement. Le grand châssis typiquement Bugatti avec son bel essieu avant rond forgé, ses ressorts arrière quart-elliptiques inversés, son bon équilibre dû à sa boîte-pont à trois rapports, sa direction précise et ses freins efficaces pouvait recevoir les plus somptueuses carrosseries à l'instar des marques de très grand luxe. Les emprunts à la Type 41 « Royale » étaient nombreux et l'adoption de belles roues ventilées coulées en alliage léger confirma son surnom de « Petite Royale » qui n'eut rien d'un diminutif : la Type 46 s'imposa très vite par ses qualités dynamiques et son agrément de conduite dû à son moteur à longue course (130 mm) qui lui donnait en prise directe une souplesse digne d'une cylindrée bien supérieure.
« Avec la 5 litres, Bugatti a créé une voiture de grand luxe et ce luxe réside dans les qualités essentielles que Bugatti seul pouvait concilier en créant une voiture confortable, silencieuse, bien

Presented to the press in the summer of 1929 and to the public at the Paris Motor Show that October, the "5-litres" or 30CV (taxed 31CV) found, despite the impending Depression, a clientèle interested in its size, performance and style. The large chassis, typical of Bugatti, with its rounded forged front axle, reversed quarter-elliptical leaf springs, its perfect balance due to the rear-mounted 3-speed transmission, its precise steering and effective brakes, could accommodate the most lavish body styles in line with all luxury marques. Features taken from the Type 41 "Royale" were numerous and the choice of splendid alloy wire wheels endorsed its name the "Petite Royale", a name which wasn't seen as diminutive: the Type 46 very quickly made a name for itself with its own dynamic qualities and drivability thanks to a long stroke (130mm) which gave it a flexibility worthy of a much larger engine.




BUGATTI



suspendue, possédant néanmoins des qualités de vitesse, de robustesse et de sécurité qui la mettent hors pair comme voiture de grand tourisme… ». C'est dans ce style complaisant comme à son habitude que le magazine La Vie automobile rendit compte de la Bugatti Type 46 en octobre 1930, mais cette fois, c'était vrai. Ettore Bugatti réussit à attirer en plus des inconditionnels de la marque une clientèle devenue exigeante en matière de confort et de performance soutenue sur route qui n'avait pas souscrit à la Type 44 de trois litres, jugée un peu « juste » en reprise une fois revêtue d'une confortable carrosserie de tourisme bien équipée, ce que la « 5 litres » faisait oublier. Avec une vitesse de pointe de plus de 140 km/h, la « 46 » croisait aisément à 110/120 km/h en souplesse et grimpait la plupart des côtes « en prise » sans s'effondrer, qualité très appréciée à cette époque « pré synchromesh ». En 1932, Louis Chiron parti d'Uméa finit 9e du Rallye de Monte Carlo avec une berline Type 46.

Si la Type 44 avait marqué la nouvelle orientation de la marque vers le grand tourisme, la Type 46 ajouta de l'espace et une forte dose de luxe grâce aux meilleurs carrossiers qui trouvèrent un châssis digne de leur talent et de leurs ambitions créatrices. Les qualités de la « 46 » sont bien attestées par le fait que cette voiture valant 100 000 F en châssis en 1931 fut produite à environ 450 exemplaires de 1930 à 1933, en parfaite synchronisation avec le développement de la crise mondiale … et malgré elle.

« 46580 » carrossée par Vanvooren en « coupé » quatre portes sans montant central et avec charnières dissimulées est une des dernières Type 46 vraisemblablement assemblée fin 1932 et livrée en novembre 1933 à M. José Soler-Puig (décédé en 1936), industriel du textile d'origine catalane établi à Toulouse pendant la Première Guerre mondiale, qui posséda aussi une autre Bugatti. Selon les informations fournies par le Club Bugatti France, « 46580 » a commencé sa carrière sous l'identité du châssis n° 46492 sorti d'usine en septembre 1930 dans un lot de 30 châssis, avec le moteur n° 351 et la boîte n° 358.

Ce châssis devait être livré le 5 novembre 1930, mais pour une raison inconnue, il resta à l'usine qui l'immatricula en 1931, d'où cette date figurant sur la carte grise. Par la suite, l'usine le fit carrosser en « conduite intérieure 2/4 portes spider » chez Vanvooren qui factura son travail 28 000 F le 12 octobre 1932. Sous cette forme, le châssis non modifié fut renuméroté « 46580 » et la voiture, peut-être exposée sur le stand du carrossier au salon d'octobre 1932, fut vendue à M. Soler-Puig qui en prit possession le 4 novembre 1933.

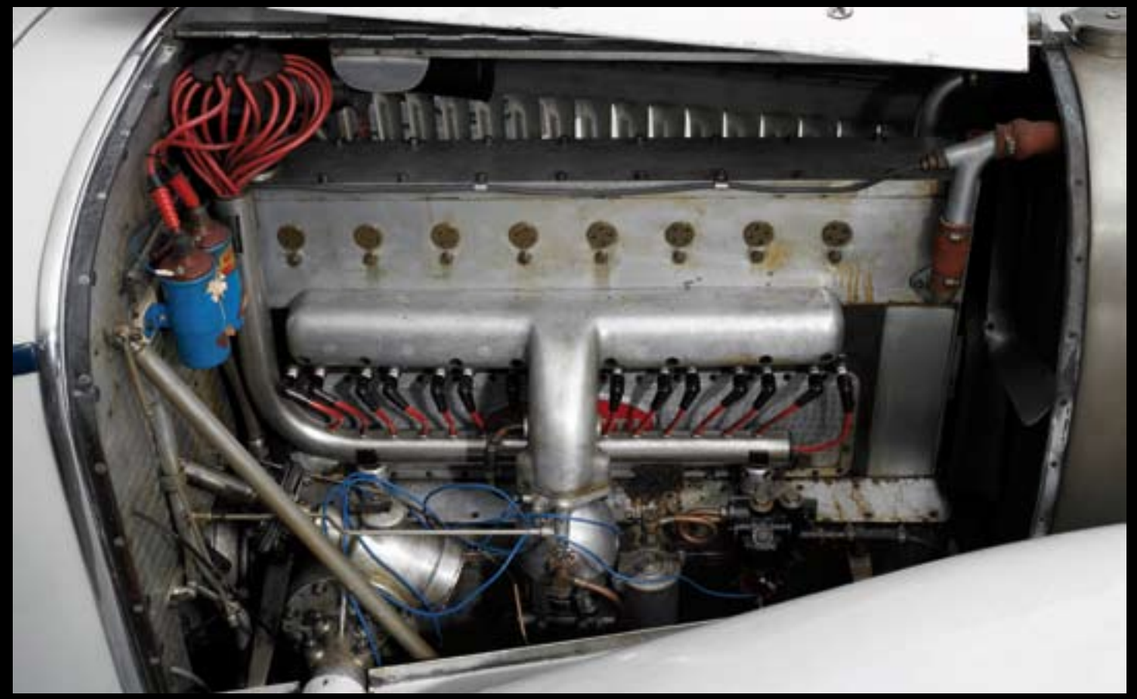
Elle était alors peinte en jaune sable avec bandeau bleu marine et intérieur en drap bleu. La voiture fut utilisée par sa famille jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale puis remisée, l'idée de l'équiper d'un gazogène ayant été (heureusement) abandonnée. Privée de ses pneus, sans doute pour éviter sa réquisition, mais surtout pour équiper un véhicule commercial, la voiture resta dans une remise pendant une vingtaine d'années. Un jeune amateur éclairé et compétent, Jacques Liscourt, la découvrit et l'acheta en janvier 1961. Il procéda à une remise en marche précautionneuse, vérifia le bon fonctionnement du moteur et des accessoires, la chaussa de pneus neufs et la remonta par la route en Picardie. Il mit ensuite des housses sur les sièges légèrement détériorés par de petits rongeurs.

"With the 5 -Litre, Bugatti has created a highly luxurious car and this magnificence comes from the combination of key elements that Bugatti alone can mix, creating a car that is comfortable, silent, well balanced, while possessing excellent speed, strength and safety, leaving it unrivalled as a touring car…" This was how, with the usual touch of flattery, the magazine La Vie Automobile described the Bugatti Type 46 in October 1930, but this time it was true. Ettore Bugatti succeeded in attracting more supporters of the marque, a clientèle demanding high standards of comfort and performance on the road. It was this same clientèle who had not endorsed the 3-litre Type 44, which was thought to be a little under powered, but with the 5-litre car, in a comfortable well appointed touring car body, all that was forgotten. With a top speed of more than 140km/h, the Type 46 was very versatile. It cruised easily at 110/120km/h, and could climb the majority of hills in one gear without stalling, a quality much appreciated in this "pre-synchromesh" era. In 1932, Louis Chiron, setting off from Uméa, finished 9th in the Monte Carlo rally in a Type 46 saloon.

If the Type 44 had signalled Bugatti's move towards touring cars, the Type 46 added space and a large measure of luxury, thanks to the preeminent coachbuilders who had found a chassis worthy of their talent and creative ambition. The excellence of the Type 46 was substantiated by the facts: worth 100,000F as a chassis in 1931, approximately 450 examples were built between 1930 and 1933, in spite of the developing financial crisis.

"46580" was bodied by Vanvooren as a four-door pillarless coupé with hidden hinges. It is a lateType 46 , probably assembled at the end of 1932 and delivered in November 1933 to M.José Soler-Puig (d.1936), a textile industrialist from Catalan. He had settled in Toulouse during the First World War and owned a second Bugatti. According to information gathered from Club Bugatti France, "46580" started its life as chassis no. 46492, leaving the factory in September 1930 in a run of 30 chassis, supplied with engine no. 351 and gearbox no. 358. This chassis should have been delivered on 5 November 1930, but for some reason, stayed at the factory and was registered in 1931, hence the date on the 'carte grise'. Subsequently, the factory had "conduite intérieure 2/4 portes spider" coachwork fitted by Vanvooren who invoiced 28,000F on 12 October 1932. In this form, the non-modified chassis was renumbered "46580" and the car, possibly exhibited on the coachbuilder's stand at the October 1932 Motor Show, was sold to M. Soler-Puig, who took possession of the car on 4 November 1932. It was presented in yellow with a marine blue band and blue interior. The car was used by his family until the start of the Second World War and then put away, the idea of fitting it with a gas generator fortunately abandoned. Deprived of its tyres which would have been used to equip a commercial vehicle and avoid its requisition, the car was laid up for about twenty years. A knowledgeable young enthusiast, Jacques Liscourt, rediscovered the Type 46 and bought it in January 1961. He set about a careful re-commissioning of the car, checking the engine and fitting new tyres and put it back on the road in Picardie. He fitted covers on the seats that had been nibbled by mice.





La voiture qui fonctionnait très bien fut ensuite vendue à un négociant, Guglielmo Ruini . Elle devint vers 1966 (CG de 1967) la propriété d'un architecte de la région parisienne, un des premiers membres du Club Bugatti France, Daniel Guidot, qui la fit repeindre en crème et la céda par la suite à Marc Nicolosi, créateur du salon Rétromobile et futur président du Club Bugatti. Elle entra ensuite directement dans la collection Serre.
Repeinte en crème avec intérieur houssé en drap bleu en état passable et belles boiseries vernies et patinées, elle se présente dans un sympathique état d'origine avec ses accessoires d'époque sauf ses phares Scintilla trop oxydés et remplacés en 1961 par des projecteurs Trilux Marchal de 1932 donnant un éclairage aussi puissant, sinon supérieur, complétés de lampes (second feu de position arrière et indicateurs de direction) installées à la même époque afin de la mettre en conformité avec le Code de la Route. Cette « 46 » prit part au premier rallye Paris-Deauville du Club de l'Automobiliste en novembre 1967. (Elle apparaît en photo dans le numéro 7 de la revue l'Automobiliste de janvier 1968). On la vit ensuite sur la couverture du numéro 23 de mars 1970 de l'Album du Fanatique de l'Automobile.
C'est une rare opportunité d'acquérir une Bugatti Type 46 toujours française, à l'historique limpide, qui figure parmi les types le plus produits à Molsheim, une routière à la fois luxueuse et performante, habillée d'une carrosserie originale d'une exécution typique de Vanvooren (quatre portes sans montants centraux, assemblages sur silent-blocs et charnières invisibles).

The car, which functioned well, was then sold to a dealer, Guglielmo Ruini. Around 1966 it became the property of an architect from the Paris area, one of the first members of the Bugatti Club in France, Daniel Guidot, who re-painted it in cream and then sold it to Marc Nicolosi, the creator of the Retromobile salon and future president of the Bugatti Club. From there the car went directly into the Serre collection.
Repainted in cream with blue cloth upholstery in reasonable condition, and lovely wood panelling, varnished and with a nice patina, it is offered in a pleasingly original condition with all period accessories apart from its corroded Scintilla lights which were replaced in 1961 with 1932 Trilux Marchal lamps, giving as good if not better lighting. At the same time other lamps were added (a second taillight and indicators) to comply with the rules of the road. This Type 46 took part in the first 'Club de l'Automobiliste' Paris-Deauville rally in November 1967. (It appears in a photo in the no.7 edition of the magazine l'Automobiliste from January 1968). It can also be seen on the cover of the March 1970 edition of l'Album du Fanatique de l'Automobile.
Here is a rare opportunity to acquire a totally French Bugatti Type 46, with unbroken history, which features amongst the models most produced at Molsheim, a routière combining performance with luxury, presented in original bodywork characteristic of Vanvooren.



239

Carte grise française normale
French title
Châssis n° 10757
Moteur / *Engine*
n° 10777

✔ Vendue neuve en France
Sold new in France
✔ Même propriétaire depuis 1974
In same ownership since 1974
✔ Puissance et raffinement
Power and elegance

€ 500 000 / 700 000
Sans réserve
No reserve

1968 FERRARI 275 GTB/4 Berlinette Pininfarina

Au début des années 1960, l'efficacité du moteur central arrière était démontrée en Formule 1 avec les victoires des Cooper puis sur les voitures sport-compétition capables désormais d'exploiter leur puissance de façon optimale. Après bien des hésitations, Enzo Ferrari dut s'y rallier d'abord pour ses monoplaces, puis pour ses prototypes sport en 1961. Pour les types routiers, il se montra plus conservateur, craignant de mettre entre toutes les mains (théoriquement) des voitures trop puissantes pour la route et surtout moins indulgentes pour les fautes de pilotage qui pouvaient désormais se produire à des vitesses bien plus élevées. En compétition GT, les sublimes GTO étaient les descendantes des glorieuses 250 au moteur Colombo sans cesse raffiné dont le brio faisait oublier ses quinze ans d'âge, mais toujours installé dans un châssis pour le moins traditionnel. Puis survint la Jaguar Type E à quatre roues indépendantes… Heureusement à moteur avant. S'il s'inquiéta du prix incroyablement bas de la Type E, Ferrari fut conforté dans son rejet du moteur arrière pour ses routières et il produisit une ultime évolution du type 250 de base, né en 1953 sous la forme de la 250 MM.

At the start of the 1960s the effectiveness of the mid-engined set-up was demonstrated by the Cooper victories in Formula One and by sports competition cars who were able to exploit full use of their power. After some hesitation, Enzo Ferrari came round to the idea, adopting rear engines first for his single-seaters and then in 1961 for his sports prototypes. For the road-going cars however he was more conservative, wary of making such powerful cars available to anyone, knowing that they were capable of much higher speeds and less forgiving of driver error. In the GT competition class, the sublime 250 GTO, descendant of the first Columbo-engined 250, displayed a sophistication that belied its 15 years and older-style chassis. Then came the front-engined E-Type with its all round independent suspension. If he was concerned about the incredibly low price of the E-Type, Ferrari was reassured by the rejection of the rear engine for road-going cars, encouraging him to produce the ultimate evolution of the 250, which had first appeared in 1953 in the form of the 250MM.





En 1964, la nouvelle berlinette de route de Maranello, la 275 GTB, accompagnée de sa version décapotable, la GTS, introduisit au Salon de Paris et sous une spectaculaire livrée jaune d'or quelques innovations bienvenues dont les moindres n'étaient pas, outre de nouvelles roues en alliage léger, les quatre roues indépendantes et la boîte-pont à cinq rapports synchronisés. Le moteur était toujours le bloc Colombo V12 à 60 degrés porté à près de 3,3 litres, du type « simple arbre », bien développé en fonction des enseignements recueillis en course avec les 250 LM et 275 P à moteur arrière. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, il délivrait en toute sécurité 280 ch à 7 600 tr/min tout en restant assez souple pour la route. Le report de la boîte sur l'essieu arrière avait permis d'améliorer l'équilibre des masses et l'efficacité du train moteur à défaut d'une prépondérance marquée du poids sur l'arrière. Toutefois, les suspensions indépendantes amélioraient nettement la motricité en limitant les pertes d'adhérence … jusqu'à un certain point. Mais avec une direction précise et peu démultipliée, la 275 GTB était malgré tout une voiture de pilote qui exigeait concentration et anticipation (elle dépassait 250 km/h) et qui réagissait instantanément à toutes les sollicitations. Strict et viril coupé deux places au coffre symbolique sur 2,40 m d'empattement, doté d'une esthétique qui annonçait la couleur - lignes fuyantes, plus tendues que celles des 250 GT antérieures, nez plongeant, projecteurs carénés, ceinture de caisse haute et pavillon surbaissé, custodes aveugles - ses détails stylistiques empruntaient beaucoup à la GTO, voiture d'ingénieurs. La 275 GTB fabriquée par Carrozzeria Scaglietti fut la dernière création de Pininfarina supervisée par Pinin lui-même et, si elle a pu paraître austère en son temps, son classicisme, son élégance sévère et sa « réponse » dynamique ont vite fait taire les critiques, d'autant plus qu'aux mains de gentlemen drivers qualifiés et parfois même avec peu de préparation, elle s'alignera avec succès en compétition. Une 275 GTB série 2 apparaîtra en 1965 avant une troisième version caractérisée par un nez allongé plus plongeant en attendant la 275 GTB/4 dotée du premier V12 quatre arbres « de route » de Ferrari. Cette ultime mouture de l'excellent V12 Colombo apparut au Salon de Paris 1966 après avoir été, sous diverses formes, longuement testé en compétition depuis 1957. Mais ses différences avec la version « simple arbre » ne se limitent pas au nombre des arbres à cames car la refonte est plus profonde. L'attaque des poussoirs est désormais directe et le graissage à carter sec (avec 16 litres d'huile en réserve !) confirme l'héritage compétition de la machine, héritage qu'avec un peu de préparation, elle exploitera sur circuit comme sur route aux mains de gentlemen drivers. Avec 300 ch à 8 000 tr/min et un couple supérieur, la berlinette 275 GTB/4 était plus qu'une GT et, selon l'opinion de Jean-Pierre Beltoise en 1967 « une des plus belles réalisations automobiles de notre époque. »

In 1964, the new road-going berlinetta from Maranello, the 275GTB, along with its convertible version the GTS, was introduced at the Paris Motor show, in stunning golden yellow livery. In addition to new alloy wheels, it displayed a number of technical innovations including all round independent suspension and rear-mounted five-speed transaxle with synchromesh. The engine was still the Columbo 60-degree V12, enlarged to almost 3.3-litres, developed from studying rear-engined 250LM and 275P competition cars in action. Employing three twin-choke Weber carburettors, the engine produced 280bhp at 7,600rpm while being versatile enough to use on the road. Moving the gearbox into a unit with the differential at the rear of the car improved weight distribution, and the new independent rear suspension improved the handling by increasing traction… up to a certain point. But with its precise and direct steering, the 275GTB was above all a driver's car, with a top speed of more than 250km/h, that required both concentration and anticipation as it reacted immediately to the slightest touch. A fast and agile two-seater coupé with a 2.4m wheelbase, the body was a masterpiece of design - sweeping lines, tighter than on the 250 GT, a short nose, covered headlamps, high waistline and low roof - details displaying a direct link to the iconic GTO. The 275GTB, built by Carrozzeria Scaglietti, was the last Pininfarina creation supervised by Pinin himself.
If it appeared somewhat austere at the time, its classical design and formidable elegance combined with dynamic handling soon silenced the critics. No more so than when the car proved successful competitively, clocking up victories in the hands of gentlemen drivers who often had to take to the wheel with little time to prepare.
The 275GTB series 2 appeared in 1965 characterised by a longer nose, followed by the 275GTB/4, the first Ferrari road car with four overhead camshafts. This ultimate redesign of the excellent V12 Columbo engine first appeared in the 1966 Paris Motor Show, having been tested on the track in various forms since 1957. The modifications went beyond an increase in camshafts, however. The GTB275/4 had a dry sump oiling system (with the capacity to hold 16 litres of oil!), confirming the racing heritage of the machine - a heritage that with only a small amount of preparation would allow a gentleman driver to exploit it fully both on road and track. With 300bhp available at 8,000rpm, it was more than just a GT. According to Jean Beltoise in 1967, it was "one of the greatest automobiles created in our times."



La voiture présentée à la vente a été livrée neuve en 1968 par l'agent français de la marque Franco-Britannic à Levallois-Perret à son premier propriétaire Franco Mazzocco, un ingénieur qui a possédé beaucoup de Ferrari neuves. Elle est une des dernières (la célébrissime Daytona sera lancée à Paris en octobre) utilisée régulièrement par M. Serre après son achat en 1974. Après avoir exposé la voiture sur le stand Artcurial au Salon Techno Classica d'Essen, la voiture a été remise avec soin en route par Franck Opderbeck. Aussi, les freins ont été refaits et le fonctionnement du moteur est très satisfaisant. Elle est allé au contrôle technique par ses propres moyens. Lors d'une expertise sur un pont, aucune déformation, aucune réparation n'apparaît ni sur la partie avant, ni sur la partie arrière, tout étant absolument d'origine. De couleur gris métallisé, la peinture est ancienne, mais en bel état d'origine comme l'intérieur en cuir noir juste patiné. Ses moquettes grises sont celles d'origine. Si l'étiquette de la dernière vidange en 1975 indique 38 550 km, le compteur affiche actuellement 42 300 km, sans aucun doute le kilométrage parcouru depuis sa sortie d'usine. La voiture possède sa carte grise normale.
Il est déjà rare de trouver une 275 GTB/4 sur le marché. Lorsqu'on en trouve une, elle a été complètement restaurée. Ici, vous avez la chance, l'opportunité quasi unique de pouvoir acquérir ce modèle emblématique dans son état strictement d'origine.
Remerciements Marcel Massini

The car offered for sale was delivered new in 1968 by the French Ferrari dealer Franco-Britannic of Levallois-Perret to its first owner Franco Mazzocco, an engineer who had owned many other new Ferraris. It is one of the last (the famous Daytona would be launched in October that year), and it was used regularly by M. Serre after he purchased it in 1974. Having been exhibited on the Artcurial stand at the Salon Techno Classica Essen earlier this year, the car was carefully re-commissioned by Franck Opderbeck. The brakes were overhauled, the engine performs well and it was driven to obtain its 'Contrôle Technique' (MOT). At the time of inspection, no alteration or repair could be seen at the front or back end of the car - everything appears to be totally original. Presented in metallic grey, the paintwork is original and like the black leather interior, is in excellent condition displaying a nice patina. The grey carpets are also original. At the time of the last oil change in 1975 the mileage was recorded as 38,550, and the odometer currently reads 42,300 which is undoubtedly the true mileage covered since it left the factory. The car has its French registration documents (carte grise).
It is rare to find a 275GTB on the market, and those that do appear tend to be completely restored. Here is an unmissable opportunity to buy an example of this key model in totally original condition.
Thanks to Marcel Massini







240

Sans carte grise
No registration documents
Châssis type 106 ,
n° 16043
Moteur / *Engine*
n° 333105

✔ Élégance, luxe et rareté
Elegance, luxury and rarity
✔ Pare-brise rabattable
Folding windscreen
✔ Carrosserie Letourneur et Marchand
Coachwork by Letourneur et Marchand

€ 300 000 / 400 000
Sans réserve
No reserve

1935 HISPANO-SUIZA K6 (30 CV) Cabriolet par Letourneur et Marchand

En 1929, les Hispano-Suiza H6 présentées dix ans plus tôt qui offraient encore des qualités mécaniques et routières incomparables se trouvaient confrontées à une concurrence de mieux en mieux armée, notamment de la part des marques de luxe américaines. Ces voitures s'affirmaient par leur silence, leur fiabilité et surtout, des coûts d'utilisation très inférieurs. Le patron d'Hispano-Suiza, l'ingénieur Marc Birkigt, qui devait tenir son rang, réagit en présentant une grande voiture à moteur douze cylindres de plus de 9 litres et 200 ch, une automobile chargée d'entretenir l'image de la firme auprès du grand public par une élégance, des performances et un caractère exclusif sans équivalents. Mais la J12 de 1931 arriva en plein dans une crise économique sans précédent qui rétrécit encore un marché déjà restreint et Marc Birkigt envisagea une nouvelle « petite Hispano » comme Henry Royce avait lancé la petite Twenty en 1920 pour toucher une nouvelle clientèle. Birkigt avait déjà expérimenté une petite Hispano après le rachat de la marque Ballot et l'adoption de son châssis RH3 dont le moteur huit cylindres en ligne avait été remplacé par un moteur six cylindres de 4,5 litres provenant d'une Hispano-Suiza produite à Barcelone. Ce modèle avait séduit une clientèle sachant apprécier les automobiles de qualité, mais aux moyens plus limités. Les effets de la crise reposèrent le problème de façon plus aiguë. S'inspirant de la J12 au moteur simplement culbuté, mais d'une exécution raffinée (bloc en aluminium chemisé comme les moteurs d'avion) et d'un silence que ne pouvaient offrir les prestigieuses H6, la future K6 devait offrir les mêmes qualités dynamiques et le même confort luxueux que la J12 au prix d'une petite réduction de la vitesse de pointe, du brio des reprises et, surtout, du prix. Birkigt dessina donc un six-cylindres en ligne à culasse détachable, soupapes en tête et culbuteurs, à flux de gaz traversants, en lui accordant une cylindrée généreuse de 5,2 litres soit un peu plus de la moitié du type 68 et au niveau des modèles haut de gamme américains. Avec 120 ch annoncés

The Hispano-Suiza H6 was a car offering unrivalled mechanical and driving qualities when launched in 1919. This was still the case ten years later, though other motor car manufacturers, notably US luxury marques, were by then more competitive, offering cars with a quieter drive, reliability and above all, much lower running costs. The engineer Marc Birkigt, in charge at Hispano Suiza, responded by producing a large 200bhp 12-cylinder car, with a capacity of more than 9-litres, which was given the task of upholding the company's reputation with its elegance, performance and very exclusive identity. However, the J12 arrived in 1931 at the height of an unprecedented economic downturn which dampened an already weak market. Responding once more, Marc Birkigt planned a new "little Hispano", just as Henry Royce had launched the little Twenty in 1920 to reach a new clientèle. Birkigt had already experimented with a small Hispano having taken over the Ballot marque and using its RH3 chassis with a 4.5-litre six-cylinder from a Hispano-Suiza produced in Barcelona, instead of the original inline eight-cylinder engine. This model had attracted a knowledgeable clientèle who appreciated quality at a reasonable price, and this criterion was valued to an even greater degree during the Depression. Based on the J12 engine but built using the same technology he had developed for aircraft engines with a cast aluminium block with steel liners, the K6 was quieter than the prestigious H6. It offered the same handling and comfort as the J12 with a slightly reduced top speed and acceleration and a much greater reduction in the price. Birkigt designed the inline six-cylinder engine with detachable heads, overhead valves and rocker arms which provided a generous 5.2-litres, just over half that of the type 68 and on a par with the top of the range US models. It produced around 120bhp at 2,200 rpm and performed admirably: 130/140km/h top speed and 0 - 100km/h in 19 seconds for the lightweight short chassis models. The rigid chassis, also based on the

au régime paisible de 2 200 tr/min, les performances promises étaient là : 130/140 km/h en pointe et un temps de 19 secondes de 0 à 100 km/h pour les « châssis courts » aux carrosseries légères. Le châssis, inspiré aussi de la J12, très rigide, était surbaissé par rapport à celui des H6, mais Birkigt n'avait pas osé les roues avant indépendantes, sans doute pour des raisons de coût. Étant donné ses exigences en matière de guidage des roues, en conservant les essieux rigides, il avait renoncé à une indépendance peu efficace et géométriquement incorrecte souvent présente à l'époque sur les grosses voitures de luxe à la direction peu précise et floue, ce qu'il excluait par principe. De même, il avait conservé les freins à commande par câbles, dont l'efficacité, grâce au servo mécanique système Birkigt que d'autres marques de luxe avaient adopté, faisait référence. Le surbaissement de la voiture venait aussi du choix des roues aux dimensions « modernes », des 16 x 45. Ainsi défini, le châssis K6 vendu un peu moins de 100 000 F valait deux fois moins cher que le J12.
La première K6 ou « 30 CV » sortit le 1er août 1934. Le type fut proposé en deux longueurs de châssis, le plus court atteignant quand même 342 cm d'empattement, le plus long réservé aux coupés-chauffeur, 371 cm !
Sur ce cadre à l'équilibre quasi parfait, les carrossiers purent se livrer à toutes sortes d'expériences en cette période où s'imposait le souci aérodynamique. Entre modernisme et tradition classique, la K6 maintint la dignité de la marque en demeurant visuellement très proche de la somptueuse J12 au point que sous certains angles, la confusion reste possible. Les plus grands noms de la carrosserie française et étrangère habillèrent la K6 pour une clientèle exigeante et cultivant un faste discret sans avoir recours à l'achat d'une voiture de luxe étrangère. Parmi ceux qui choisirent la K6, on relève les noms de l'Aga Khan, Rothschild, Dubonnet, Esders, Hennessy, Potez, Bollinger ou encore des comédiens Harry Baur et Mireille Balin.

J12, was lowered in line with the H6, but Birkigt decided against independent front suspension, no doubt to keep costs down. In keeping the live axles, he disregarded on principle the inefficient and incorrect independent suspension often employed at that time on large luxury motor cars, giving imprecise steering. He did keep the very effective cable-operated brakes, powered by a servo-assistance - these were also used by many other luxury car manufacturers. The lowering of the car accommodated the 'modern' choice of tyre dimension: 16 x 45. In this form, the K6 chassis sold for just under 100,000F, half the price of the J12.
The first K6 "30CV" appeared on 1 August 1934. The model was available in two frame lengths, the shorter boasting a generous 342cm wheelbase, and the longer reserved for the 'Coupé-Chauffeur' at 371cm!
On this well balanced frame, coachbuilders were able to fit a variety of body styles, at a time when aerodynamics was a concern. Combining tradition with modernity, the K6 retained the grandeur of the marque, resembling the majestic J12 to such an extent that from certain angles it was possible to confuse the two. Renowned coachbuilders from France and abroad built K6 bodies for a demanding clientèle, wanting discreet sophistication without having to buy an expensive luxury car from abroad. Among those who chose the K6 were the Aga Khan, Rothschild, Dubonnet, Esders, Hennessy, Potez, Bollinger and the comedians Harry Baur and Mireille Balin.



La voiture présentée est une K6 sur châssis type 106 de 3,42 m d'empattement. Il s'agit d'une rare cabriolet roadster dont le châssis commandé le 15 octobre 1935 par un certain M. Belote des Verreries de la Gare (commande n° 4210) fut livré par l'usine de Bois-Colombes à la carrosserie Letourneur et Marchand le 28 octobre 1935. La voiture fut achevée le 20 décembre. Sa carrosserie n° 2890 était conforme au dessin n° 5505, le cuir des sièges était de référence « cuir Vaumol 891 ». De configuration 2+2, le cabriolet aux lignes classiques, mais très élancées, est équipé de glaces latérales qui s'escamotent totalement avec leur cadre chromé dans les portes. Le pare-brise étant rabattable, la voiture peut se présenter sous la forme d'un parfait roadster d'allure très sportive qu'elle assume avec une rare élégance. Le deuxième propriétaire, M. Siméon, acquit la voiture le 18 février 1937 et le troisième serait un certain M. Riche. Cette K6 entra dans la Collection Serre fin des années 60 et elle était une des voitures préférées de Jean Serre.
Peinte en noir avec un intérieur beige et marron et une sellerie en cuir marron, elle se présente complète avec ses ornements chromés, ses compas de capote et ses roues flasquées, ses deux projecteurs Marchal Strilux, ses pare-chocs et sa cigogne et en bel état. Alliant l'élégance et l'agrément du roadster au prestige d'une marque réputée pour son excellence mécanique, ce rare cabriolet K6 signé d'un grand nom de la carrosserie française à son zénith ne peut que rejoindre une collection sélective réunissant les plus belles automobiles de tous les temps. Vendue sans titre de circulation
Remerciements H.Pannier, P.Letourneur.

The K6 offered has a 342cm wheelbase type 106 chassis. It is a rare cabriolet roadster ordered on 15 October 1935 by a certain M.Belote of the Verreries de la Gare. Order no. 4210 was delivered by the factory at Bois-Colombes to the coachbuilders Letourneur et Marchand on 28 October 1935 and was finished on 20 December. Its body no. 2890 matches design no. 5505, the leather of the seats referenced as "cuir Vaumol 891". This 2 + 2 cabriolet, both classic in design and innovative, has side-windows that retract completely with their chrome surrounds into the doors. The windscreen folds down, giving the car the feel of a sporty yet refined roadster. The second owner, M.Siméon, bought the car on 18 February 1937, and the third was a certain M. Riche. This K6 joined the Serre Collection at the end of the 1960s and it was one of Jean Serre's favourite cars.
Presented in black with a beige and brown interior and brown leather upholstery, the car comes with chrome ornaments, hood-frame and hubcaps, Marchal Strilux lamps, bumpers and stork mascot, all in excellent condition.
Combining elegance with the charm of a roadster from a prestigious marque known for its engineering excellence, this rare K6, bodied by a leading French coachbuilder at the height of prominence, must surely figure in that select group of the most beautiful cars of all time. Sold without registration documents.
Thanks to H.Pannier, P.Letourneur.





La grande crise du début des années 1930 aurait pu être fatale à l'inégalable 54 CV J12 , mais Hispano-Suiza vivait de sa production de moteurs d'avion, l'automobile étant la vitrine de la firme pour le grand public. La grande Hispano ou la « 54 CV » comme elle était désignée couramment vécut jusqu'en 1938 sans rapporter un centime à son constructeur malgré un prix moyen supérieur à 200 000 F de l'époque (en châssis nu !) qui limita sa diffusion à quelque 120 exemplaires tous construits sur commande bien entendu. Le caractère exclusif de la J12 n'est donc pas à démontrer et elle figure souvent dans les listes des dix plus belles automobiles de tous les temps.
Le châssis « 13042 » qui appartient à la série normale type 99 (empattement 3,81 m) fut carrossé par Franay en coupé chauffeur pour M. Albert Kohan (commande n°2116) et livré en juillet 1937. Si la carrosserie coupé chauffeur semble plus adaptée au châssis long, au bénéfice de l'espace dans le compartiment arrière, le choix du châssis normal donne une voiture aux proportions parfaites entre la longueur du capot et celle de l'habitacle.

La liste des propriétaires connus indique M. Mallof en 1959, M. Garino en 1961, le Marquis de Goulaine en 1963 et le baron Gourgaud qui l'exposa dans les années 1960-70 dans sa collection de l'Autorama de la Grange à Yerres où l'historien Jacques Rousseau eut l'occasion d'en prendre le volant (expérience dont il rendit compte brièvement dans un article consacré à la J12 publié dans le numéro 238 du magazine le Fanauto d'août 1988).
En 1966, elle entra dans la collection de M. Serre qui l'acheta lors de la dispersion de la collection de l'Autorama.
En état d'origine, de couleur noir avec intérieur en cuir noir à l'avant et en drap beige dans le compartiment maîtres, la J12 est équipée de strapontins et d'une séparation avec glace montante à crémaillère.
C'est donc une rare opportunité d'acquérir un exemplaire particulièrement représentatif de la grande Hispano à l'apogée de sa carrière dont la carrosserie est signée d'un grand nom réputé pour la qualité de ses réalisations.
La voiture possède sa carte grise normale.

Carte grise française
French title
Châssis n° 13042
Moteur / *Engine*
n° 321019

✔ Classique absolu
Definite classic
✔ Extrême rareté
Extremely rare
✔ Carrosserie Franay
Bodywork by Franay

€ 100 000 / 200 000
Sans réserve
No reserve

1937 HISPANO-SUIZA J12 (54 CV) Coupé chauffeur par Franay

Marc Birkigt, ingénieur suisse émigré à Barcelone au tournant du xxe siècle, concevait des automobiles depuis 1904 à Barcelone avant d'installer une usine en France en 1911. Après avoir produit à partir de 1915 un excellent moteur d'avion V8 à un arbre à cames en tête par banc de cylindres, puis un V12 de même architecture, Birkigt en dériva un moteur d'automobile à six cylindres en ligne qui équipa une voiture de grand luxe, la H6, présentée en 1919. Ses qualités routières lui donnèrent dix ans d'avance sur la concurrence à une époque où la technique automobile progressait chaque année. Dans la seconde moitié des années 1920, comme d'autres constructeurs de voitures de grand luxe, Birkigt conçut juste avant la grande crise de 1929 un moteur à 12 cylindres en V d'architecture simplifiée en adoptant une distribution à culbuteurs, moins coûteuse à fabriquer et à entretenir, ce qui donna, en réponse à un reproche souvent adressé aux Hispano, un moteur plus silencieux et plus doux à l'égal de ses concurrents directs de chez Packard ou Rolls-Royce. Pour obtenir ce genre de fonctionnement joint aux accélérations brillantes déjà offertes par les H6, la J12 ou type 68 fut dotée d'un moteur de près de 10 litres de cylindrée donnant plus de 200 ch au régime maximal de 3 000 tr/min, mais avec un couple de locomotive qui limitait l'usage de la boîte à trois rapports seulement. (Ce moteur à couple élevé, porté à près de 12 litres de cylindrée dans sa version 68 bis, eut d'ailleurs vocation à équiper des autorails rapides, mais Birkigt n'avait pas l'oreille des compagnies de chemins de fer comme Bugatti. (En revanche, le V12 Hispano fut envisagé pour propulser un engin blindé à l'horizon 1941-42.)
Sans abandonner les raffinements antérieurs empruntés aux constructions aéronautiques (bloc en alliage léger à chemises nitrurées, vilebrequin à sept paliers généreusement dimensionnés, distribution très silencieuse, double allumage, double pompe à eau, etc), le moteur J12 se montra capable d'emmener une voiture de 2,2 tonnes à plus de 170 km/h, vitesse des plus impressionnante pour une routière de ce gabarit en 1934. Cette puissance apparemment inépuisable était parfaitement accordée à un châssis parfaitement rigide et équilibré, surbaissé par rapport au H6, à une direction d'une douceur et d'une précision faisant référence, et à une tenue de cap et à un freinage assisté exceptionnels à l'époque. La clientèle visée fut immédiatement convaincue par les performances routières de la J12 lancée au salon de Paris 1931 et elle confia ses châssis aux plus prestigieux carrossiers qui durent bientôt tenir compte des contraintes de la mode aérodynamique qui naissait un an plus tard. Toutefois, la majorité des acheteurs optait pour des carrosseries de limousine ou de coupé de ville sur châssis normal ou long sur lesquels excellèrent les Binder, Kellner, Henri-Labourdette et Franay qui livrèrent de parfaits chefs-d'œuvre classiques dont l'élégance et la classe ont résisté au temps. On relève dans la liste des clients des noms aussi prestigieux que le roi Carol de Roumanie, la famille Rothschild, Suzanne Deutsch de la Meurthe, émile Dubonnet, l'avionneur Henry Potez, M. Nicolas, le parfumeur Coty, l'acteur Henri Garat, le chanteur Georges Thill, Pablo Picasso… tous déjà utilisateurs comblés d'Hispano-Suiza.

In 1911, the Swiss engineer Marc Birkigt emigrated from Barcelona where he had been designing cars since 1904, and set up a factory in France. From 1915 he produced an outstanding and innovative V8 aircraft engine with overhead cams followed by a V12 built in the same way. From this he developed an inline six-cylinder engine for an automobile which was put into a large luxury motor car, the H6, which appeared in 1919. The quality of drive put him years ahead of the competition at a time when motorcar development was progressing rapidly. During the second half of the 1920s, along with other luxury motor car manufacturers, Birkigt designed, just before the Great Depression hit, a V-shaped 12-cylinder engine with pushrods, which was less costly to build and maintain. In answer to a criticism often levelled at Hispano-Suiza, it was also quieter, now matching direct competition from Packard and Rolls-Royce. To run this way and still offer the outstanding acceleration of the H6, the J12 or type 68 was powered by an almost 10-litre engine that gave more than 200bhp at a maximum of 3,000rpm, with locomotive torque. (This engine with raised torque was taken to just under 12-litres in his version 68 bis, and could be used to drive express railcars, but Birkigt wasn't in favour with the railway companies like Bugatti was. On the other hand, the V12 Hispano was used to power an armoured vehicle by 1941-42).

Incorporating the key features from the aircraft engines (cast aluminium blocks with steel liners, a generous seven bearing crankshaft, silent operation, twin ignition, twin water-pumps etc), the J12 engine was capable of powering a 2.2 tonne car to over 170km/h, a very impressive speed for a grand tourer at the time. This unremitting power was accommodated perfectly on the well balanced and rigid chassis, lowered in line with the H6, and by precise and easy steering, with exceptional road-handling and assisted-braking. The target clientèle were immediately won over by the performance of the J12 when it was launched at the Paris Motor Show in 1931 and the chassis was entrusted to the most prestigious coachbuilders of the day who were still free of the constraints of aerodynamics that surfaced a year later. The majority of purchasers opted for limousine or coupé de ville bodies on two different chassis lengths, turning to Binder, Kellner, Henri-Labourdette or Franay for their timeless and graceful designs. Among the acclaimed list of clients were the King of Romania, the Rothschild family, Suzanne Deutsch de la Meurthe, Emile Dubonnet, aircraft industrialist Henry Potez, M. Nicolas, the perfumer Coty, the actor Henri Garat, the singer Georges Thill, Pablo Picasso. They all fell in love with the Hispano-Suiza.




7S2 BA-91





La grande crise du début des années 1930 aurait pu être fatale à l'inégalable 54 CV J12 , mais Hispano-Suiza vivait de sa production de moteurs d'avion, l'automobile étant la vitrine de la firme pour le grand public. La grande Hispano ou la « 54 CV » comme elle était désignée couramment vécut jusqu'en 1938 sans rapporter un centime à son constructeur malgré un prix moyen supérieur à 200 000 F de l'époque (en châssis nu !) qui limita sa diffusion à quelque 120 exemplaires tous construits sur commande bien entendu. Le caractère exclusif de la J12 n'est donc pas à démontrer et elle figure souvent dans les listes des dix plus belles automobiles de tous les temps.
Le châssis « 13042 » qui appartient à la série normale type 99 (empattement 3,81 m) fut carrossé par Franay en coupé chauffeur pour M. Albert Kohan (commande n°2116) et livré en juillet 1937. Si la carrosserie coupé chauffeur semble plus adaptée au châssis long, au bénéfice de l'espace dans le compartiment arrière, le choix du châssis normal donne une voiture aux proportions parfaites entre la longueur du capot et celle de l'habitacle.
La liste des propriétaires connus indique M. Mallof en 1959, M. Garino en 1961, le Marquis de Goulaine en 1963 et le baron Gourgaud qui l'exposa dans les années 1960-70 dans sa collection de l'Autorama de la Grange à Yerres où l'historien Jacques Rousseau eut l'occasion d'en prendre le volant (expérience dont il rendit compte brièvement dans un article consacré à la J12 publié dans le numéro 238 du magazine le Fanauto d'août 1988).
En 1966, elle entra dans la collection de M. Serre qui l'acheta lors de la dispersion de la collection de l'Autorama.
En état d'origine, de couleur noir avec intérieur en cuir noir à l'avant et en drap beige dans le compartiment maîtres, la J12 est équipée de strapontins et d'une séparation avec glace montante à crémaillère.
C'est donc une rare opportunité d'acquérir un exemplaire particulièrement représentatif de la grande Hispano à l'apogée de sa carrière dont la carrosserie est signée d'un grand nom réputé pour la qualité de ses réalisations.
La voiture possède sa carte grise normale.

The Great Depression at the start of the 1930s could have been fatal to the matchless J12, but Hispano-Suiza was able to focus on the production of aircraft engines, using the motor car as a showcase for the wider public. The large Hispano, or the '54 CV' as it was known colloquially, continued until 1938 without making a penny for the company despite a top price of 200,000F (for the bare chassis!). A limited number of some 120 models were produced, all built to order. The exclusive character of the J12 needs no proof and the car often features in top ten lists of the most beautiful cars in the world.
'13042', a standard chassis type 99 with a 3.81m wheelbase was given a coupé-chauffeur body by Franay, order no. 2116 for M. Albert Kohan, and delivered in July 1937. Although the coupé chauffeur bodywork was more suited to the longer chassis to provide a spacious rear compartment, with the standard chassis the proportions of the bonnet and the passenger cabin were perfect.
The eminent list of owners of this car comprises M.Mallof in 1959, M. Garino in 1961, the Marquis of Goulaine in 1963 and Baron Gourgaud who exhibited '13042' in the 1960s in his collection l'Autorama de la Grange in Yerres, when the historian Jacques Rousseau had an occasion to take to the wheel (an experience he described in an article on the J12, published in the magazine le Fanauto August 1988). In 1966 the car became part of the Serre collection, when the l'Autorama collection was dispersed.
In original condition, presented in black livery with black leather interior to the front and beige fabric in the passenger compartment, this J12 is fitted with dickey seats and a glass partition. This is a rare opportunity to acquire a key model of a marque that was in its prime, bodied by one of the finest coachbuilders of the day.
The car comes with its French title.



Carte grise française normale
French title
Châssis n°
AM115/49/1486

✔ La rivale de la Daytona
Rival to the Daytona
✔ Un fabuleux moteur
A fabulous engine
✔ Un chef-d'œuvre de Giugiaro
A Giugiaro masterpiece

€ 30 000 / 40 000
Sans réserve
No reserve

1969 MASERATI Ghibli 4,9 L Coupé

Considérée par certains comme « plus belle automobile des années 1960 » la Ghibli de Maserati apparut au Salon de Turin de novembre 1966 sous la forme d'un coupé aux lignes pures et tendues dessiné par Giorgetto Giugiaro, alors à la Carrozzeria Ghia. L'AM 115 (son code usine) reçut l'appellation commerciale Ghibli, nom d'un vent saharien. Moins chère que la Ferrari Daytona, qui n'apparut qu'en octobre 1968, elle atteignait plus de 270 km/h et sa silhouette large et longue étonna par sa faible hauteur due à un moteur à carter sec, monté bas dans le châssis, tandis que la ligne du toit de l'habitacle partant du haut du pare-brise très incliné plongeait de façon continue en intégrant la lunette jusqu'au panneau arrière.
Si le moteur était la pièce maîtresse du châssis, celui-ci n'innovait pas avec une solide structure tubulaire de Quattroporte raccourcie et un pont arrière rigide simplement suspendu par des ressorts à lames. Des bras de guidage complétaient le système.
Le moteur 4,7 litres initial, un V8 « quatre arbres » dérivé du groupe sport 450 S, qui délivrait 330 ch et 45 m/kg de couple, fit place fin 1969 à un 4,9 litres et 355 ch donnant 47 m/kg de couple, valeur suffisante pour permettre une conduite détendue sur le couple, mais garante de reprises fulgurantes sans nécessairement jouer de la boîte. La pureté des lignes et les belles proportions de la Ghibli lui valurent un beau succès commercial (environ 1200 coupés et 150 cabriolets produits jusqu'en 1973, année de la grande crise pétrolière).

Cette Ghibli 4,9 litres provient des Etats-Unis où elle fut en partie restaurée dans les années 1980 avant d'entrer dans la collection Serre en 1990, achetée en vente publique en Alsace. De couleur bleu métallisé avec intérieur en cuir beige en bon état et roues en alliage léger, elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle. Lors de sa restauration, le ciel de toit et les moquettes bleu nuit ont été refaits. En bon état général et redémarrée pour la vente, elle est accompagnée de son titre américain et de son certificat de dédouanement français 846 A valable dans la Communauté Européenne.

Considered by many to be "the most beautiful car of the 1960s", the Maserati Ghibli first appeared in November 1966 at the Turin Motor Show as a sleek-lined coupé designed by Giorgetto Giugiaro for the Carrozzeria Ghia. AM 115 (its factory code) became known commercially as the Ghibli, the name of a Saharan desert wind. Less expensive than the Ferrari Daytona, which didn't appear until October 1968, it was capable of more than 270 km/h, and its long and wide shape was made even more striking by its low profile, helped by the dry sump engine, mounted low in the chassis. As striking was the continuous sweeping line of the roof from the steeply-raked windscreen through to the rear window and back panel.
The engine dominated the chassis, a shortened version of the strong tubular structure used in the Quattroporte, with a live rear-axle hung on leaf springs. An anti-roll bar completed the set-up.
The initial 4.7-litre engine, a four-cam V8 derived from the sports racer 450S, delivered 330bhp and produced torque of 45 m/kg. This was replaced towards the end of 1969 by a 355bhp 4.9-litre engine giving torque of 47m/kg, sufficient to allow a wide power band and powerful acceleration without necessarily going down through the gearbox. The clean lines and elegant proportions of the Ghibli ensured that it was a commercial success (around 1,200 coupés and 150 cabriolets were produced until the oil crisis of 1973).

This 4.9-litre Ghibli comes from the US where it was partially restored during the 1980s, before being sold at auction in Alsace in 1990 to become part of the Serre Collection. Finished in metallic blue with beige leather interior and alloy wheels, it is fitted with a manual gearbox. During restoration, the midnight blue headlining and carpets were replaced. In generally good condition and run up for the sale, the car comes with its US title and French customs certificate '846 A', valid throughout the European Community.



243

Sans titre de circulation
No registration papers
Châssis n° AM 109 554

✔ Le chef-d'œuvre de Pietro Frua
Pietro Frua masterpiece
✔ Intérieur avec une belle patine
Interior showing lovely patina
✔ Encore sous-coté
Excellent value

€ 20 000 / 30 000
Sans réserve
No reserve

1966 MASERATI Mistral Coupé

Jusqu'à la seconde moitié des années 1950, Maserati fut avant tout un constructeur de voitures de course, depuis les monoplaces jusqu'aux types sport et si quelques berlinettes 1500 et 2000 dites Gran Turismo furent produites, leur héritage sportif et leur équipement limité en faisaient toujours des voitures de compétition plus que de performantes GT. La politique de la marque changea à la fin des années 1950 alors que l'Italie entrait dans une ère de développement économique sans précédent qui déclencha une forte demande de voitures performantes en faveur de ses constructeurs. En même temps, la demande de l'étranger se fit plus forte. Directeur technique de Maserati, l'ingénieur Alfieri, brillant motoriste, étudia le marché et la concurrence existante avant de définir une vraie GT performante et confortable. La 3500 GT lancée en 1957 était équipée d'un beau six-cylindres à deux arbres à cames en tête fortement inspiré des groupes de compétition antérieurs. Le châssis tubulaire, très rigide, était dans la tradition des machines de course. La 3500 rétablit la trésorerie de Maserati et Alfieri en extrapola deux modèles appelés à perpétuer ce succès : la Sebring 2+2 et la Mistral, cette dernière étant un strict coupé deux places à vocation plus sportive doté d'une très belle carrosserie dessinée par Pietro Frua et produite par Vignale. La Mistral, équipée de l'injection indirecte Lucas, fut proposée en coupé avec le moteur 3,5 litres puis 3,7 et 4 litres et dès le début en version décapotable (désignée Spyder) selon les trois cylindrées existantes.

La voiture présentée en provenance de Floride a été partiellement restaurée aux états-Unis et acquise en vente publique par M. Serre en 1989. La Mistral n° 554 est, d'après l'ouvrage Maserati de Maurizio Tabucchi (ETAI, Paris), la première du millésime 1966. Son ancien système d'injection Lucas, peu fiable et problématique au niveau de la maintenance, a fait place à trois carburateurs horizontaux Weber 42 DCOE. De couleur bleu nuit avec intérieur bleu marine et moquettes bleu, cette Mistral en bon état général, dotée de roues fil, a peu roulé en collection. En 1990, elle a bénéficié d'un changement de pare-brise et de joints neufs de pare-brise et de lunette arrière, d'une réfection de la boîte de vitesses, de quatre pneus neufs et d'un contrôle du train avant, entre autres divers travaux de carrosserie dont le détail figure sur les factures jointes au dossier. Elle est accompagnée de son certificat de dédouanement daté de 1989.

Maserati was primarily a racing car constructor until the second half of the 1950s, producing single-seaters, sports-racers and some Gran Turismo berlinettas. This focus on competition cars rather than road cars meant that the sporting heritage and equipment of the latter was somewhat limited. This policy changed towards the end of the 1950s as Italy entered an unprecedented period of economic growth sparking off strong demand for performance cars. At the same time, demand from outside Italy also grew. The technical director at Maserati, engineer Alfieri, who was a brilliant engine-builder, studied the market and the competition before designing an authentic GT that offered both comfowwwwrt and performance. The 3500GT appeared in 1957 fitted with a magnificent double overhead cam engine, strongly inspired by its competition car predecessors. The tubular chassis was very strong in the tradition of a race car. The 3500GT settled the finances at Maserati and Alfieri produced two models to perpetuate its success: the Sebring 2 + 2 and the Mistral, the latter a more sporty two-seater coupé built by Vignale with stunning bodywork by Pietro Frua. The Mistral, equipped with Lucas indirect fuel-injection, was offered both as a coupé with a 3.5-litre engine, (subsequently 3.7 and 4-litre engines became available), and a convertible Spyder with the same engine sizes.

The car offered here comes from Florida and was partially restored in the US before being bought at auction by M. Serre in 1989. This Mistral, chassis number 554, is listed as the first car off the production line in 1966, in the publication Maserati by Maurizio Tabucchi (ETAI, Paris). Its original Lucas fuel-injection system, unreliable and difficult to maintain, has been replaced by triple side-draft Weber carburettors type 42 DCOE. Finished in midnight blue with marine blue interior and blue carpets, and coming with wire wheels, this Mistral is in generally good condition, and has seen little use while in the Serre Collection. In 1990 the windscreen was replaced along with the surrounds for both the windscreen and rear window, the gear box was overhauled, four new tyres were fitted and a full dossier with the car details all work undertaken. It comes with the 1989 customs clearance certificate.





244

1967 LANCIA Flaminia Cabriolet Touring

Carte grise française
French title
Châssis n° 826 134 1080
Moteur / *Engine*
n° MOT 826.100 1291

✔ Bel état
de conservation
Good state
of conservation
✔ Sous coté à tort
Wrongly undervalued
✔ Dans la collection
Serre depuis près de 40 ans
In the Serre collection for almost 40 years.

€ 25 000 / 45 000
Sans réserve
No reserve

À la fin des années cinquante, la berline Flaminia représentait le « vaisseau-amiral » de Lancia. Elle visait une clientèle très aisée et moderniste appréciant aussi bien l'élégance qu'une technologie avancée. Les solutions techniques adoptées montrent à quel point cette voiture était à l'avant-garde avec sa suspension avant indépendante à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, ses freins à disques, et sa boîte reportée sur le train arrière pour un meilleur équilibre. Une Flaminia coûtait plus cher qu'une Jaguar ou qu'une Mercedes et renvoyait à un art de vivre élitiste et raffiné. L'amitié entre le nouveau propriétaire de Lancia Carlo Pesenti et Gaetano Ponzoni (directeur administratif de Touring) pesa énormément dans l'accord qui apporta à Touring la commande des versions coupé et découvrable de la Flaminia, distribuées directement par le réseau Lancia. Le cabriolet comme le coupé sont des voitures d'une rare élégance, un des chefs d'œuvre de Carlo Felice Bianchi Anderloni. A son dessin très réussi il faut aussi ajouter un raffinement de construction hors du commun, dû à l'habileté proverbiale des chaudronniers de chez Touring qui formaient une sorte d'élite.
La voiture que nous présentons est la 80e Lancia Flaminia 2,8L cabriolet produite. Elle est blanche et son intérieur en cuir noir d'origine a une belle patine. Jean Serre était un grand connaisseur de la marque Lancia, amateur aussi bien des B20 que des Flaminia dont il appréciait la qualité de construction et l'avancement technologique. Cette voiture est arrivée dans la collection dans les années 70, Jean Serre l'utilisait pour ses vacances d'été en Auvergne. Un neveu de Jean Serre se souvient qu'il y a une quinzaine d'années la voiture fonctionnait bien mais qu'elle fût ensuite déposée dans le garage où elle se trouve encore aujourd'hui car l'embrayage était collé. La voiture se présente dans un état d'origine intéressant. Les moquettes en plastique d'origine ainsi que l'intérieur montrent que c'est une voiture qui a été très bien conservée, demeurant dans la collection depuis plus de quarante ans. Carte grise française.

In the late fifties, the Flaminia saloon was the "flagship" of the Lancia collection. This automobile was made for a wealthy clientele who enjoyed both modernist elegance and advanced technology. This vehicle was at the forefront of the technological advances of the time, as demonstrated by the innovative technical solutions adopted for its construction. It avails of independent front suspension with coil springs, telescopic shock absorbers, disc brakes, and a transaxel gearbox for superior balance. The Flaminia, more expensive than a Jaguar or a Mercedes, was synonymous with the refined and elegant lifestyle of the elite. The friendship between the new owner of Lancia, Carlo Pesenti and Gaetano Ponzoni the Executive Director of Touring, was instrumental in bringing the coupe and convertible versions of the Flaminia to Touring (which were distributed directly by the Lancia network). The convertibles, as the coupe cars, are of a rare elegance, and are undoubtedly one of Carlo Felice Bianchi Anderloni's masterpieces. Alongside the extremely accomplished design, is the refinement of an unusual construction, possible due to the renowned skill of Touring's own craftsmen, who were in a league of their own.

The car presented here is the 80th Lancia Flaminia 2.8 L convertible ever produced. It has a white and black leather interior, and a beautiful original patina. Jean Serre was a great connoisseur of the Lancia brand, an enthusiast of both the B20 and the Flaminia, whose build quality and technological advancements he so admired. This car came into Jean Serre's collection in the 1970s, and was subsequently used for his summer holidays in the Auvergne region. The owner's nephew remembers that fifteen years ago the car was working well, however it was later transferred to a garage, where it still stands today, as the clutch was stuck. The car today is in its original, and extremely interesting condition. The interior and the original plastic carpets demonstrate that this car has been very well preserved within the Serre collection for over forty years.
French title.







245

Carte grise française normale
French title
Châssis
n° 113 0441 0005845

✔ Superbe état d'origine
Superbe original condition
✔ Hard-top et capote
Hard-top and soft-top
✔ Spécifications les plus désirables
Most desirable specification

€ 25 000 / 45 000

Ex Georges Garvarentz (parolier Sylvie Vartan, Johnny Hallyday…)

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL Cabriolet 3 places

Daimler-Benz revint au sommet de l'automobile mondiale avec les 300, 300 SL, 300 SLR et les W196 de Formule 1 de 1954-1955. Ces modèles prestigieux faisaient la promotion des types plus modestes dont le succès commercial ne cessait de s'affirmer. Sur le segment des voitures de sport, le très performant coupé 300 SL assura le succès de l'élégante décapotable 190 SL moins chère et plus orientée vers un usage touristique que vers le sport. En 1963, après neuf ans de production, ce luxueux cabriolet accusait son âge, mais la relève était prête avec la très belle 230 SL aux lignes modernes et pures tracées par le styliste français Paul Bracq. Son moteur six cylindres à un arbre à cames en tête et injection développait la puissance suffisante de 150 ch et elle frôlait, sans prétention sportive, les 200 km/h. Pour le marché américain, la cylindrée portée à 2,5 litres en 1966 apporta un supplément de couple bienvenu sur ce coupé-cabriolet de plus en plus luxueusement et lourdement équipé, mais ce nouveau moteur n'était pas simplement une version agrandie du précédent. Si le style extérieur unanimement apprécié ne changeait pas, la 250 SL bénéficiait de quatre freins à disque. Elle ne fut cependant produite qu'un an pour faire place fin 1967 à la 280 SL portée à 2,8 litres et 175 ch environ. Le moteur, pour la première fois dépollué sur le marché américain en fonction des nouvelles normes, ce qui avait déterminé l'augmentation de cylindrée, gagnait un peu en puissance et davantage en couple et la 280 SL mettait une seconde de moins que la 250 pour passer de 0 à 100 km/h. Malgré son poids, les 200 km/h étaient toujours à sa portée.
Cette Mercedes-Benz 280 SL de 1968 aux spécifications européennes avec direction assistée et boîte manuelle a appartenu de 1974 à 1993 au compositeur d'origine arménienne Georges Garvarentz (Athènes 1932 - Aubagne 1993), beau-frère de Charles Aznavour et auteur de nombreux succès de la chanson (dont Retiens la nuit, Daniela, la plus belle pour aller danser) et de musiques de films (dont Un taxi pour Tobrouk, Paris au mois d'août, Soleil noir, Le tatoué, Les hommes de Las Vegas, etc). La carrosserie de couleur or métallisé avec intérieur noir, capote noir et hard-top deux tons couleur caisse et filet marron offre trois places dont une à l'arrière en travers. La voiture a souvent véhiculé des célébrités du cinéma et de la chanson comme Sylvie Vartan, Johnny Hallyday, Gina Lollobrigida, Louis de Funès, etc.
L'actuel propriétaire, neveu de Georges Garvarentz, a hérité la voiture en 1994 et l'a soigneusement entretenue en la confiant au garage Mercedes de Paris Jussieu. La capote a été refaite il y a cinq ou six ans. Cette 280 SL est en bel état d'origine, bien chaussée et pourvue de deux projecteurs additionnels, affiche une légère et sympathique patine, preuve d'une utilisation attentionnée. Prête à prendre la route, elle possède sa carte grise normale et son contrôle technique. « Cette voiture-là…elle est terrible ! »

Daimler-Benz returned to the forefront of the motorcar world with the 300SL, 300SLR and the F1 W196 of 1954 - 1955. These renowned cars elevated the reputation of the more modest models, ensuring their commercial success. In the sports car sector, the high-performance 300SL coupé guaranteed the success of the elegant convertible 190SL, less expensive and geared towards week-end rather than competitive driving. By 1963, after nine years of production, this splendid cabriolet was starting to show its age. Its replacement was ready to take over, the good-looking 230SL, with modern styling and an elegant silhouette by French designer Paul Bracq. The inline six-cylinder overhead cam engine with multiport fuel injection produced 150bhp and the car's top speed was just shy of 200 km/h.
In 1966, to cater for the US market, the engine size increased to 2.5-litres, with a welcome increase in torque to match the extra weight of its more luxurious specification. The hugely popular styling remained unchanged, but the car was fitted with disc brakes. It was only produced for one year and replaced at the end of December 1967 by the 175bhp 2.8-litre 280SL. The engine, with lower emissions for the first time to comply with US regulations, gained a little in power and the increased torque took a second off its 0 - 100km/h time. In spite of its weight, 200km/h was always well within its reach.
This 1968 Mercedes-Benz 280SL, built to European specification with power-assisted steering and manual gearbox, was owned by the Armenian composer Georges Garvarentz (1932 - 1993) between 1974 and 1993. Brother-in-law of Charles Aznavour, they composed together numerous hits (including Retiens la nuit, Daniela, la plus belle pour aller danseur). He also composed film scores (including Un taxi pour Tobrouk, Paris au mois d'août, Soleil noir, Le tatoué, Les Hommes de Las Vegas). Finished in metallic gold with black interior, black hood and two-tone hard-top the colour of the body, brown coach line, with a side-facing seat in the back, making this a three-seater. This car has had many celebrity passengers from the entertainment world such as Sylvie Vartan, Johnny Hallyday, Gina Lollobrigida, Louis de Funès. The current owner, Georges Garvarentz's nephew, inherited the car in 1994 and has maintained it fastidiously at the Jussieu Mercedes garage in Paris. The soft-top was refurbished five or six years ago. This 280SL is in wonderfully original condition, well-equipped and fitted with two additional spot-lights. It displays a nice patina, proof of its careful use. Ready to take to the road, it comes with French registration (carte grise) and MOT (contrôle technique). "This car…it's terrific!"



246

Carte grise française
French title
Châssis n° 4129GT
Moteur / *Engine*
n° 4129GT

✔ Dossier et historique exceptionnels
Exceptional history and file
✔ Rarissime exemplaire patiné d'origine
Rare example of original patina
✔ Livrée neuve en France
Delivered new in France

€ 125 000 / 165 000

Comportant toutes les factures d'entretien depuis l'origine / *Complete with all the maintenance bills since new*

1963 FERRARI 250 GTE 2+2 COUPÉ CARROSSERIE PININFARINA

Destinée à assurer une position forte à Ferrari sur un segment de marché déjà occupé par les concurrents Aston Martin et Maserati, la 250 GTE 2+2 est vue pour la première fois sous forme de prototype aux 24 Heures du Mans 1960, en tant que voiture de directeur de course, et fait sa première apparition mondiale officielle au Salon de Paris de la même année. Les quatre places ont existé chez Ferrari avant la 250 GTE - Ghia, Visitant et Vignale ayant tous produit des modèles « 2+2 » dans les années 1950 - mais ces tentatives ont été compromises par l'utilisation d'un châssis ne prenant pas le passager en considération et ont reçu un succès plus que mitigé. La collaboration étroite entre Ferrari et Pininfarina dans la conception de la première quatre places de série de Maranello a assuré que de telles critiques ne soient pas renouvelées à propos de la 250 GTE.
Avec 2 600 mm d'empattement, le châssis multi-tubulaire était semblable à celui du coupé 250 GT « notchback » conçu par Pininfarina – le plus grand succès commercial de Ferrari à l'époque – et 200 mm plus longs que celui de la 250 GT SWB de la même époque. Malgré un moteur avancé de 200 mm et la surface des deux places arrière élargie de 38 mm, la carrosserie, bien que plus longue, gardait les proportions classiques d'un modèle Pininfarina. La suspension avant indépendante, un axe arrière vivant, des freins à disque et une boîte de vitesse manuelle à quatre vitesses avec overdrive complétaient les spécifications de base, pendant que le compact moteur V 12 Tipo 128E conçu par Colombo développant 243 chevaux assurait qu'il n'y ait aucune réduction de performance malgré le gain de poids inévitable. La vitesse de pointe était d'environ 225 km/h, et pour l'anecdote, le pilote d'essai Phil Hill accompagné de deux passagers, était parvenu à atteindre les 160 km/h départ arrêté puis de stopper en 25 secondes, une performance extraordinaire pour une voiture de tourisme presque entièrement chargée.
La 250 GTE a connu trois séries successives, dont les changements résident principalement dans la disposition des éclairages avant et arrière, jusqu'à l'arrêt de la production en 1963, et, au terme de 950 voitures vendues, il est le modèle Ferrari le plus populaire et le plus grand succès commercial de la marque à l'époque.

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250GTE 2+2 was first seen in prototype form at the 1960 Le Mans 24-Hour Race, where it served as the Race Director's car, and had its official world premiere later that year at the Paris Salon. There had been four-seater Ferraris before the 250GTE - Ghia, Touring and Vignale all producing '2+2' designs in the 1950s - but these attempts had been compromised by the necessity of using a chassis not conceived with passenger carrying in mind and were deemed less than entirely successful. Close collaboration between Ferrari and Pininfarina in the design of Maranello's first series-production four-seater ensured that no such criticism could be levelled at the 250GTE.
At 2,600mm in the wheelbase, the multi-tubular chassis was similar to that of the Pininfarina-designed 250GT 'notch-back' coupé - the most commercially successful Ferrari of its day - and 200mm longer that the contemporary 250GT SWB's. Moving the engine forward by 200mm and widening the rear track by 38mm made room for two rear seats in a bodyshell which, despite its increased length, retained Pininfarina's customary classical proportions. Independent front suspension, a live rear axle, all-round disc brakes and a four-speed manual/overdrive gearbox completed the basic chassis specification, while the compact, Colombo-designed Tipo 128E outside-plug V12 engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable weight gain. Top speed was within a whisker of 140mph, while one example, driven by Ferrari works driver Phil Hill and carrying two passengers, accelerated from a standstill to 100mph and back to rest in 25 seconds, a staggering achievement for an almost fully laden Grand Tourer.
The 250GTE progressed through three series, changes being confined mainly to the front and rear lighting arrangements, before production ceased in 1963, by which time 950 cars had been sold, making the this the most popular and commercially successful Ferrari to date.

FRANCO-BRITANNIC AUTOS LTD.
CONCESSIONNAIRES DE ROLLS-ROYCE, BENTLEY, ROVER & FERRARI
PARIS-LEVALLOIS-PERRET

BON DE COMMANDE

N° 000587

Maison ferrari ITALIA
automobili

DATE le 4 Décembre 1962

Nom et Adresse permanente du Client

SOCIETE FRANCO-AMERICA
NE DE BANQUE
23, Bd. Haussmann
P A R I S - 9ème -

UN CHASSIS FERRARI.

TYPE: 250 GT
MOTEUR: STANDARD
DÉTAILS SPÉCIAUX : OVERDRIVE - SERVO FREIN
FREINS à DISQUES

CARROSSIER : PININFARINA
TYPE: COUPE 2+2
COULEUR DE LA CARROSSERIE : Céleste 19321
COULEUR DU CUIR : BELU VM 3015
DÉTAILS SPÉCIAUX :

SIEGES AVEC DOSSIERS REGLABLES ET BLOCAGE
de SECURITE

PRIX . . . . . 73.500 NF.

ACCESSOIRES SUPPLÉMENTAIRES :

Radio et antenne électrique Hirschmann (PARIS)
Appuie tête
PLATE FORME POUR BAGAGES avec COURROIES
2 CEINTURES DE SECURITE KLIPPAN (PARIS)

TOUS LES accessoires sont offerts à titre gracieux.

PRIX TOTAL . . . 73.500 NF.

Date de livraison : Février 1963









Cette voiture fait partie de la 3éme série, elle a été commandée le 4 décembre 1962 comme nous l'indique le bon de commande Numéro 587 et elle a toujours son intérieur d'origine Celeste 19321 superbement patiné. Le bon de commande nous apprend que la voiture est équipée de l'overdrive et d'un servo frein. Quant aux accessoires supplémentaires, ils « sont offerts à titre gracieux » tel que l'appuie-tête passager, la plateforme pour bagages et les deux ceintures de sécurité et ils se trouvent encore avec la voiture.

Le bulletin de garantie d'origine de la voiture nous apprend que 4129GT a été livrée neuve par la Franco-Britannic Automobile le 27 février 1963 à la société Franco-Américaine de Banque au 23 boulevard Haussman dans le 9éme arrondissement de Paris, en 1966 elle est immatriculée au nom d'un des directeurs de cette société, Monsieur Rein. Son deuxième propriétaire M. Tenin résidant à Paris l'achète en 1971, il gardera la voiture jusqu'à fin 2009 date à laquelle il cède la voiture à son troisième et dernier propriétaire.

Le dossier de la voiture est exceptionnel puisqu'il comporte les différentes lettres de la Franco-Britannic lors de la commande, la notiziazio d'entretien Ferrari, le bon de garantie Ferrari, ainsi que l'ensemble des factures d'entretien réalisées par la Franco-Britannic, puis chez Pozzi à partir de 1970. C'est un fait unique de pouvoir suivre en continue la vie de l'auto par l'intermédiaire de ses entretiens auprès des importateurs Ferrari successifs. Pour les réparations de carrosserie, la voiture fut amenée chez Chapron.

En 2001, la dernière révision chez Pozzi montrait que la voiture avait parcouru 160 281 km depuis l'origine. Elle affiche aujourd'hui 163 100 km et a était révisée en 2010. Le moteur fut refait chez Pozzi en 1989 alors que la voiture avait parcouru 157 786km. Elle équipée de silencieux d'échappement Podinox.

Un essai de la voiture nous a rappelé à quel point il est agréable de conduire une voiture bien suivie et entretenue depuis l'origine. La direction est douce et précise, les vitesses passent avec facilité et la pression d'huile est satisfaisante à chaud. Cette voiture est une occasion unique d'acheter une 250 GTE dans un état d'origine avec un historique continu, comportant un dossier exceptionnellement complet qui montre que l'auto a parfaitement été suivie et utilisée. Carte grise française.

This particular car is part of the third series, it was commissioned December 4, 1962 as stated in the purchase order number 587 and it still retains its original interior Celeste 19321 with its beautiful original patina. The order form also tells us that the car is equipped with overdrive and a brake servo. Additional accessories that remain in the car today, including the passenger headrest, the baggage platform, and the two safety belts, are also included in the sale.

The original warranty of the car tells us that 4129GT was delivered new by Franco Britannic Automobile on February 27, 1963 at the Franco-American Bank, located at 23 Boulevard Haussmann in the 9th arrondissement of Paris. In 1966 the vehicle was registered to a director of the bank, Mr. Rein. Its second owner Mr. Tenin, who resided in Paris, then purchased the car in 1971. It remained in his possession until late 2009, when he sold it to its third, and most recent owner. The records of the car are exceptional. They include the different correspondence from Franco Britannic at the time of the order, Ferrari maintenance notiziazio, its Ferrari warranty, all bills detailing maintenance completed by the Franco Britannic, and, post 1970, the details of maintenance carried out by Pozzi. These records provide a rare opportunity to follow the life and history of the motorcar through the extensive paperwork of the Ferrari importers. Body repairs have been carried out by Chapron.

In 2001, the latest revision by Pozzi showed that the car had covered 160,281 km since new. It has now covered 163,100 km, and was revised in 2010. The engine was rebuilt by Pozzi in 1989 when the car had covered 157 786km. It is equipped with a stainless steel exhaust.

A recent test drive of the car reminded us how incredibly pleasant it is to drive an automobile that has been so carefully maintained since its first owner. The steering is smooth and precise, the gears shift easily, and when the engine is warm the oil pressure is good. This is a unique opportunity to purchase a 250 GTE in original condition with a continuous history. It has an exceptionally complete record, which is testament to the way in which it has been looked after, and driven. French title.

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n° 57213
Moteur / *Engine* n° 83

✔ Grand classique Bugatti
Grand classic Bugatti
✔ Historique connu et prestigieux
Known, prestigious history
✔ Moteur d'origine, certificat ASI
Original engine, ASI certificate

€ 250 000 / 350 000

Ex Roger Spiessert, (Dompteur de fauves et directeur du cirque Pinder / *Lion Tamer and director of Pinder Circus*)

1934 BUGATTI TYPE 57 Coupé Ventoux

C'est aujourd'hui une banalité de dire qu'Ettore Bugatti était artiste autant que constructeur automobile, et d'ajouter que Jean, son fils, essayait de l'entraîner vers la modernité. La Bugatti 57 est une sorte de condensé de cette rencontre de deux personnalités : on y trouve une certaine raideur technique et esthétique, adoucie par le pare-brise très incliné du coach Ventoux. La mécanique fait un pas vers le progrès avec notamment un moteur double arbre, accolé à la boîte de vitesses au lieu d'une boîte séparée. Présentée pour la première fois au Salon de Paris 1933, la 57 prend la suite du Type 49, modèle de tourisme plutôt classique. Elle adopte les mêmes cotes moteur que sa devancière pour une cylindrée de 3,3 litres, mais presque tout le reste est différent, les deux arbres à cames en tête permettant un surcroît de puissance et des performances plus brillantes. Le confort a été soigné, tout cela faisant de la nouvelle Bugatti une véritable grande routière. Elle ouvre la voie à une nouvelle famille de carrosseries aux noms joliment inspirés de grands cols alpins : berline Galibier, coach Ventoux, cabriolets Stelvio et Aravis. Seul le coupé Atalante porte une appellation venant de la mythologie grecque. Cette famille va s'étendre à plusieurs dérivés : 57 C à compresseur, 57 S surbaissé et 57 G pour la compétition, avec à la clé une victoire aux 24 Heures du Mans 1939. C'est sur un châssis 57 S qu'a été produite l'Atlantic, une des Bugatti les plus fameuses, dont on a pu récemment admirer un splendide exemplaire à l'exposition à Paris de la collection Ralph Lauren. Avec une production d'environ 600 exemplaires, le Type 57 a été à l'époque une voiture très appréciée de la clientèle Bugatti, et très utilisable aujourd'hui.

Nowadays it sounds trite to say that Ettore Bugatti was an artist as well as a car maker, and to add that his son Jean made an effort to drag the car into the modern world. Nevertheless the Bugatti 57 is a kind of combined expression of this meeting of two personalities, containing a certain technical and aesthetic rigidity offset by the very low-angle windscreen of the Coach Ventoux. The mechanics of the vehicle are a nod to progress, the most notable feature being a dual engine connected to the gearbox instead of a separate box. First exhibited at the Salon de Paris in 1933, the 57 is the follow-up to the 49, the more classic tourer. It has the same engine references as its predecessor, with a 3.3-litre capacity, but almost everything else is different, the dual overhead camshaft providing extra power and therefore a more impressive performance. Comfort has also been taken carefully into account, turning this new Bugatti into a real long-distance traveller. This vehicle opened the way to a whole new family of bodies, with names prettily inspired by principal Alpine passes: Galibier 4-door, Coach Ventoux, Cabriolet Stelvio and Cabriolet Aravis. Only the Atalanta Coupé had a name inspired by Greek myth. The family produced several derivations: the 57 C with compressor, the low-slung 57 S and the competition 57 G, which won the Le Mans 24 hours in 1939. The 57 S chassis formed the basis for the Atlantic, probably the most famous Bugatti, a magnificent example of which recently drew the crowds at the exhibition of the Ralph Lauren collection in Paris. With some 600 vehicles manufactured, the Type 57 was at the time a very popular car with Bugatti clients, and is still eminently useable today.



Roger Spiesser avec ses deux guépards en 1934 devant sa Bugatti # 57213 la voiture de la vente
Roger Spiesser with his two Cheetahs in 1934 in front of his Bugatti # 57213
© Fouquet Hautevillain



© Photographies : Didier Charre



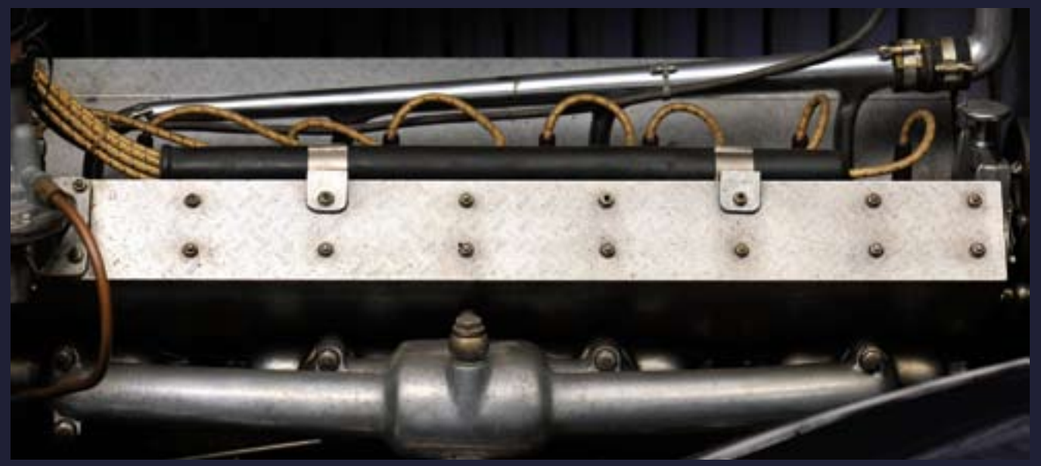
Roger Spiesser dans sa Bugatti # 57213
Roger Spiesser in his Bugatti # 57213 © DR



La Bugatti # 57213 devant le cirque Pinder
The Bugatti # 57213 in front of the Pinder Circus
© DR



© DR



La voiture que nous présentons a été produite en juillet 1934 avec le moteur n°83 et équipée d'une carrosserie Ventoux, la première du mois de septembre 1934. Ainsi le 4 septembre, elle est livrée à Roger Spiessert (dit Spessardy), patron du cirque Pinder et dompteur, d'origine hongroise et basé à Malakoff. Gestionnaire avisé, il est passionné de véhicules à moteur et va équiper son cirque d'un parc de grande qualité. Pour acheter cette voiture, il fait reprendre son Type 37. D'après le livre de commandes, la somme payée est de 55 900 francs alors que le "Livre des livraisons" Bugatti indique 58 000 francs, la différence pouvant venir du prix du Type 37. La Bugatti 57 est immatriculée 7994-AR le 7 septembre 1934, dans le département des Basses-Alpes (actuellement Alpes de Haute Provence), où il est possible que Charles Spiessert ait eu une résidence. Il garde cette voiture quelques temps puis l'échange à l'usine contre une autre 57 (n°57364). En avril 1936, la voiture est vendue au "Dépôt de Bordeaux" et passe entre les mains de Pegaz Peynel. En 1961, Henri Malartre la vend en Belgique à Jean De Dobbeleer, spécialiste et agent Bugatti à Bruxelles. Elle est à l'époque immatriculée 828-H-42, numéro délivré en septembre/octobre 1950 dans le département de la Loire et correspondant au nouveau système d'immatriculation français.

The car presented by us was produced in July 1934, with engine no. 83 and Ventoux bodywork, and first issued in September 1934. On the 4th of that month it was delivered to Roger Spiessert (a.k.a. Spessardy), head of the Pinder Circus and a Hungarian-born animal tamer based in Malakoff. An experienced manager, he was passionately interested in motor vehicles and equipped his circus with a high-quality fleet, part-exchanging his Type 37 to purchase this vehicle. According to the order book, the total paid was 55,900 francs, although the Bugatti "delivery book" shows 58,000 francs; possibly the difference is in the price of the Type 37. The Bugatti 57 was registered under number 7994-AR on 7 September 1934, in Basse-Alpes Département (now Alpes de Haute Provence Département), where Charles Spiessert may have lived. He kept the vehicle for a short time and then exchanged it at the factory for another 57 (no. 57364). In April 1936, the car was sold to the Dépôt de Bordeaux and passed to Pegaz Peynel. In 1961, Henri Malartre sold it in Belgium to Jean De Dobbeleer, a Bugatti agent and specialist in Brussels. It currently has the registration number 828-H-42, issued in September/October 1950 in Loire Département under the new French registration system.











De là, elle est vendue à Hugh Sutherland, au Canada (Ontario), et traverse l'Atlantique pour rejoindre son nouveau propriétaire. Elle passe ensuite entre les mains de E. Leyland (West Vancouver), puis de Bill Hinds aux Etats-Unis, qui fait refaire le moteur chez le réputé Phil Reilly, avec des pièces d'origine. D'autres travaux sont entrepris par la même occasion, ainsi qu'un chromage des phares et du radiateur. Le propriétaire suivant est Otto Zipper, à Malibu (Californie), puis Paul Myers jr à Los Altos (Californie), qui la garde jusqu'à son décès, en 1991. Son épouse conserve la voiture et, après sa disparition en 1997, ses héritiers chargent Bob Cole de la vendre. Confiée à une maison de vente aux enchères, elle prend ensuite le chemin de l'Italie, où se trouve son propriétaire actuel. Dotée d'un toit ouvrant, cette Bugatti 57 est accompagnée d'un manuel d'utilisation d'époque et du certificat d'identité délivré par l'Automotoclub Storico Italiano (ASI). De teinte noire et pourpre, très élégante avec ses jupes d'ailes arrière, elle représente une rare opportunité d'acquérir un tel classique Bugatti, dont l'historique est bien connu et suivi.
(Source de l'historique de la voiture : Kees Jansen, The Bugatti Register, The Netherland, Belgium Volume III, à paraitre 2011)

After that it was sold to Hugh Sutherland of Ontario, Canada, and crossed the Atlantic to join its new owner. It then passed to E. Leyland, of West Vancouver, and then to Bill Hinds in the USA, who had the engine overhauled by the renowned Phil Reilly, using original parts. Other works were carried out on that occasion, including chroming of the headlights and radiator. The next owner was Otto Zipper of Malibu, California, followed by Paul Myers Jr. of Los Altos, California, who owned it until his death in 1991. His wife kept the car and after her death in 1997, her heirs gave Bob Cole the responsibility of selling it. Entrusted to an auction house, it then made its way to Italy where its current owner lives. This Bugatti 57, complete with sunroof, has its own user's manual from the period and a certificate of identity issued by the Automotoclub Storico Italiano or ASI. Black and purple in colour, and rear wheel aprons, this car represents a rare opportunity to acquire a true classic Bugatti with a well-known and carefully followed history.
(Source of History of Car: Kees Jansen, The Bugatti Register, The Netherland, Belgium Volume III, to be published 2011)





248

Carte grise française normale
French title
Châssis n° 00FB3378
Moteur / *Engine*
n° 0560012034
Coque / *Body*
n° 0032 000801
Carrosserie / *Bodywork*
Chapron n° 9380

✔ Rarrissime capote électrique
fitted with electrical softop
✔ Hard-top d'origine
Original hard-top

€ 130 000 / 170 000

1970 CITROËN TYPE DS 21 IE Cabriolet Chapron

Les Cabriolets DS de Citroën furent construits à partir de coques de berline standard de 1961 à 1963 puis avec les coques plus rigides du break ID dont la tôle côté intérieur des longerons est plus épaisse. Comme le Break, le Cabriolet ID/DS possèdait deux points de levage au cric. La plate-forme était donc plus résistante en flexion et les portes qui venaient s'accrocher sur deux gâches contribuaient encore à sa rigidité. Sur cette structure dépourvue de pied milieu, mais qui conservait le capot et les ailes avant standard, Chapron construisait le reste de la carrosserie à partir des portes (plus longues), outre un cadre de pare-brise renforcé pour recevoir les fixations de la capote, un bac de capote à l'arrière, des ailes arrière plus longues et une porte de coffre en fibre de verre. En outre, Chapron équipait la DS/ID Cabriolet de finitions spéciales (dont les clignotants en forme de boomerang montés sur les ailes arrière) et, sur option, d'un tableau de bord Jaeger à cadrans ronds et, comme il est de tradition chez ce carrossier, d'une sellerie en cuir de grande qualité selon les vœux du client. En ce qui concerne la DS Cabriolet, seul le moteur DS 21 l'équipa à partir de septembre 1965 avec 109 puis 115 ch en version carburateur et à partir de septembre 1969, 139 ch avec l'injection (DS 21 IE). Au total, 1 365 cabriolets d'usine furent fabriqués avec le moteur DS 19 ou DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron proposait ses propres modèles jusqu'en 1973.

La voiture proposée est une DS 21 IE Cabriolet livrée neuve le 5 mai 1970 à un architecte parisien, M. Phelouzat. Les couleurs d'origine étaient sable noir avec sellerie en cuir rouge et capote beige. Parmi les options choisies figuraient la capote électrique, le hard-top, le tableau de bord Jaeger, un avertisseur spécial et un siège conducteur à réglage de hauteur.

Citroën's DS Cabriolets were built based on the standard saloon body shell from 1961 to 1963 and then with the more rigid ID estate car shells, which have a thicker interior side frame. Like the estate car, the ID/DS Cabriolets had two jacking points. The subframe therefore had more bending strength and the doors attached to two strike plates further helped its rigidity. On this structure without a B-pillar but that retained the standard bonnet and front wings, Chapron built the rest of the bodywork on (longer) doors, as well as a reinforced windscreen frame to take the fixings for the hood, a receptacle for the hood in the rear, longer rear wings and a fibreglass boot lid. Furthermore, Chapron fitted the DS/ID Cabriolet with special finishes (including boomerang shaped indicators mounted on the rear wings) and, as an option, a Jaeger dashboard with round dials and, as was the tradition for this coachbuilder, high-quality leather trim to the customer's specifications. With regard to the DS Cabriolet, it only had the DS 21 engine after September 1965, first the 109 hp and then the 115 hp carburettor version and, from September 1969, the 139 hp injection version (DS 21 IE). A total of 1,365 factory Cabriolets were manufactured with the DS 19 or DS 21 engine between 1960 and 1971, whereas Chapron offered his own models up until 1973.

The vehicle offered for sale is a DS 21 IE Cabriolet delivered new on 5 May 1970 to a Parisian architect, Mr Phelouzat. Its original colours were black sandstone with red leather trim and a beige hood. Options selected included an electric hood, a hard top, a Jaeger dashboard, a special horn and a height-adjustable driver's seat.

Ce cabriolet DS acquis par le vendeur à l'automne 2000 a fait l'objet à partir de 2008 d'une restauration totale après vérification des origines de la voiture par consultation du fichier véhicules du constructeur et de Mme Chapron. Il fallait en effet vérifier, outre l'authenticité de ce cabriolet de 1970, que les options principales (capotage électrique et hard-top)) fussent bien d'origine et non pas ajoutées par la suite. L'attestation de Mme Chapron en date du 16 octobre 2001 confirme que la carrosserie reçut le numéro de fabrication 9380 sur la coque n° 32801 et que la voiture a bien été livrée le 5 mai 1970 avec une sellerie en cuir rouge, une capote beige et un hard-top. Ce numéro 9380 que Chapron frappait sur ses pièces spécifiques a été trouvé par le vendeur sur le cadre de pare-brise et à l'intérieur des garnitures de porte. Par ailleurs, le service du fichier véhicules du constructeur a confirmé le 6 octobre 2000 l'origine de la voiture et sa vente, facturée le 29 mai 1970, à M. Phelouzat sur la base du numéro de série 00FB3378 figurant sur la carte grise et la plaque châssis. Le 1e décembre 2010, le Conservatoire Citroën a confirmé au vendeur le n° de série FB3378 frappé à froid sur le châssis, le n° de la plaque constructeur (DS série FB 00FB3378), le n° de coque 0032 000801, la correspondance entre ce n° 32801 livré chez Chapron le 27 mars 1970 et le n° de fabrication de Chapron – 9380 - de la voiture DS 21 Cabriolet terminée et livrée à Citroën le 5 mai 1970 puis au point de vente le 15 mai. En revanche, dans ce courrier de décembre 2010, il est dit que le n° de série ne correspond pas à celui figurant sur les mains-courantes de production, seule source disponible en archives permettant au constructeur de délivrer actuellement une attestation de conformité car le registre des ventes de 1970, consulté en 2000, n'est plus accessible.
Tels sont les éléments figurant au dossier communiqué par le vendeur. C'est une belle occasion d'acheter une voiture entièrement restaurée avec des options rarissimes.

This DS Cabriolet purchased by the seller in autumn 2000 underwent a total restoration from 2008 after the origins of the vehicle had been checked by consulting the manufacturer's vehicle file and Mrs Chapron herself. As well as checking the authenticity of this 1970 convertible, it also had to be confirmed that the main options (electric hood and hard top) were genuinely original and not added later. Mrs Chapron's attestation, dated 16 October 2001, confirmed that the bodywork was given manufacturing no. 9380 and no. 32801 for the shell and that the vehicle had indeed been delivered on 5 May 1970 with red leather trim, a beige hood and a hard top. This number 9380 that Chapron stamped on specific components was found by the seller on the windscreen frame and inside the door linings. Furthermore, the manufacturer's vehicle file on 6 October 2000 confirmed the origin of the vehicle and that it was sold on 29 May 1970 to Mr Phelouzat, based on the serial no. 00FB3378 appearing on the vehicle registration certificate and the chassis plate. On 1 December 2010, the seller received confirmation from the Citroën Conservatoire of the serial no. FB3378 cold stamped on the chassis, the manufacturer's plate number (DS series FB 00FB3378), body shell no. 0032 000801 and of the match between this no. 32801 delivered to Chapron on 27 March 1970 and the Chapron manufacturing number (9380) of the DS 21 Cabriolet vehicle completed and delivered to Citroën on 5 May 1970 and then to the sales outlet on 15 May. On the other hand, in this correspondance of December 2010, it is stated that the serial number does not match that appearing on the production handrails; this is the only available archive source that the manufacturer now has for providing an attestation of conformity, since the 1970 sales register, consulted in 2000, is no longer available. These are the items as they appear in the file sent by the seller. It is an excellent opportunity to buy a vehicle with extremely rare options that has been entirely restored.







249

Carte grise française normale
French title
Châssis n° 6920
(d'après carte grise)
Moteur / *Engine*
n° M45/290/2972

✔ Moteur prestigieux
Prestigious engine
✔ Voiture bien connu
Well-known car
✔ Idéale pour les Rallyes
Perfect for rallies

€ 150 000 / 250 000

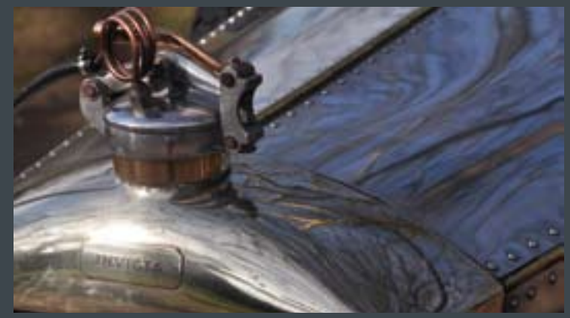
1928 INVICTA TYPE NLC 4,5 L Tourer Skiff

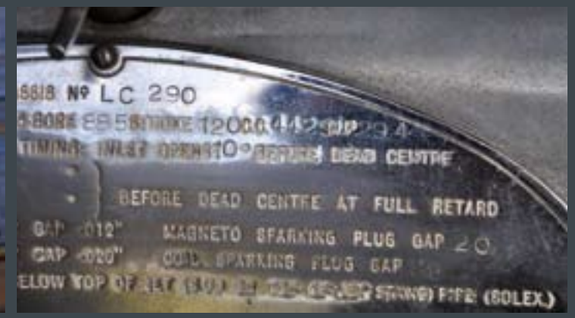
Au début des années 1920, quelques jeunes gentlemen amateurs de vitesse et désireux d'avoir des automobiles « différentes » décidèrent de créer une marque exclusive, sinon confidentielle, afin de disposer de machines sur mesures obtenues par assemblage de pièces en provenance de fournisseurs spécialisés. Avant toute chose, ils voulaient un moteur puissant permettant d'avoir de brillantes accélérations et une vitesse de pointe élevée sans recourir à la boîte de vitesses afin de se concentrer sur le pilotage. Ces gentlemen passionnés sortirent leur première Invicta en 1925 après s'être brièvement intéressés au moteur à vapeur, type de propulseur d'une souplesse incomparable. Mais l'idée fut vite abandonnée pour des raisons pratiques faciles à comprendre. équipée d'un moteur à soupapes en tête de 2,5 litres fourni par Meadows, la première Invicta acquit vite la réputation d'une voiture assez rapide, précise et stable (selon les critères de l'époque), bien finie et bien équipée, mais coupable de deux défauts : un poids excessif dû à la qualité et à la robustesse de ses composants provenant tous de fournisseurs extérieurs spécialisés, et un prix qui la réservait à la jeunesse dorée en la situant juste au-dessous des Bentley. Inutile de préciser que chaque voiture était construite sur mesures et que chaque client venait à l'atelier donner ses instructions ou les modifier le cas échéant. Les torpédos 2,5 litres plafonnaient à 100 km/h. En 1926, la version trois litres tenta de résoudre le premier problème en apportant un supplément de couple bienvenu mais avec 75 ch à 3 500 tr/min, la vitesse ne dépassait pas 115 km/h. Comme prévu, la boîte de vitesses ne servait qu'à démarrer. Avec un rapport final court, ces voitures d'environ 1,8 tonne, même les torpédos, accéléraient pourtant assez brillamment. Mais face à la concurrence et à son niveau de prix, il fallut offrir davantage et fin 1928, Invicta proposa le moteur Meadows de 4,5 litres développé conjointement par la marque et son fournisseur, un groupe qui n'innovait pas, mais solide comme un roc : soupapes en tête à culbuteurs, vilebrequin sur quatre paliers, double allumage et deux carburateurs S.U.

At the start of the 1920s, a group of young men on a quest for speed decided to create an exclusive marque, with cars that were built using parts provided by specialist suppliers. Above all they were keen to develop a powerful engine providing exceptional acceleration without the distraction of unnecessary gear change. They looked briefly into using a very flexible steam-powered engine but rejected the idea on practical grounds.These gentlemen enthusiasts launched their first Invicta in 1925 using a 2.5-litre Meadows straight six overhead valve engine. This car immediately gained a reputation for being quite fast, precise and stable (according to the critics of the day), and well made and equipped, but with two flaws: the superior and sturdy components provided by specialist suppliers made the car too heavy, and at just under the cost of a Bentley. It made little difference that each car was custom-built with clients coming to the work-shop to request individual specifications. The 2.5-litre tourer's top speed was 100km/h. In 1926 the 3-litre version attempted to resolve the first problem with a welcome increase in torque, but with 75bhp at 3,500rpm, this only increased the top speed to 115km/h. The car, weighing 1.8 tonnes had amazing acceleration however but, faced with competition and because of its price, the Invicta had to offer more than that. At the end of 1928 a Meadows 4.5-litre engine was developed by Invicta and its supplier (an outfit not innovative but totally reliable): overhead valves with rocker arms, four-bearing crankshaft, twin-ignition and twin S U carburettors. This engine, built meticulously using the best materials, was expensive but strong and durable. (It was fitted in trucks and tanks during the 1930s). In 1928, with 110 or 115bhp, the 4.5-litre Invicta could reach speeds of 140km/h, and accelerated to 120km/h in third gear. This was what the sporting motorist had wanted, and it was bettered in 1930 by the low-slung S-Type version. As for the engine, it proved itself beyond doubt in the 1935 24 Heures du Mans, with the victory of the Meadows-engined Lagonda.













Ce moteur construit avec un soin extrême et avec les meilleurs matériaux de l'époque était cher, mais robuste et endurant. (Il équipera même des camions et des chars d'assaut dans les années 1930.) En 1928, avec 110 ou 115 ch, l'Invicta 4,5 litres atteignait 140 km/h en prise directe, mais montait vite à 120 en troisième. Les sportifs y trouvaient enfin leur compte, mais leurs vœux seront comblés en 1930 quand Invicta sortit son châssis surbaissé, le type LS (low slung). Quant au moteur Meadows, la preuve de sa belle santé sera donnée aux 24 Heures du Mans 1935 grâce à la victoire de la Lagonda qu'il équipait.

La voiture présentée est une Invicta châssis non surbaissé à conduite à droite, dotée d'un moteur Meadows 4,5 litres avec double échappement. Sa carrosserie « Skiff » a habillé le châssis 6920 dans les années 60, lui conférant une allure des plus sportive. Acquise par M. Blanc en mai 1977 à Rétromobile, cette voiture carrossée en torpédo ponté trois places est bien connue des amateurs français pour ses nombreuses participations aux rallyes comme Paris-Deauville, aux Coupes de l'âge d'or et aux « Bugatti à Montlhéry », souvent pilotée de mains de maître par l'épouse de l'acheteur, actuelle propriétaire de l'Invicta et pilote professionnelle femme qui a couru en rallyes pendant des années, remportant de multiples courses au volant de R8 Gordini et autres Alpine. Toujours entretenue chez Classic Cars à St Germain-en-Laye, elle n'a jamais réclamé d'intervention majeure autre que la réfection des ressorts arrière à lames et celle de l'embrayage. De couleur noire avec sellerie en cuir rouge, capot en aluminium poli, pare-brise rabattable, saute-vent, pointe arrière pontée en bois verni et ailes « moto », cette rapide torpédo d'allure très sportive est proposée avec un dossier de factures d'entretien et sa carte grise normale.

The Invicta offered is a RHD high chassis with Meadows 4.5-litre engine with dual exhaust. Its "skiff" body was fitted in the 1960s, enhancing its sporty appearance. Bought by M. Blanc in May 1977 at Retromobile, Paris, this three-seater tourer is well known to French enthusiasts for its participation in numerous rallies, such as the Paris-Deauville, Coupes de l'âge d'or and "Bugatti à Montlhéry". Moreover it was often driven by the purchaser's wife, the actual owner of the Invicta and a professional driver who took part in rallies for years and won many races in an R8 Gordini and other Alpines. Always maintained at Classic Cars of St-Germain-en-Laye, it has required no major work other than repairing the semi-elliptical springs and the clutch. Presented in black with red leather upholstery, polished aluminium bonnet, folding windscreen, aero-screens, wooden boattail and "moto" wings, this wonderful rapid tourer comes with a folder of invoices and its French registration document.





DEUX JAGUAR 420 PROVENANT D'UN PASSIONNÉ DE LA MARQUE

TWO JAGUARS 420 BELONGING TO A CONNOISSEUR OF THE MARQUE

LOTS 250 ET 251

Il est rare de trouver un collectionneur possédant deux Jaguar 420, une G et une normale. Evidemment, dans son garage à Paris, on trouve également une type E V12 cabriolet, une XK120 cabriolet, une MKII, et dans sa résidence en Corse, plusieurs véhicules militaires tous terrains, Jeep Willis, GMC et Dodge. Il m'a confié que sa passion pour la marque vient de son père qui ne roulait déjà qu'en Jaguar.
Les deux berlines haut de gamme que nous vous présentons, summum du luxe à l'époque, sont entretenues par le garage SPR Jaguar à Clichy, excellent établissement spécialiste de la marque, dont le patron, Stéphane, est un véritable passionné. Ces 420 sont des voitures qui roulent très bien, nous avons pu le constater lors d'un essai le 14 avril dernier dans la circulation parisienne. « Je les utilise très souvent, aussi bien pour aller faire une course dans Paris que pour participer à des rallyes en Province et comme je ne supporte pas de tomber en panne, toutes mes voitures sont entretenues de manière très soignée » nous dit le propriétaire, membre de l'ACF et de l'ASA.

It is unusual to find a collector who owns two Jaguar 420s, both a 'G' and a standard model. In actual fact, it is also possible to find, in his garage in Paris, an E-Type V12 cabriolet, an XK 120 cabriolet, a MkII, and in his Corsican residence, several all-terrain military vehicles : Willys Jeep, GMC and Dodge. He explained to us that his passion for the marque came from his father who only ever used to drive Jaguars. The two top-of-the-range saloons offered here, providing the height of luxury from the period, have been maintained by the renowned Garage SPR Jaguar in Clichy, specialists for the marque, whose proprietor is a true Jaguar enthusiast. We can confirm that both these 420s drive well, having had the opportunity to test-drive them through the streets of Paris on 14 April. The owner, a member of ACF (Automobile Club de France) and ASA (L'Association Sportive Automobile) said to us : "I use them all the time, not only for driving around Paris, but also for participating in rallies in Provence, and as I can't stand breaking down, all my cars are maintained fastidiously"







Carte grise française
French title
Châssis n° G1D77318BW
Moteur / *Engine*
n° 7D56634-9

✔ Exceptionnelle combinaison de performances et de raffinement
Exceptional combination of performance and sophistication
✔ Symbole du luxe automobile des années 60
Quintessential luxury car from the 1960s
✔ Un véritable salon roulant, incroyablement spacieux
A real touring car, incredibly spacious

€ 15 000 / 25 000

1967 JAGUAR 420 G

Cinq personnes à 200 km/h, dans un confort d'exception : tel aurait pu être le slogan accompagnant la Jaguar MkX lors de son lancement en 1961. Pour ce modèle, William Lyons n'avait lésiné ni sur la technique, ni sur l'équipement : suspension à quatre roues indépendantes, freins à disques, direction à assistance variable … De plus, elle bénéficiait des 265 ch du moteur Type E, ce qui en faisait un remarquable cocktail de performances élevées et d'impeccable comportement. L'intérieur était richement doté, en témoignent les garnitures bois abondantes, les tablettes arrière avec miroir de courtoisie, ou encore les sièges et contreportes en cuir... En 1964, la MkX s'améliorait avec le moteur 4,2 litres et une nouvelle boîte automatique, plus efficace. Trois ans plus tard, elle prenait l'appellation 420 G, clin d'œil à sa petite sœur la 420. C'est aujourd'hui une voiture rare, produite à seulement 1125 exemplaires en conduite à gauche.
Vendue neuve au Canada, la voiture présentée a été achetée en 2008 par son actuel propriétaire à un ami photographe de mode, M. Joubert, qui la possédait depuis 2005. Le moteur n'avait couvert que 6000 km depuis sa réfection (pas de facture). Cette 420 G a été restaurée par l'excellent spécialiste Jaguar SPR, à Clichy, dont Stéphw<ane, le patron, nous a confirmé les opérations : caisse entièrement démontée, traitement des corps creux, freins refaits, silentblocs remplacés, direction rénovée... La qualité du travail se retrouve dans celui de la conduite : aucune vibration, réactions très saines, suspensions bien équilibrées, vitesses passant en douceur. Cette Jaguar est étonnamment maniable pour son gabarit. L'intérieur, restauré, est à l'image de l'état général de la voiture, avec ses boiseries superbes et ses souples cuirs noirs. Rares sont les voitures offrant un tel niveau de raffinement, qui participe pour beaucoup au plaisir de conduite. Voiture symbolique du luxe automobile des années 1960, elle est équipée de quatre vitres électriques, de l'option vitres teintées et de son manuel d'utilisation en français.

An exceptionally comfortable five-seater capable of 200km/h : this could have been the slogan for the Jaguar Mk X when it was launched in 1961. With this model William Lyons made sure that no expense was spared, either technically or in the car's specification: independent suspension all round, disc brakes, power steering. Moreover it boasted a 265 bhp E-Type engine, providing a heady mix of superior performance and impeccable handling. The interior is lavishly appointed, resplendent in wooden trim, picnic tables with courtesy mirrors, and leather upholstery on the seats and door cards…In 1964 the Mk X was improved, receiving a 4.2-litre engine and a new, more efficient automatic gearbox. Three years later it became known as the 420G, in reference to its little sister, the 420. With only 1125 LHD examples built, it has become very rare today. Sold new in Canada, this car was bought by the present owner in 2008 from M. Joubert, a friend and a fashion photographer, who had owned the car since 2005. The engine had only covered 6000km since being re-built (no bills available). In the current owner's hands, this 420G has been completely restored by marque specialist Jaguar SPR in Clichy, and SPR's proprietor, Stéphane, has itemised the work completed : back to bare metal restoration, brakes and steering overhauled, silent blocks replaced, …the high quality of the work is apparent in driving the car: no vibration, very responsive, well-balanced suspension, smooth gear changes. This Jaguar is surprisingly easy to handle, given its size. The interior has been restored and reflects the overall condition of the car, with superb wooden trim and black leather upholstery. It is unusual to find cars with such a high standard of craftsmanship, something which adds greatly to the enjoyment of the drive.
A car epitomising the luxury automobile of the 1960s, it is fitted with four electric windows with tinted glass, and comes with the Jaguar owner's manual in French.







Carte grise française
French title
Châssis n° PIF26030BW
Moteur / *Engine*
n° 7F3402-8

✔ Troisième main
Three owners from new
✔ Voiture alliant classe et performances
Combines style with elegance
✔ L'aboutissement de la lignée de la MkII
Development of the MkII

€ 15 000 / 25 000

1967 JAGUAR 420

En 1962, la Jaguar MkII, alors berline la plus rapide du monde, souffre d'un essieu arrière rigide, tandis que la Type E et la MkX bénéficient de roues arrière indépendantes. Pour y remédier, William Lyons lance en 1964 un nouveau modèle, la Type S. Sa nouvelle suspension arrière lui assure un meilleur comportement que la MkII, et elle gagne en habitabilité grâce à un pavillon redessiné. Le coffre prend le style de celui de la MkX, l'habitacle conserve la finition luxueuse des berlines Jaguar, riche en bois et en cuir. Ses performances brillantes vont encore s'améliorer à partir de 1966 avec le six cylindres 4,2 litres. Elle prend alors l'appellation 420, l'avant étant modifié pour ressembler à celui de sa grande sœur la 420 G. Elle constitue ainsi l'ultime aboutissement de cette glorieuse lignée de berlines Jaguar, à laquelle succèdera la famille des XJ.

La Jaguar 420 que nous présentons a été vendue neuve par Jaguar à Paris (copie de la facture disponible), où elle a toujours été immatriculée. Lors de son achat en 2008 chez Classic Car par son actuel propriétaire, le compteur affichait 76 000 km, alors présenté comme son kilométrage d'origine, probable compte tenu de l'état général de la voiture. Entretenue chez le spécialiste Jaguar SPR, elle a bénéficié de travaux importants pour environ 8 000 €(factures) : train avant, freins, pompe à eau, allumage, pont arrière, silentblocs, échappement inox, ciel de toit. Véritable passionné, le propriétaire tient à ce que ses autos puissent assurer de longs voyages, comme celui effectué jusqu'au Portugal, pour les vacances. Nous avons pu vérifier cette qualité en conduisant la voiture, qui s'est révélée sans reproches : confortable et magnifiquement équipée, douce et silencieuse, elle offre tout le punch du moteur XK, bien servi par la boîte automatique à double gamme "drive".
La 420 permet de s'offrir le plaisir d'une MkII améliorée, pour un prix très inférieur.

In 1962, the Jaguar Mk II was the fastest saloon in the world but was fitted with a rigid rear axle, whereas the E-Type and the Mark X benefitted from independent rear suspension. Wanting to improve on this, William Lyons launched a new model in 1964 – the S -Type. Incorporating the newly developed rear suspension ensured improved handling, and the redesigned roof provided a more spacious interior. The boot was modelled on the Mk X, and the interior was in keeping with all luxurious Jaguar saloons, featuring plenty of wood and leather detailing. Exceptional performance was improved further in 1966 with the introduction of the six cylinder 4.2-litre model. This became known as the 420, having been designed to resemble its big sister, the 420G. It embodies the ultimate evolution of this wonderful line of Jaguar saloons, which was succeeded by the XJ series.

The Jaguar 420 offered here was sold new by Jaguar in Paris (copy of the original invoice available), where the car has always been registered. When it was purchased by the present owner from Classic Car in 2008, the odometer recorded 76,000km, thought to be the genuine mileage and in keeping with the general condition of the car. Maintained by specialists SPR Jaguar, it has had some €8,000 of work undertaken (bills available) : front suspension, brakes, water pump, ignition, rear axle, silent blocks, stainless steel exhaust, headliner. A true enthusiast, the owner has made sure that his cars are capable of trouble-free long journeys such as a trip he undertook to Portugal for a holiday. We can vouch for this, having had an opportunity to drive the car, which performed faultlessly : comfortable and well-equipped, a smooth and silent ride, it offers all the punch of an XK engine with the ease of an automatic gearbox. The 420 offers all the features of an improved Mk II at a more modest price.



Matching numbers, superbement restaurée / *Matching numbers, beautifully restored*

1957 MERCEDES BENZ 300 SL Roadster

Titre de circulation hollandaise
Dutch title
Châssis n°
198 042 75 00 443
Moteur / *Engine* n°
198 980 75 00 463

✔ Historique clair
Clear history
✔ Restauration de grande qualité
Superior quality of restoration
✔ Options désirables
Desirable extra features

€ 475 000 / 525 000

En 1954, au Salon de New York, Max Hoffman présente deux nouvelles Mercedes de sport : la 190 SL et la 300 SL de route. Quoique plus civilisée que les voitures d'usine, la 300 SL client reste une voiture pour amateurs de pilotage dans laquelle le confort a été sacrifié à l'efficacité. Notamment l'accès à bord reste difficile en raison de la hauteur des seuils de porte et cette seule particularité en limite la diffusion aux états-Unis, son principal marché. Mercedes-Benz en écoule quand même 1 400 exemplaires en quatre ans, mais confronté à une baisse de la demande en 1956, le constructeur cède encore aux pressions américaines et en propose une version décapotable, le Roadster, présenté à Genève en mars 1957. Sa particularité la plus visible réside dans l'adoption de portes conventionnelles grâce à une modification du châssis par ailleurs renforcé pour compenser l'élimination du toit.
Ce splendide cabriolet d'allure aussi musclée que le coupé « papillon », s'adresse à une clientèle plus férue de grand tourisme que de performances, mais la partie mécanique déjà raffinée a encore été améliorée. Le moteur toujours alimenté par injection directe délivre 250 ch SAE et les derniers roadsters de 1962-63 recevront un bloc en aluminium et quatre freins à disque. La vitesse de pointe d'environ 230 km/h convient largement à un cabriolet grand tourisme. Une autre importante amélioration concerne l'adoption d'un nouveau train arrière, toujours du type à essieu brisé, mais dont le point d'articulation a été abaissé et qui comporte en plus un ressort compensateur horizontal. Les variations de carrossage à l'arrière sont réduites et la tenue de route en virage devient moins… surprenante ! Grâce à ses qualités routières, à son agrément de conduite et à son style d'une rare élégance insensible au passage du temps, la 300 SL Roadster voit sa cote se renforcer constamment.

In 1954, at the New York Motor Show Max Hoffman, unveiled two new Mercedes sports cars: the 190 SL and the 300 SL touring car. This car was adapted from the 300 SL racing car for road use and its distinguishable feature is its "gullwing" doors. Although slightly more down to earth than the factory cars, the 300 SL remained a car for racing enthusiasts craving acceleration, its comfort having been sacrificed for efficiency. It was still very difficult to get into the car given the height of the door thresholds and this feature alone meant that distribution in the main market of the United States was limited. Mercedes-Benz still managed to sell 1,400 units in four years, but faced with a slump in demand in 1956, the carmaker bowed to pressure from America and brought out a convertible, the Roadster, which was unveiled in Geneva in March 1957. Its most distinguishable feature is the addition of conventional doors as a result of a modification to the chassis, which was also strengthened to compensate for the loss of the roof.
This splendid cabriolet is as alluring as the "gullwing" coupé and is aimed at a clientele more interested in touring than performance, but the already refined engineering was further improved. The engine used was still direct fuel injection, capable of delivering 250 hp SAE, and the last roadster models from 1962-63 were fitted with aluminium block cylinders and four brake discs. Its top speed was around 230 km/h, which was more than sufficient for a touring car. Another significant alteration was the addition of a new axle to the rear suspension, still the single-pivot swing-axle, but with a lower hinge point which also provided a counterbalancing horizontal spring effect. The variations to the rear bodywork were limited and road holding when cornering became less… unpredictable shall we say!. Owing to its suitability for driving on the road, its high level of driving comfort and its timeless rare elegance, the popularity rating of the 300 SL Roadster improved constantly.















La voiture que nous présentons a été livrée neuve en Californie à San Diego où elle est restée dans les mains de la même famille, les Hanes, de 1957 à 2004 date à laquelle M. Van Amelsfoort a achetée la voiture directement à la famille. Collectionneur exigeant M. Van Amelsfoort voulait une voiture avec une histoire connue et dans un bon état d'origine sans traces d'accident ou de rouille, comme nous le montre les photos jointes au dossier, en 2004 la voiture était encore en bel état. Il engage alors une restauration complète de la voiture (dossier de photos et de factures). La voiture est restaurée par Star Classics, restaurateur Mercedes bien connu, à Den Bosch en Hollande. Le dossier photographique de la restauration montre que la voiture est entièrement mise à nue depuis le châssis tubulaire. Le moteur et la transmission sont revus (factures), l'intérieur, la capote et le Hard-top sont refaits. La voiture est remise en noir avec l'intérieur rouge, ce qui serait sa combinaison de couleur d'origine, et se présente aujourd'hui dans un superbe état.
Elle est encore équipée de ses intéressantes options telles que ses deux valises d'origine, son hard-top entièrement refait ainsi que sa radio d'origine avec son antenne Hirschmann. La voiture est livrée avec l'ancienne « registration cards » américaine au nom des Hanes, ses 5 manuels d'origine, y compris son rarissime carnet d'entretien, sa trousse à outils, son manuel de d'origine ainsi que son titre de circulation néerlandais. Ce grand classique qui possède encore son moteur d'origine, se présente dans un superbe état après une restauration de qualité.
C'est une voiture exceptionnelle à l'historique suivi et extrêmement bien restaurée qui est équipée d'options très désirables.

The car presented here was delivered new in California, San Diego, where it remained in the hands of the same family, the Hanes family, from 1957 to 2004, until it was bought directly from them by Mr. Van Amelsfoort. A demanding collector, Mr. Van Amelsfoort wanted a car with a known history and in good original condition with no trace of rust, or accidents. As shown in the photographs included in the file, in 2004 the car was in good condition.
The owner called for a full restoration of the automobile (invoices and photos are included in the car's file). It was restored by Star Classics, a well-known Mercedes restorer in Den Bosch, Holland. The photographic record of restoration shows that the car was completely stripped bare from the tubular chassis. The engine and transmission were reviewed (invoices), the interior, the hood, and the hardtop were redone. The car is delivered in black with red interior, which was the original colour combination, and stands today in beautiful condition. It is still equipped with a number of interesting features including its two original suitcases, the completely restored hardtop, and its original radio with a Hirschmann antenna. Also accompanying the car are the American "registration cards" in the name of the Hanes family, its five original manuals, including its rare service book, its toolkit, the original user manual, and its Dutch title. This great classic, that still has its original engine, is in superb condition after its quality restoration. It is an exceptional automobile, with well-documented history, and highly desirable extra features.





253

Carte grise française normale
French title
Châssis n° SCAZN 02A4HCX 21700

✔ La Spirit version longue
Long wheelbase version of the Spirit
✔ Bel état d'origine
Excellent original condition

€ 12 000 / 18 000
Sans réserve
No reserve

1987 ROLLS-ROYCE Silver Spur

Lointaine héritière de l'excellente Silver Shadow apparue en 1965, dotée du moteur V8 en alliage léger installé déjà sur la Silver Cloud III, dernière Rolls-Royce à châssis séparé, la Silver Spur apparut en 1980 sous la forme d'une version allongée de 11 cm de la Silver Spirit lancée en même temps. Déjà la Shadow II de 1976 avait introduit d'importants perfectionnements sur le châssis-coque à quatre roues indépendantes de la première Shadow: direction à crémaillère assistée, allumage électronique, nouvelle géométrie de suspension avant, pneus à profil bas plus larges, le tout améliorant le comportement dynamique et les performances de cette voiture de deux tonnes au confort légendaire.
En 1980, la Silver Spirit marqua l'introduction d'une nouvelle caisse plus basse et plus large, dotée d'une surface vitrée agrandie et d'une calandre plus basse. La nouvelle Rolls bénéficiait également d'une nouvelle géométrie des suspensions arrière qui lui donna à la fois un meilleur niveau de confort et un comportement dynamique encore plus sain à grande vitesse. La version Silver Spur accordait aussi aux passagers arrière davantage d'espace.
Cette Silver Spur de juillet 1987 est la propriété du vendeur depuis 1994. C'est une deuxième main, d'origine américaine qui affiche 95 000 miles (environ 150 000 km) au compteur. Dans son état d'origine, carrosserie noir avec filets dorés et toit en vinyle noir, l'intérieur est en bon état et le cuir noir de la sellerie montre une belle patine. Les vitres sont teintées et le compartiment arrière est équipé de repose-pieds et de tablettes au dos des sièges avant. La voiture possède son outillage de bord d'origine et ses manuels d'utilisation et d'entretien, sa carte grise française normale et son contrôle technique. Elle est accompagnée d'un important dossier de factures de réparations et d'entretien émises de 2006 à décembre 2010 ainsi que d'un rapport d'expertise de février 2007.

A descendant of the magnificent Silver Shadow which first appeared in 1965, the Silver Spur was launched in 1980 as a long wheelbase version of the Silver Spirit which appeared at the same time.
Powered by the same V8 engine that was in the last Rolls-Royce to employ a separate chassis, the Silver Cloud III, the car featured all round independent suspension as on the first Shadow, and benefitted from developments to the chassis seen in the 1976 Shadow II: assisted rack and pinion steering, electronic ignition, improvements to the front suspension, wider low-profile tyres. All these modifications improved the handling and performance of the 2-tonne car whose comfort was legendary.
The Silver Spirit heralded the introduction of a wider and lower body incorporating a larger area of glass and a lower radiator grille. The new car also had improved self-levelling rear suspension which gave it both a greater level of comfort and more dynamic handling at high speed. The Silver Spur version offered a larger rear passenger compartment.
The present owner bought this July 1987 Silver Spur from its original US owner in 1994, and it has covered 95,000 miles. It is in good original condition, finished in black with gold coach line and black vinyl roof. The interior is in good condition and the black leather upholstery displays a nice patina. With tinted windows, foot rests and picnic tables in the rear compartment, the car comes with its original toolkit, user and service manuals, French registration document (Carte Grise) and contrôle technique (French MOT).
There is a comprehensive file of bills detailing all work carried out between 2006 and December 2010 and a technical appraisal from February 2007.



254

Mise en vente par BMW France / *Sold by BMW France*

Carte grise française
French title
Châssis n° WBABA91000AL05448

✔ Le plaisir d'un roadster sportif et joueur
Fun and sporty roadster
✔ Modèle rare, concept exceptionnel dans la gamme BMW
Rare model, new concept in the BMW range
✔ 227 km d'origine, provenance impeccable
227 km from new, BMW France provenance

€ 30 000 / 40 000

1994 BMW Z1

Depuis la splendide 507 des années 1950, BMW n'avait pas produit de roadster sportif. Jusqu'à la Z1... Initialement conçue comme "vitrine technologique" mettant en avant les capacités d'innovation de BMW, elle fut imaginée à partir d'une feuille blanche par le département BMW Technik. Sa présentation au Salon de Francfort 1987 rencontra un incroyable succès. "Génial !, écrivait ainsi L'Automobile Magazine. C'est l'adjectif qui vient à l'esprit devant ce petit roadster musclé, trapu, bas, charmant, conçu uniquement pour le plaisir de conduire." Pour répondre à cet enthousiasme, BMW la produira à cadence réduite : 8 000 exemplaires de Z1 verront le jour ce qui en fait, dans cette catégorie, une rareté. En France, elle était vendue 375 000 F en 1990, se situant au niveau des très hauts de gamme.
L'équipe réunie autour de Harm Lagaay et Ulrich Bez avait réussi une voiture vraiment originale, offrant dans une carrosserie découvrable les qualités sportives d'un coupé. Le châssis-coque en acier, habillé de panneaux composites, était d'une grande rigidité, ce qui évitait la tendance habituelle des cabriolets à "se tortiller" en virage. La répartition des masses idéale et l'aérodynamique soignée participaient à l'excellent comportement de la Z1. Aussi joueuse qu'agréable, elle pouvait exploiter tout la quintessence du six cylindres 2,5 litres 170 ch dont le son mélodieux n'avait d'égal que les performances brillantes. Enfin, détail fascinant : pour s'ouvrir, les portes s'escamotaient dans les bas de caisses.
La voiture proposée ici appartient à BMW France et n'a parcouru que 227 km depuis l'origine. Elle représente une opportunité exceptionnelle d'acquérir un exemplaire quasiment neuf de la voiture qui a été synonyme du renouveau des roadsters chez BMW. Sa conception et son histoire l'éloignent des voitures de série classiques. Valeur sure, elle permet de profiter du pur plaisir de la conduite sous le soleil de l'été !

After the splendid 507 built during the 1950s, BMW didn't produce another sports roadster. Until the Z1…. Initially conceived as a 'technological showcase' to display their innovative capabilities, it was designed from scratch by the technological department at BMW. Its presentation at the 1987 Frankfurt Motor Show was a huge success. « Brilliant ! » wrote L'Automobile Magazine. «This is the adjective which comes to mind when standing in front of this little roadster, powerful, compact, low, delightful, designed purely for the pleasure of driving. ». Following this enthusiastic response, BMW produced a limited number : 8,000 models were built, making them extremely rare. In France the Z1 sold for 375,000F in 1990, placing it in a very exclusive bracket.
The team, led by Harm Lagaay and Ulrich Bez had succeeded in creating a totally original car that offered an open roadster with all the sporty qualities of a coupé. With plastic panels bolted onto a galvanised steel chassis, the Z1 had great strength, avoiding the loss of rigidity found in many cabriolets when cornering. Perfect weight distribution and attention to aerodynamics meant that the Z1 had excellent handling. Both fun and easy to drive, the car could exploit the full potential of the six cylinder, 2.5-litre 170 bhp engine, whose sporty engine note matched its punchy performance. Finally, a fascinating detail : to get into the car, the doors retracted vertically into its body.
The car on offer belongs to BMW France and has covered a mere 227km from new. Here is an exceptional opportunity to acquire an essentially new example of the car that is synonymous with the resurgence of the roadster at BMW. Its conception and history separates it from other classic cars. What good value, and what better way to enjoy driving in the summer sunshine !







255

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° DB6 2530 LN
Moteur / *Engine*
n° 400 / 2546 / V

✔ Rare version Vantage
Rare Vantage version
✔ Quatre vraies places
Real four seater
✔ Puissance, raffinement et exclusivité
Powerful, stylish and exclusive

€ 220 000 / 240 000

Conduite à gauche / *Left hand drive*

1966 ASTON MARTIN DB6 Vantage

Lorsque David Brown récupéra en 1947 Aston Martin en quasi-faillite, on le connaissait plus pour son usine de tracteurs que pour sa capacité à produire des voitures de sport. Pourtant, en quelques années, il va réussir à établir le nom comme synonyme de style et de puissance. Les voitures auxquelles il va donner naissance s'accommoderont parfaitement du teint hâlé d'une clientèle fréquentant Saville Row pour ses costumes sur mesure et traversant la Manche pour de longues randonnées continentales jusqu'au casino de Monte Carlo. Cette imagerie a bien sûr trouvé son apogée avec les films de James Bond, la première DB5 de l'agent 007 s'accordant parfaitement à son flegme séducteur. Les DB2, DB2/4 et DB MkIII posaient les premiers jalons de cette série portant les initiales de David Brown, mais c'est à partir de la DB4 qu'elle va s'exprimer pleinement, avec un six cylindres double arbre plus élaboré que les précédents et une carrosserie plongeant ses racines au soleil de l'Italie, chez Touring. Parallèlement, David Brown s'est lancé dans un programme de compétition qui va asseoir encore la réputation de la marque, surtout après la victoire de la DBR1 Roy Salvadori et Carroll Shelby aux 24 Heures du Mans 1959, venant enfin récompenser plusieurs années d'efforts.
Ultime aboutissement de la série des Aston Martin "DB", la DB6 est aussi la seule à offrir quatre places confortables. Avec ses phares profilés et son arrière tronqué inspiré des projets "DP" de compétition, elle bénéficie d'une aérodynamique soignée tout en conservant le charme de la ligne originelle. Dans cette version Vantage, le fameux six cylindres est notamment équipé de carburateurs Weber, ce qui permet de faire passer la puissance à 325 ch et de doter cet élégant coupé de remarquables performances. L'aménagement intérieur est conforme à ce que l'on peut attendre d'une Aston Martin de cette époque : luxe, raffinement et finition artisanale. Après une production totale de 1 753 exemplaires, la DB6 laissera en 1971 la place à la DBS, qui prend une voie stylistique radicalement différente.

When David Brown bought a near bankrupt Aston Martin in 1947, he was better known for producing tractors than sports cars. However, within a few years he went on to establish the name that is now synonymous with style and power. The cars he created were perfectly suited to the tanned clientèle with their Saville Row suits who crossed the channel for leisurely drives down to the casino in Monte Carlo. This image was fixed forever by the James Bond films, with agent 007's first DB5 a perfect partner to the suave playboy. The DB2, DB2/4 and DBIII were the first milestones in the line of cars that carried David Brown's initials, but the style of the series blossomed with the DB4, which had a more elaborate six cylinder twin cam engine and showed its Italian roots in the stunning Touring bodywork. At the same time David Brown launched himself into a racing programme which secured the marque's reputation. The Roy Salvadori/Carroll Shelby victory in a DBR1 at the 1959 24 Heures du Mans was just reward for years of hard work.

The ultimate incarnation of the Aston Martin DB series, the DB6 is also the only four-seater version. With its streamlined headlights and distinctive cut-off tail inspired by the 'DP' competition projects, it improved aerodynamics but retained the charisma of the original styling. In this Vantage version, the famous six-cylinder engine benefits from Weber carburettors increasing power to 325bhp and improving the performance of this elegant coupé. The interior shows flair typical for an Aston Martin of this period and is furnished luxuriously with style and flawless finishing. After a production of 1,753 examples, the DB6 gave way to the DBS, which took on a radically different style.



Son actuel propriétaire a fait l'acquisition de cette voiture en 1991 et a couvert 24 000 km depuis sa restauration. La teinte gris anthracite de cette DB6 Vantage se marie magnifiquement avec son intérieur de cuir Connolly rouge et ses roues à rayons chromées. Son équipement d'origine compte un système d'air conditionné, modifié pour se conformer aux contraintes environnementales. Elle est équipée de ceintures de sécurité, d'une batterie neuve, de pneus Michelin 215/70 VR 15 et a bénéficié de plusieurs améliorations techniques comme une assistance de freins Delphi LR18230 et LR17818 et un démarreur renforcé type AEN 404. La pompe à essence a été remise en état et la voiture comporte un différentiel autobloquant, avec un rapport de pont de 3,73 à 1. Cette splendide DB6 Vantage est vendue avec son cric d'origine, quelques outils, son manuel d'utilisation, un manuel d'atelier Aston Martin ainsi que plusieurs pièces de rechange : pompe à essence, filtres à air et huile, courroies de dynamo et de climatiseur. Son contrôle technique est valable jusqu'au 28 octobre 2012, et elle représente une occasion rare d'acquérir une voiture mariant magnifiquement style, confort et performances.

The current owner bought this car in 1991 and has covered 24,000km since its restoration. The anthracite grey paintwork of this DB6 matches the red Connolly leather interior and chrome wire wheels perfectly. The original air-conditioning has been modified to comply with environmental regulations. It is fitted with seat-belts, a new battery, 215/70 VR 15 Michelin tyres, and benefits from several technical improvements including a Delphi LR18230/LR17818 servo unit and a reinforced AEN 404 starter motor. The fuel pump has been overhauled and the car has limited slip differential with a ratio of 3,73 :1. This splendid car is sold with its original jack, tools, owner's manual, Aston Martin workshop manual along with a selection of spare parts : fuel pump, air and oil filters, parts for the dynamo and airconditioning unit. Its 'contrôle technique' (MOT) is valid until 28 October 2012, and this represents a rare opportunity to purchase a car marrying great style, comfort and performance.



256

Carte grise française
French title
Châssis n°
SCFAA11165K100451
Moteur / *Engine*
n° AM/0200497

✔ Modèle de la renaissance d'Aston Martin
The Aston Martin renaissance model
✔ Entretien régulier et suivi
Regular and careful maintenance
✔ le mythe Aston accessible
Get involved in the Aston Martin legend

€ 15 000 / 25 000
Sans réserve
No reserve

1995 ASTON MARTIN DB7 Coupé

L'arrivée en 1987 de Ford dans le capital d'Aston Martin va sauver la marque d'un déclin annoncé. Après la Virage, Aston Martin s'engage résolument dans une nouvelle voie, tant sur le plan du style que de la mécanique. La DB7 lancée en 1993 va puiser sa légitimité et son charme dans les Aston Martin des années 1950 et 1960. Pour commencer, elle retrouve un six cylindres en ligne, sur une plateforme dérivée de la Jaguar XK8. Ensuite, elle adopte un dessin qui, signé Ian Callum, reprend les traits marquants des anciennes Aston, comme la forme de calandre, en les intégrant dans une ligne fluide et racée. Enfin, elle retrouve les initiales "DB" de David Brown, qui ont fait la gloire de la marque. Fort de 335 ch, le 3,2 litres emmène cette belle automobile à 260 km/h. Bien née, elle remportera un énorme succès qui va permettre à Aston Martin de retrouver la sérénité perdue.

Achetée en 2008 par son actuel propriétaire chez Runnymede Motor (spécialiste britannique en voitures de sport et de luxe), la DB7 que nous présentons affiche 128 800 miles. Comme en témoignent les tampons apposés tous les six mois environ sur son carnet d'entretien, elle a fait l'objet d'un suivi constant, dans le réseau Aston Martin ou chez des spécialistes de la marque. En 2001, alors qu'elle avait parcouru 49 630 miles (80 000 km), elle a bénéficié d'un remplacement moteur chez Chiltern Aston Car Care Works, à Baringdon, pour un montant de 25 000 £ (facture jointe au dossier). D'origine anglaise, elle a été immatriculée en France par son propriétaire actuel, grâce au certificat de conformité délivré par Auto Performance Paris, importateur officiel Aston Martin. Habitant la France mais travaillant à Genève, le vendeur a fait régulièrement entretenir sa voiture chez Keller Motorcars, puis chez Bellido, à Genève. De couleur gris métallisé avec intérieur gris clair, cette conduite à droite immatriculée en France offre une présentation de qualité et un suivi d'entretien assidu.

Ford's 1987 investment in the capital of Aston Martin saved this historic make from its much-publicised decline. After the Virage, Aston Martin resolutely decided to follow a new direction in both style and mechanics. The DB7, launched in 1993, owes much of its charm and indeed legitimacy to the Aston Martins of the 1950s and 1960s. First, it has six in-line cylinders on a platform derived from the Jaguar XK8. Next, it adopts a design that has the signature of Ian Callum all over, including the distinctive features of the old Astons, such as the radiator grille shape, including them in an elegant and streamlined body. Finally, it still carries the "DB" initials of David Brown, which are the crowning glory of the make. With 335 horse power, the 3.2-litre capacity gives this magnificent car a top speed of 260 km/h (162 mph). With its noble lineage, this car was a huge success that helped the troubled Aston Martin firm to rediscover its lost peace of mind.

Purchased in 2008 by its current owner from Runnymede Motor, a British specialist in sports and luxury cars, the DB7 on offer shows a mileage of 128,800. As the tickets appended to the maintenance manual every six months witness, this car has been constantly maintained within the Aston Martin network or by specialists in the make. In 2001, when it had covered 49,630 miles (80,000 km), it underwent a total engine replacement at the Chiltern Aston Car Care Works in Baringdon costing £25,000 (bill on file). This car, manufactured in England, was registered in France by its current owner through the certificate of compliance issued by the official Aston Martin importer Auto Performance Paris. Living in France but working in Geneva, the vendor has had the car regularly serviced at Keller Motorcars and then at Bellido in Geneva. With its metallic grey colour and pale grey interior, this right-hand drive French-registered vehicle offers excellent-quality presentation and a history of careful and continuous service.



257

Carte grise française
French title
Châssis n° 1321786
Moteur / *Engine*
n° 99H353E-H277087

✔ Auto entièrement restaurée
Fully restored by professionals
✔ Rare dans cet état
In unusually good condition
✔ Pratique pour la ville
Practical around town

€ 18 000 / 22 000

1970 AUSTIN Countryman MK II

En janvier 1960, 5 mois après le lancement de la Mini, une Mini utilitaire vit le jour sous la forme d'un petit break tôlé ou vitré, appelé Mini Van et était équipé du moteur de 8.48 cm3 ; Le succès fut très vif auprès des commerçant et des artisans puisque 521 494 exemplaires furent assemblés et dès 1967 le moteur 998 cm3 fut installé. En septembre 1960, deux nouvelles versions embourgeoisées apparurent sous la forme d'un break bois vitré. Elles étaient importées en France sous l'appellation Baby 850 Countryman et Morris Mini Traveller et 214 543 exemplaires virent le jour jusqu'en octobre 1969.

La voiture de la vente est une des dernières fabriquées et équipée du moteur 998 cm3. Cet attachant petit break a été restauré entièrement par les ateliers SFR Automobiles à Paris. En 2009.La caisse à été mise à nu et repeinte dans sa couleur d'origine, « Almond green ».L'intérieur est en simili cuir gris clair. Elle n'a parcouru depuis que 1000 km d'après le vendeur. Une révision générale sera effectuée avant la vente par SFR Automobile.

In January 1960, 5 months after the launch of the Mini, a Mini utility vehicle was produced in the form of a small estate car with metal or glazed rear panels. It was called the Mini Van and it came equipped with an 8.48 cm3 engine. It was a huge hit with dealers and artisans alike: 521,494 models were made and, as of 1967, a 998 cm3 engine was fitted. In September 1960, two new gentrified models appeared, taking the form of a glazed rear panel estate with wood inserts. These cars were imported into France under the name Baby 850 Countryman and Morris Mini Traveller and, prior to October 1969, 214,543 of them were produced.

The car for sale is one of the latest to be manufactured and it is fitted with a 998 cm3 engine. This charming small estate car has been fully restored at the workshops of SFR Automobiles in Paris. In 2009, the shell was stripped and repainted in its original colour, Almond Green. It has a pale grey faux leather interior. According to the vendor, it has only 1,000 km on the clock. A general overhaul of the vehicle is to be completed by SFR Automobile prior to sale.







258

Sans titre
de circulation
No title

✔ Occasion unique d'acquérir un prototype du film réunissant deux acteurs populaires
A unique opportunity to acquire a prototype from a film featuring two well-known actors
✔ Fabrication par une équipe de professionnels
Made by a team of professionals
✔ Renault 4 la plus rapide du monde
The fastest Renault 4 in the world
✔ Achat synonyme d'une bonne action
A purchase synonymous with a good move

Sans réserve
No reserve

Vendue au profit de la Fondation de France / *Sold for the benefit of Fondation de France*

2010 PROTOTYPE RENAULT 4 SUR BASE BX GTI DU FILM «RIEN À DÉCLARER»

A bord de sa Ferrari 348, l'homme vient de passer en trombe un pick-up 504, lorsqu'une étrange Renault 4 le rattrape et le double à tombeau ouvert, pilotée par deux douaniers qui lui font signe de ralentir... Vous avez reconnu cette scène du film "Rien à déclarer", où Dany Boon et Didier Poelvoorde sont au volant d'une Renault 4 "bodybuildée", suffisamment rapide pour mettre la main au collet des malfaiteurs.
Bien que la voiture ne soit pas dotée, comme l'indique dans le film son sympathique préparateur, d'un moteur d'Alpine suralimenté, elle s'appuie tout de même sur une plateforme de BX GTI renforcée, dont le moteur doit approcher 140 ch. Cette mécanique présente l'avantage de sa suspension hydraulique, qui permet à l'auto de s'abaisser comme un prototype ou de s'élever pour traverser les champs de betteraves.
Quant à la carrosserie, elle provient d'une 4L, transformée en deux portes et dotée des indispensables attributs sportifs comme ailes élargies, spoiler, prise d'air et aileron. A l'intérieur, des baquets OMP et un tableau de bord à cadrans ronds accueillent le pilote.
La réalisation de cette voiture hors du commun a été confiée à Jean-Claude Lagniez. Pilote de course, il a commencé sa carrière de cascadeur en 1976 aux côtés de Rémy Julienne. Après plusieurs films et quelques doublages de Roger Moore dans James Bond, il crée Ciné Cascade en 1985. Depuis, il s'est entouré d'une équipe de pilotes confirmés et les films, cascades et poursuites en tous genres se sont succédés. En 2003, ils remportent le prix de la meilleure cascade automobile, lors des très réputées "Taurus World Stunt Awards", à Los Angeles.
La voiture réalisée pour "Rien à déclarer" l'a donc été avec la compétence d'une équipe chevronnée. Autant l'aspect visuel était important pour les besoins du film, autant l'ensemble de la voiture devait être solide et fiable, pour la sécurité. On est donc très loin d'un bricolage d'amateur.
Elle représente une occasion rare d'acquérir une voiture de film et, qui plus est, une version "gonflée" de la Renault 4, qui vient de fêter ses 50 ans : beau cadeau d'anniversaire !
La voiture est vendue sans frais supplémentaires. Le produit intégral sera reversé à la Fondation de France selon le souhait de M. Dany Boon et de Pathé Distribution.

In his Ferrari 348, the man has just hurtled past a 504 pick-up when a strange Renault 4 catches him up and races with him at breakneck speed, driven by two customs officers who signal to him to slow down. You remember this scene from "Rien à déclarer", in which Dany Boon and Didier Poelvoorde are at the wheel of a "body-built" Renault 4 fast enough for the do-badders to be grabbed by the collars. Although the car is not, as the helpful assistant indicates in the film, equipped with a supercharged Alpine engine, it relies nevertheless on a reinforced BX GTI platform with an engine of almost 140 horsepower. This mechanical arrangement presents the advantage of having hydraulic suspension, which allows the car to drop down like a prototype or rise up to cross the beet fields. The bodywork, meanwhile, comes from a 4L transformed into a two-door and equipped with essential sports-car features such as wider wings, spoiler, air intake and aileron. Inside, OMP bucket seats and a dashboard with round dials welcome the driver (or is that pilot?)
The job of producing this very special car was entrusted to racing driver Jean-Claude Lagniez, who started working as a stuntman in 1976 alongside Rémy Julienne. After appearing in several films and doubling for Roger Moore in James Bond, he started Ciné Cascade in 1985. Since then, he has surrounded himself with a team of experienced drivers and a series of films, stunts and pursuits of all kinds has followed. In 2003, they won the prize for the best vehicle stunt at the famed "Taurus World Stunt Awards", in Los Angeles.
The car produced for the movie "Rien à déclarer" was therefore made with all the skill and competence of an experienced team. Although the appearance was important for the requirements of the film, the whole car needed to be solid and reliable for safety purposes, making it anything but an amateur job.
This is a rare opportunity to acquire a film car and, more than that, a "souped-up" version of the Renault 4, which has just celebrated its 50th anniversary: what a birthday present!
The car is sold without additional costs. The whole of the purchase price will be paid to the Fondation de France according to the wishes of Dany Boon and Pathé Distribution.











PROVENANT D'UNE IMPORTANTE COLLECTION ESPAGNOLE

COMING FROM AN IMPORTANT SPANISH COLLECTION

LOTS 59 À 62

259

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 189 01185
00124 (selon carte grise)

✔ Modèle de prestige
Prestige model
✔ Très belle mécanique
Magnificent mechanics
✔ Une classique des années 1950
A 1950s classic

€ 35 000 / 50 000

1958 MERCEDES-BENZ 300D (W189) «Adenauer»

Destinée aux services officiels et aux grands acteurs économiques, la 300 réussit également à l'exportation. Sur le plan mécanique, elle évolue en 300b (125 ch et freins agrandis en fonction de sa masse) et 300c (nouvelle suspension arrière monopivot et boîte automatique à trois rapports depuis septembre 1955 à la place de la boîte manuelle à quatre rapports) jusqu'à la 300d de 1957, construite sur le châssis allongé de 10 cm de la version dite « Adenauer ». Son style est légèrement modernisé avec des vitrages agrandis totalement escamotables et un nouveau dessin des ailes arrière tandis que sa puissance passe de 125 à 160 ch grâce à une injection mécanique Bosch. Toutes versions confondues, la Mercedes 300 n'a été produite qu'à 11 430 exemplaires de 1951 à 1962.

Cette Mercedes-Benz 300d de 1958 à injection, provenant de l'ancienne collection du Dr Jeanson du Musée de Nogent l'Artaud, est une limousine dite 'Adenauer' sans montants centraux, avec toit ouvrant et custode arrière démontable. De couleur beige clair avec intérieur en cuir bordeaux passepoilé ivoire en très bel état, comme les moquettes, sa peinture est très légèrement craquelée et patinée, ses chromes sont en bon état comme ses pneus à flancs blancs. Équipée de la direction assistée, elle possède sa radio Becker Mexico d'origine et de belles boiseries vernies, entre autres finitions de qualité. Son fonctionnement est impeccable et ses freins ont été refaits.

Aimed at official departments and major economic actors, the 300 was also a successful export. At the mechanical level, it developed into the 300b (125 hp and bigger brakes according to mass) and the 300c (new single-pivot rear suspension and automatic three-speed gear box from September 1955 instead of the manual four-speed gearbox) and then into the 300d in 1957, built on a chassis 10 cm longer in the "Adenauer" version. Its style was slightly modernised, with larger and completely retractable windows and a new rear wing design, and its power increased from 125 to 160 hp thanks to the Bosch mechanical injection method. The total number of Mercedes 300s, all versions together, was only 11,430 between 1951 and 1962.

This 1958 Mercedes-Benz 300d with injection, originating from the former collection of Dr Jeanson from the Museum of Nogent l'Artaud, is an "Adenauer" limousine without central mountings but with an opening roof and demountable rear quarter panel. Pale beige in colour, with an interior of bound ivory leather in splendid condition, and fitted carpeting, the paint has very slight cracking and patina, but the chrome is in good condition as are the white-walled tyres. Equipped with power steering, it still has its original Becker Mexico radio and splendid varnished woodwork, together with other quality finishings. Its performance is excellent and its brakes have been replaced.



260

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 1027 214

✔ Rivale de la Phantom III
Rival to the Phantom III
✔ Prestige et raffinement du V12
The prestige and refinement of the V12
✔ Le plaisir du cabriolet en plus
The delight of the convertible added

€ 170 000 / 210 000

1937 PACKARD 15E SERIE V12 Convertible Victoria

Bien installée parmi les grandes marques de luxe américaines avant 1914 grâce à une grosse six-cylindres souple et silencieuse, Packard réplique à la Cadillac V8 de 1915 avec un ambitieux V12, aussi lent que fiable qui sera produit jusqu'en 1924. Après neuf années de six et de huit-cylindres dont la qualité ne cesse de s'élever, Packard revient au V12 en 1932 alors que les ventes se sont effondrées l'année précédente en raison de la crise issue du krach de 1929. Il s'agit cette fois d'un moteur monobloc, toujours à soupapes dites latérales, mais celle-ci, commandées par un seul arbre à cames central et des basculeurs, sont presque horizontales et en tête. L'ajout de poussoirs hydrauliques concourt au merveilleux silence des V12 de Packard qui rivalise sur ce point avec Lincoln, Cadillac et Rolls-Royce. Avec une cylindrée de 7,3 litres, il développe sans forcer 150 ch à 3 200 tr/min, soit le double de son ancêtre abandonné seulement dix ans auparavant. En 1934, ce beau moteur qui tourne relativement vite bénéficie pour le bloc d'une nouvelle qualité de fonte moins sensible à l'usure tandis qu'un radiateur d'huile vient améliorer le graissage et permet d'en porter la puissance à 160 ch.

Firmly established amongst the great American de luxe names before 1914, thanks to its quiet, flexible six-cylinder engine, Packard replied to the 1915 Cadillac V8 with an ambitious V12 model, as slow as it was reliable, produced until 1924. After nine years with six and eight cylinders and ever-improving quality, Packard moved on to the V12 in 1932 following the sales collapse of the previous year following the crisis triggered by the 1929 crash. This vehicle has a motor-cylinder block, still with so-called side-valves, but the valves, being commanded by a single central camshaft and pivots, are almost horizontal and overhead. The inclusion of hydraulic lifters produces the dramatic quietness of the Packard V12, which rivals that of Lincoln, Cadillac and Rolls-Royce. With a capacity of 7.3 litres, it effortlessly develops 150 hp at 3,200 rpm, twice the output of its ancestor abandoned just ten years before. In 1934, this relatively fast-turning engine benefited from the inclusion of a block made of new-quality iron, quite sensitive to wear, while an oil radiator improved the lubrication and helped raise the output to 160 hp.







Si la nouvelle V12 9e Série sort avec un châssis conventionnel, après qu'une traction avant a été envisagée, elle offre une boîte entièrement synchronisée, des freins mécaniques assistés par dépression et des amortisseurs réglables au tableau de bord. Coûtant entre 3700 et 8 000 dollars selon la carrosserie, la Twin Six de 1932 est une voiture exclusive produite à moins de 550 exemplaires, vraisemblablement en raison de la crise alors à son apogée aux Etats -Unis. Pour des raisons de prestige, Packard conservera la douze-cylindres à son catalogue jusqu'en 1939 en l'appelant simplement Twelve à partir de 1933, non sans l'améliorer fondamentalement en la dotant de freins hydrauliques assistés, d'un moteur porté à 7,7 litres et 175 ch en août 1934, puis de roues avant indépendantes en 1937 suivant l'exemple de la petite et plus abordable One Twenty de 1935 qui avait inauguré en même temps les freins hydrauliques. Ainsi peu à peu modernisée, cette grande et prestigieuse voiture conserve toute sa dignité et son niveau de confort jusqu'en 1940, année de son abandon. Voiture mythique, symbole de la voiture de prestige américaine à la fois somptueuse et sobre (au moins dans sa présentation), elle reste aux yeux des amateurs d'américaines la Packard par excellence.

La 1507 présentée ici est une V12 15e Série de janvier 1937, la série V12 la plus vendue avec 1 300 unités du fait de la reprise économique sensible depuis 1935. Carrossée en Convertible Victoria (cabriolet deux portes quatre/ cinq places sous capote) par Dietrich, elle se présente en excellent état à l'extérieur, de teinte bordeaux, comme à l'intérieur, drap beige et cuir bordeaux. Le tableau de bord complet est fini en faux bois comme les boiseries. Seuls manquent les cendriers. Les glaces latérales sont complétées de déflecteurs. Ses éclairages d'origine sont complets. Son fonctionnement est impeccable à l'exception de la radio (option d'époque). Elle possède sa capote et son couvre-capote beige.
Très belle, majestueuse, mais avec une touche « sport », c'est une automobile idéale pour les concours d'élégance avec ses deux roues de secours dans les ailes et ses pneus à flancs blancs. Importée des Etats-Unis, elle est immatriculée en Espagne (CE) depuis 2006.

Although the new Series 9 V12 was issued with a conventional chassis, after a front-wheel drive was envisaged, it offers a completely synchronised box, depression-assisted mechanical brakes, and shock absorbers adjustable from the dashboard. Costing between $3,700 and $8,000, depending on the bodywork, the 1932 Twin Six was an exclusive car of which less than 550 models were produced, probably because of the still severe crisis in the USA. For reasons of prestige, Packard kept the 12-cylinder in its catalogue from 1933 onwards, calling it simply the "Twelve", but not without giving it fundamental improvements in the form of assisted hydraulic brakes, an 7.7-litre engine with 175 hp in August 1934 and independent front wheels in 1937, following the example of the smaller and more accessible One-Twenty of 1935, which included hydraulic brakes at the same time. By being steadily modernised in this way, this magnificent large car preserved all its dignity and comfort until it was abandoned in 1940. This legendary car, the very symbol of the American prestige car both sumptuous and sober (at least in its appearance), remains the Packard par excellence in the eyes of lovers of American cars.

The 1507 on offer here is a Series 15 V12 from January 1937. This is the most sold V12 series, with 1,300 models following the noticeable economic recovery from 1935 onwards. With Victoria Convertible bodywork (two-door cabriolet with four-five seats under a sunroof) by Dietrich, it is in excellent condition inside, with claret red and beige sheeting and deep-red leather in the interior. The complete dashboard is in false wood, as is the woodwork. Only the ashtrays are missing. The side windows are equipped with deflectors. All the original lights are available. The performance is impeccable, with the exception of the radio (an option of the time). It still has its sunroof and beige sunroof cover.
This beautiful, majestic car, with just a suspicion of sportiness, is ideal for style competitions with its two spare wheels secreted in the wings and its white-walled tyres. Imported from the USA, it has been registered in Spain (CE) since 2006.

















261

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 412705

✔ Le haut de gamme américain
Top of the American range
✔ Rivale de la Phantom III
Rival to the Phantom III
✔ Prestige et raffinement du V12
The prestige and refinement of the V12

€ 75 000 / 95 000

Provenant de la famille de Maurice Maeterlinck

1938 PACKARD 16E Série V12 Berline

Cette berline quatre/cinq places Packard 1607 bleu marine foncé se présente en excellent état, conforme à l'origine avec son intérieur en drap bleu foncé vraisemblablement refait vers 1980. Acquise par le vendeur en 1989, elle provient de la famille de l'écrivain Maurice Maeterlinck, prix Nobel de littérature en 1911. En très bon état de fonctionnement, sauf la radio (option d'époque), elle affiche 65 000 miles (100 000 km environ) depuis l'origine. Sans coffre, mais avec un porte-malle, elle est équipée de deux roues de secours logées dans les ailes avant d'un style nouveau et chaussée de pneus à flancs blancs. L'intérieur est complet avec tous ses instruments de bord, son volant en plastique blanc d'époque et ses boiseries. Pour la première fois chez Packard, le pare-brise est à deux glaces en V avec moulure chromée centrale. Berline courte et donc plus maniable, elle est destinée à l'automobiliste sans chauffeur et le collectionneur utilisateur actuel appréciera toujours le couple énorme délivré par le douze-cylindres dans un silence impressionnant comme le parfum d'époque de l'ambiance intérieure propre à une voiture soigneusement entretenue, mais jamais désassemblée. Prête à rouler, elle possède son titre de circulation espagnol (CE).

This navy blue Packard 1607 4-5 seater sedan is offered in excellent condition, consistent with the original with its dark-blue sheeting interior probably replaced in around 1980. Acquired by the seller in 1989, it came from the family of the writer Maurice Maeterlinck, the 1911 winner of the Nobel Prize for Literature. In excellent working condition apart from the radio (option of the time), it shows 65,000 miles (approx. 100,000 km) on the clock since the beginning. With no boot but a hamper-carried instead, it comes with two spare wheels concealed in the new-style front wings and white-walled tyres. The interior is complete with all the dashboard instruments, the white plastic steering wheel of the time, and its woodwork. For the first time in a Packard, the windscreen is in split "V" form with a central chromed moulding. This shorter and therefore more easily handled sedan is intended for motor enthusiasts without chauffeurs and the current collector-user will appreciate the enormous torque generated by the twelve-cylinder in an impressive quiet as well as the period scent of the interior, particular to a carefully maintained but dismantled car. This car, ready for the road, still has its Spanish title (CE).











262

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 47390
Moteur / *Engine*
n° 47390

✔ Voiture très recherchée et performante
Very sought-after car and competitive
✔ Restauration de qualité
Quality restoration
✔ Élégénace intemporelle
So stylish

€ 100 000 / 130 000

1936 DELAHAYE Type 135 Sport (18 CV) Cabriolet Chapron

Delahaye propose à la clientèle à partir du Salon de Paris 1935 (année modèle 1936), outre les types 134 et 138, deux familles de modèles sur châssis 135. La première dotée du moteur 18 CV 3,2 litres comprend le type 135 Sport normal à un carburateur de 95 ch réels et le type 135 Coupe des Alpes à trois carburateurs de 110 ch. La deuxième famille est équipée d'un moteur semblable, mais porté à 3,5 litres (20 CV) en versions 135 N (Normal) à un carburateur de 110 ch, 135 Compétition à trois carburateurs de 120 ch et 135 Spécial à châssis raccourci et allégé réservé à la compétition. Tout se présente donc bien pour Delahaye en 1936 avec une gamme stabilisée, équilibrée et susceptible de développements et des débouchés à l'exportation favorisé par un franc faible, en particulier sur le marché britannique. Au Salon d'octobre 1936, à Paris, les séries 135 bien au point ne sont guère améliorées sinon par le montage des nouveaux carburateurs Solex et de la boîte Cotal en option.
De splendides carrosseries attirent la presse et le public des connaisseurs sur les stands de Chapron, Henri-Labourdette, Figoni, Guilloré et Saoutchik, mais le stand Delahaye présente surtout des modèles de semi série dont le cabriolet quatre places Chapron qui va devenir la spécialité du grand carrossier lequel vient d'augmenter sa capacité de production. Chapron produit deux types de carrosserie pour chacun des deux modèles, coach et décapotable : le modèle en semi série catalogué par l'usine et non signé et le modèle maison signé Chapron exécuté sur mesures directement pour l'acheteur. La maison de Levallois se distingue particulièrement dans l'exécution du cabriolet 4 places avec capote à trois positions : fermée, Mylord (ouverte à l'avant) et totalement ouverte. Une Delahaye décapotable cataloguée coûte en version standard au moins 55 500 F en 1936, soit environ le double d'une Citroën traction avant 11 CV. Les modèles Chapron Luxe sont réalisés sur devis.

Apart from the types 134 and 138, at the 1935 Paris Motor Show (the 1936 model year) Delahaye offered its clients two families of models based on the 135 chassis. The first to have the 18CV 3.2 litre engine was the normal type 135 Sport with a carburettor of with a real 95hp and the type 135 Coupe des Alpes with three carburettors with 110hp. The second family was equipped with a similar engine, but uprated to 3.5 litres (20CV) in the 135N (Normal) versions with one carburettor with 110hp, the 135 Competition with three carburettors with 120hp and the 135 Special with a shortened lighter chassis for competition. So, everything looked good for Delahaye in 1936 with a stable and balanced range with developments in the offing and export outlets helped by a weak Franc, in particular on the British market. At the 1936 Paris Motor Show, the perfected 135 series had no improvements except the addition of the new Solex carburettors and the optional Cotal gearbox. Gorgeous bodywork attracted the press and the knowledgeable public on the stands of Chapron, Henri-Labourdette, Figoni, Guilloré and Saoutchik, but the Delahaye stand in particular presented semi-series models including the Chapron four seat cabriolet that was to become the speciality of the great coachbuilder and increase its production capacity.
Chapron produced two types of bodywork for each of the coach and convertible models: the semi-series unsigned factory model, and the house model signed Chapron and custom built directly for the purchaser. The house of Levallois was particularly distinguished in building the 4 seater cabriolet with a top that had three positions: closed, Mylord (opened at the front), and fully open. In its standard version, the list price of a convertible Delahaye was at least 55,000 francs in 1936, about double that of a Citroen Traction Avant 11CV. The Luxury Chapron models were made to order.



La voiture proposée – n° de châssis 47390 - est une Delahaye 135 Sport 18 CV de 1936 carrossée initialement en coach série par Chapron (n° de fabrication 5304) livré le 14 novembre 1936 au Dr Puech. On la retrouve bien plus tard au musée de Sanary en dépôt-vente (immatriculée 5370 PT 13) avant son achat par M. Varraud à Brive (n° d'immatriculation 1688 JN 43) qui la céda à un collectionneur espagnol. Il apparaît qu'à un certain moment, sa carrosserie de coach a été remplacée par une caisse de cabriolet Chapron et que son moteur a été équipé de trois carburateurs au lieu d'un (option type Coupe des Alpes possible à l'époque même en après-vente). De couleur bleu marine et ivoire (peinture ancienne) avec intérieur en cuir parchemin restauré, capote et couvre-capote beige, elle possède de belles boiseries marquetées. Elle est équipée de roues fils (option d'époque) avec pneus à flancs blancs, d'un pare-brise ouvrant et la roue de secours est logée dans le coffre. En état de marche, elle a participé à de nombreux rallyes et se présente avec son titre de circulation espagnol.

The car offered for sale, with chassis No. 47390, is a 1936 Delahaye 135 Sport 18CV with bodywork initially in the coach series by Chapron (manufacture No. 5304) delivered on 14 November 1936 to Dr Puech. It was later stationed at the Sanary Museum in the sales warehouse (registration 5370 PT 13) before it was purchased by Mr Varraud in Brive (registration No. 1688 JN 43) who then sold it to a collector in Spain. It therefore appears that at some time its coach bodywork was replaced by a Chapron cabriolet body and its engine was fitted with three carburettors instead of one (Coupe des Alpes option which was possible at the time, even as an after-sales option). In marine blue and ivory paintwork (the old paintwork) with the interior in restored parchment leather and beige top cover, it has beautiful inlaid wood panelling. It is fitted with four wire wheels (an option at the time) with white-wall tyres, an opening windscreen and the spare wheel is stored in the boot. In running order, it has taken part in numerous rallies and is presented with its Spanish vehicle title.





263

Carte grise française
French title
Châssis n° 39293

✔ Une vraie « Trèfle »
A real "Clover"
✔ Totalement restaurée
Completely restored

€ 10 000 / 15 000
Sans résrve
No reserve

1924 CITROËN TYPE C3 (5 HP) "Trèfle"

Il n'est plus besoin de présenter celle qui deviendra la célèbre Citroën 5 HP « Trèfle » à trois places. La première Type C est lancée au Salon de Paris 1921 sous la forme d'une petite torpédo deux places dérivée de la première Citroën, la Type A de 1919. Elle évoluera en C2 pour 1923 (avec un châssis renforcé) et en C3 (empattement allongé) pour 1925. Celle-ci est toujours proposée en torpédo et en cabriolet deux places, mais aussi en torpédo à trois places en trèfle. Le succès de la C3 (30 000 unités produites en 1925 dans les trois styles) n'empêchera pas André Citroën de la supprimer en mai 1926. Sa facilité de conduite, sa robustesse et sa longévité deviendront légendaires et certaines 5 HP circulaient encore quotidiennement plus de vingt-cinq ans après leur sortie d'usine.

La voiture proposée a été acquise dans l'Essonne en 1996 auprès d'un particulier qui la possédait depuis 1988. Achetée en état d'origine, la voiture a été restaurée par un ancien mécanicien dans le strict respect de l'origine (moteur, radiateur, électricité, etc). Le travail a été très bien fait. Une voiture très désirable. Elle possède sa carte grise française de collection.

The car that became the celebrated three-seater "Trèfle" (Clover) 5HP Citroën needs no introduction. The first Type C was launched at the 1921 Salon de Paris in the shape of a small two-seater torpedo based on the first Citroën, the 1919 Type A. By 1923 this had become the C2 (with a reinforced chassis) and by 1925 the C3 (with extended wheelbase) had appeared. This wheelbase is always available in torpedo and two-seat convertible, and also in the "clover" three-seater torpedo. The success of the C3 (30,000 cars produced in 1925 in the three styles) did not however deter André Citroën from stopping production in May 1926. The ease of driving it, plus its robustness and long life-span, are legendary and some 5-HPs are still on the road every day more than 25 years after leaving the factory.

The car on offer was bought in Essonne in 1996 from a private owner who had had it since 1988. Bought in its original state, the car was restored by a retired mechanic with respect for all the original features (engine, radiator, electrics etc.). The standard of the work was excellent. This very desirable car holds a French collector's title.



264

Carte grise française de collection
French classic car title
Châssis n° WDB10704412005826

✔ Côte encore raisonnable
Inexpensive classic
✔ Qualité de fabrication
Manufacturing quality
✔ Prête pour cet été
Ready for this summer

€ 15 000 / 20 000
Sans réserve
No reserve

1972 MERCEDES-BENZ 450 SL Cabriolet

La série 107 de Mercedes-Benz qui apparaît en avril 1971 introduit tant d'innovations sur tous les points (style, châssis, moteurs) qu'elle pourra vivre jusqu'en 1986 avec seulement des évolutions dictées par l'adaptation aux conditions économiques générales, aux chocs pétroliers, aux avancées techniques et aux normes sécuritaires et environnementales sans renoncer à son concept initial : luxe et performances. La série SL qui groupe les modèles à tendance sportive naît à la même date sous les traits de la superbe 350 SL à moteur V8 de 200 ch essentiellement destinée au marché américain. Un moteur 4,5 est ajouté à la gamme en 1971 qui représente le fer de lance du modèle, avec son moteur coupleux, elle est conçue pour cruiser cheveux au vent tout en ayant une bonne réserve de puissance.

La voiture que nous présentons est noir, intérieur noir. La capote a été changée récemment et son hard-top permet une utilisation hivernale. Cet agréable cabriolet a été utilisé comme deuxième voiture en Californie avant d'être acheté par le propriétaire actuel en 2009 via le spécialiste anglais « the SL Shop ». Il se présente dans une sobre livrée et représente un compromis idéal permettant de rouler en voiture de collection sans en avoir les soucis.
Carte grise française de collection

The Mercedes-Benz 107 Series, which was launched in April 1971, introduced so many innovations on all points (style, chassis and engines) that it was able to survive until 1986 without any changes other than those required for adaptation to general economic conditions, oil crises, technological advances and environmental and safety standards, without abandoning its initial concept: luxury and performance. The SL Series, the generic name for its sports models, was created at that same time in the shape of the superb 350 SL with a 200 hp V8 engine, aimed mainly at the American market. A 4.5-litre engine was added to the range in 1971 and represents the flagship of the model range; with its high-torque engine, it is designed to cruise top-down whilst having a lot of power in reserve.

The vehicle that we are showing is black with a black interior. The hood has recently been changed and its hard top enables it to be used in the winter. This attractive cabriolet was used as a second car in California before being purchased by the present owner in 2009 through the UK specialist, "The SL Shop". The distinctive appearance of this car is simple and it represents a perfect compromise, allowing you to drive a classic car without having to worry about it.
French classic car registration documents



265

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 916009
Moteur / *Engine*
926355

✔ Dernière Alfa Romeo artisanale, à finition luxueuse
The last handbuilt Alfa Romeo, with luxury appointments
✔ Deux propriétaires seulement
Only two owners
✔ Voiture bien préservée
Well maintained

€ 120 000 / 150 000

Deux propriétaires depuis l'origine / *Two owners from new*

1949 ALFA ROMEO 6C 2500 Cabriolet Pininfarina

Pendant la seconde Guerre Mondiale, Alfa Romeo trouve le moyen de produire quelques 6C 2500 Sport et Super Sport entre les bombardements et l'effort de guerre. L'une d'elle termine même deuxième aux Mille Milles 1940, entre les mains de Nino Farina.
Au lendemain du conflit, en 1946, il s'agit de remettre le pays sur pieds et les constructeurs automobiles ont fort à faire. Pour répondre à la demande immédiate, il adaptent les recettes des années trente. Chez Alfa Romeo, la 6C 2500 reprend du service et c'est à cette époque que les plus belles carrosseries vont l'habiller, réalisées en acier et/ou aluminium, sans structure bois. Touring produit notamment un coupé racé surnommé "Villa d'Este" et Pininfarina propose l'élégant cabriolet que l'on retrouve dans ces pages. Jusqu'en 1953, la production de ce modèle exclusif et cher reste confidentielle : sur les 14 années d'existence, on compte 2 594 exemplaires de 6C 2500, tous modèles confondus. Elle est la dernière Alfa Romeo grand style. La marque étudie alors un modèle plus abordable, de plus grande diffusion : ce sera la 1900, lancée en 1951.

Ce cabriolet Pininfarina a été livré neuf en Espagne, où il a été importé sur autorisation spéciale du ministre du Commerce, M. Arburua. Par l'intermédiaire de l'importateur Alfa Romeo Ruiz Jimenez, il a été vendu à un certain M. Dioniso, chef des agents de Bourse de Madrid. Celui-ci en a fait cadeau à sa maîtresse, Mme Emilia Sierra. L'actuel vendeur de l'auto n'en est que le second propriétaire et la possède depuis 30 ans environ. Il l'a fait restaurer il y a une vingtaine d'années. De peinture rouge bordeaux avec intérieur couleur parchemin patiné, elle est pourvue de moquettes en bon état, de même que les chromes. Elle est complète, avec tous ses accessoires et commandes de tableau de bord. La capote beige est un peu desséchée mais se présente encore très convenablement et la voiture est bien chaussée de Michelin Confort 6.00/650x18. Le propriétaire nous confirme que le moteur tourne bien (mais nécessiterait un petit réglage pour éviter les bruits à froid) et que la voiture se présente en bon état d'usage, avec un petit bruit de transmission à l'accélération. Pour l'amateur, il s'agit d'une occasion inespérée d'acquérir un modèle Alfa Romeo rare, témoin d'une époque où la marque milanaise produisait des automobiles de grand luxe, fabriquées quasiment à l'unité.

During World War II, Alfa Romeo found a way of producing several 6C 2500 Sport and Super Sport models between the bombing and the war effort. One of them even came second in the 1940 Mille Miglia race with Nina Farina at the wheel.
After the war, in 1946 the country had to be put back on its feet and automobile builders had much to do. To meet immediate demand, they adapted the recipe from the 1930s. At Alfa Romeo, the 6C 2500 was put back into service and it was at that time that the most beautiful bodywork was used to clothe it, produced in steel and/or aluminium, without any wood structure. Touring in particular produced a thoroughbred coupe nicknamed the Villa d'Este and Pininfarina offered the elegant cabriolet that can be found in these pages.
Up to 1953, production of this exclusive and expensive model remained secret and, over its 14 year life, 2,594 examples of the 6C 2500 were produced in all models. It is the last of the luxury Alfa Romeos. The marque then began designing a more affordable model to be sold in greater numbers. This was the 1900 model, launched in 1951.

This Pininfarina cabriolet was delivered new in Spain where it was imported on the special authorisation by the Minister for Trade, Mr Arburua. Through the agency of the Alfa Romeo importer, Ruiz Jimenez, it was sold to a Mr Dioniso, head of the Madrid Stock Exchange agents. He gave it as a gift to his mistress, Ms Emilia Sierra. The current seller of the car is only the second owner and has owned it for about 30 years. He had it restored about twenty years ago. In wine red paint and with smooth parchment interior, its carpets and chromework are in good condition. It is complete with all its accessories and dashboard controls. The beige roof has dried out a little but is still very decent and the car is well shod with Michelin Comfort 6.00/650x18 tyres.
The owner has confirmed that the engine runs well (but requires a little tuning to avoid noise when cold) and that the car is presented in a good state of repair, with a little transmission whine on acceleration. For the car lover, this is an unexpected opportunity to acquire a rare Alfa Romeo model that bears witness to a time when the marque from Milan produced luxury cars, manufactured almost completely individually.









266

Titre de circulation US, dédouanée
US title, duties paid
Châssis n° 213083

✔ Voiture saine "black plates"
Very sound car
✔ Travaux récents
Recently restored
✔ Boite 4 rapports
4-speed transmission

€ 35 000 / 45 000

1954 AUSTIN-HEALEY 100/4

Donald Healey sentit très vite, lors de ses nombreux voyages aux Etats-Unis, après la deuxième guerre mondiale, le besoin d'une petite voiture sportive dont le moteur serait dérivé de la série, donc un peu coûteux et d'une carrosserie deux places, belle et rustique à la fois mais son moteur quatre cylindres de 2600 cm3 dépassait tout de même les 175 km/h. L'Austin Healey 100, sous sa forme d'origine, la BN1, se vendit à 10688 exemplaires entre 1953 et 1955, plus d'une centaine par semaine aux Etats-Unis.
La voiture de la vente provient de Californie où elle séjourna depuis l'origine, elle est encore munie de ses typiques plaques noires californiennes. Beaucoup de travaux ont été effectués récemment tels le train avant et la barre anti-roulis qui ont été refaits, les disques les étriers de freins, les flexibles, les garnitures et les garnitures. Les carburateurs viennent d'être refaits ainsi que l'allumage. Les 4 pneus, et le chrome des pare-chocs sont neufs. Le réservoir d'essence à été remplacé par un neuf en aluminium La capote en Mohair est neuve ainsi que les tapis noir et les sièges en simili cuir noir à passepoil rouge. Elle est équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports de BN 2.

During his numerous trips to the United States after the Second World War, Donald Healey very soon discovered the need for a little sports car with an engine from the series. Hence, the fairly pricey 2-seater was born. It was handsome and rustic but its four-cylinder, 2600 cm3 engine still reached above 175 km/h.
The original form of the Austin Healey 100, the BN1, sold 10,688 examples between 1953 and 1955, amounting to more than one hundred or so sales a week in the US.
The example for sale comes from California, where it has always been kept, and it still bears its typical Californian black plates. It has recently undergone a lot of work and, as such, the front wheel axle unit and anti-roll bar, brake discs and calipers, flexible hoses and brake linings have been restored. The carburettors have just been restored, as has the ignition. All four tires and the chrome on the bumpers are brand new. The petrol tank has been replaced with a brand new aluminium one. The Mohair hood is brand new and so are the black carpets, black faux leather seats and the red piping. The car is fitted with BN2 4-speed transmission.





Steve Mc Queen dans un modèle similaire
Steve Mc Queen in a similar model
© DR

267

Carte grise française
French title
Châssis n° 1024
Moteur / *Engine*
n° 85416 457 V 0408HT

✔ Rare Série I
rare series I
✔ Sensations Extraordinaires
an extraordinary drive
✔ Exotique et collectionnable
unusual and collectible

€ 30 000 / 40 000

1965 EXCALIBUR Série I SS

En 1964, le designer Brook Stevens s'inspira de la fabuleuse Mercedes SSK roadster pour concevoir sa première réplique sur le châssis d'une Studebaker Lark cabriolet des années soixante, par la suite, les séries 1 furent motorisées par des ensembles motopropulseur Chevrolet Corvette 327 CI en remplacement des Ford 289 CI et par d'autres moteurs du groupe General Motors, car en 1966, un autre roadster moins spartiate vint le remplacer et en 1968 il se vit lui même épaulé par un torpédo (phaëton), offrant quatre vraies places.
La SS 100 est la première réplique fabriquée en petite série en 1965 et seulement à 168 exemplaires et possède aux yeux des collectionneurs un statut spécial. Bien conçue, très légère et équipée d'un moteur de Chevrolet Corvette de plus 300 chevaux, l'Excalibur SS 100 est un régal à conduire.

La voiture de la vente totalise 17000 miles au compteur, elle est équipée de pneus Pirelli
P 4000 neufs montés sur des roues Rudge chromées, de deux ventilateurs électriques, d'un avertisseur à compresseur à 4 trompes et d'un robinet coupe batterie. Le levier de vitesses provient de chez Hurst et le compte- tours installé sur le tableau de bord en aluminium guilloché est de marque Sun Super Tach II. La capote est manquante. L'intérieur est en cuir blanc d'origine et les tapis en laine Bordeaux bordées de cuir blanc.
Les sensations sont proches de celles éprouvées au volant d'une AC Cobra.

In 1964, the designer Brook Stevens took inspiration from the fabulous Mercedes SSK roadster to design his first replica, using the chassis of a 1960s Studebaker Lark cabriolet. Thereafter, series 1 cars were powered by Chevrolet Corvette 327 CI drive trains and those from other General Motors engines rather than the Ford 289 CI, because in 1966 it was replaced by another, less Spartan roadster and in 1968 it was joined by a true 4-seater, the Torpedo Phaeton.
In 1965, the SS 100 was the first replica to be manufactured in short runs (only 168 examples were released) and in the eyes of collectors it possesses a special status. Well-designed, very light and equipped with a Chevrolet Corvette engine exceeding 300 horsepower, the Excalibur SS 100 is a pleasure to drive.

The car for sale has 17,000 miles on the clock and comes equipped with brand new P4000 Pirelli tyres mounted on to Rudge chrome wheels, two electric fans, a 4-trumpet compressor horn and a battery cut-off switch. The gear stick was sourced at Hurst and the revolution counter fitted to the aluminium guilloche dashboard is by Sun Super Tach II. The hood is missing. It still has the original white leather interior and the carpets are made from Bordeaux wool, bordered with white leather. When driving this car, it almost feels like you are at the wheel of an AC Cobra.



268

Carte grise française
French title
Châssis n° 0915

✔ Citadine idéale, version rapide "avec permis"
Ideal city car, fast version "with a permit"
✔ Look ludique
Toy-car look
✔ 250 km au compteur
250 km on the clock

€ 5 000 / 8 000
Sans réserve
No reserve

2002 LIGIER JS22 BE-UP, quadricycle lourd

Grand sportif, Guy Ligier se fait un nom dans le sport automobile au début des années 1960, notamment à bord d'une Ford GT40 dont il partage le volant dans les épreuves d'endurance avec son ami Jo Schlesser. Ensemble, ils décident de se lancer dans la construction de voitures de sport. Malheureusement, Jo succombe à ses blessures lors de son accident au GP de France 1968 mais Guy Ligier lui reste fidèle avec les lettres "JS" qu'il attribue aux voitures de sa fabrication. La JS1 fait sa première apparition au Salon de Paris 1969 : Guy Ligier est désormais constructeur automobile. Parallèlement, il continue la compétition comme patron d'écurie et ses voitures de Formule 1, à partir de 1976, remporteront quelques beaux résultats dont une seconde place au championnat du Monde des constructeurs en 1980. Après plusieurs années en demi-teinte, l'écurie devient "Prost Grand Prix" en 1997.
Entretemps, Guy Ligier s'est tourné vers une autre spécialité, moins prestigieuse mais très prometteuse, celle des voitures sans permis. Cette spécificité française autorise les plus de 16 ans sans permis à prendre le volant de petites autos de moins de 350 kg et ne dépassant pas 45 km/h. Guy Ligier accompagne le développement de ce marché, très dynamique aujourd'hui.
La Ligier Be-Up, lancée au début de la décennie 2000, est à mi-chemin entre auto et scooter. D'allure et usage ludique, elle est dépourvue de portes et bénéficie d'un design au top de la mode, conçu par Laura Giugiaro. Elle est disponible en deux motorisations, un bicylindre diesel développant 5,6 ch (limitée à 45 km/h) et une version essence atteignant 85 km/h.

De couleur grise avec sièges bleu, cette Ligier Be-Up est la version "rapide", réservée aux titulaires d'un permis de conduire. Elle n'affiche que 250 km et vient de bénéficier d'une révision complète du carburateur. Extrêmement ludique et amusante à conduire, cette auto nerveuse et facile à garer permet de se faufiler en ville en restant à l'abri des intempéries. Les avantages du scooter, sans les inconvénients.

The great sportsman, Guy Ligier, made his name in car sports at the beginning of the 1960s, in a Ford GT40 whose wheel he shared in endurance tests with his friend Jo Schlesser. Together they decided to go into the construction of sports cars. Unfortunately, Jo succumbed to injuries from his accident in the French Grand Prix in 1968, but Guy Ligier remained faithful to him with the letters "JS" which he gave to the cars he manufactured. The JS1 first appeared at the Salon de Paris in 1969: Guy Ligier was now a car manufacturer. At the same time, he continued to compete as team owner and, from 1976, his Formula 1 cars had some great results, including second place in the world championship of car manufacturers in 1980. After several years of lacklustre performances, the team became "Prost Grand Prix" in 1997.
In the meantime, Guy Ligier turned his hand to another speciality, less prestigious, but very promising, that of no-licence cars. This uniquely French speciality authorises those under the age of 16, without a licence, to drive small cars of less than 350 kg which do not exceed 45 km/h. Guy Ligier follows the development of this market, which is very lively today.
The Ligier Be-Up, launched at the beginning of the decade of 2000, is halfway between a car and a scooter. With a playful appearance and use, it has no doors and a high fashion design, by Laura Giugiaro. It is available with two engines, a diesel flat-twin engine which provides up to 5.6 hp (limited to 45 km/h) and a petrol version which reaches 85 km/h.

Grey, with blue seats, this Ligier Be-Up is the "fast" version, reserved for those with a driving licence. It only has 250 km on the clock and has just undergone a full service of the carburettor. Extremely playful and fun to drive, this nervous car which is easy to park, makes it possible to thread through the traffic in town while sheltered from bad weather. The advantages of the scooter, without the disadvantages.

INDEX

A

1949 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Cabriolet 265
1961 Alfa Romeo Giulietta Spider 207
1961 Aston Martin DB4 Série 3 220
1958 Aston Martin DB2/4 Mk III Coupé 209
1966 Aston Martin DB6 Vantage 255
1995 Aston Martin DB7 Coupé RHD 256
1994 Aston Martin Virage Volante 204
1970 Austin Countryman Mk II 257
1954 Austin Healey 100-4 BN1 266

B

1922 Bentely 3L Sports Tourer 219
1986 Bentley Continental Cabriolet 234
1997 Bentley Continental T 232
1994 BMW Z1 254
1934 Bugatti 57 Coupé Ventoux 247
1931 Bugatti Type 46 Coupé 4 portes Vanvooren 238
1961 Buick 225 Electra Cabriolet 205

C

1965 Chevrolette Corvette 327 ci Cabriolet 229
1924 Citroën 5cv Trèfle Type C3 263
1962 Citroën DS 19 Cabriolet 230
1965 Citroën DS 21 Le Dandy Chapron 231
1970 Citroën DS 21 ie Cabriolet Chapron 248
1936 Citroën Traction 7C Faux Cabriolet 212

D, E

1936 Delahaye 135 Sport Cabriolet Chapron 262
1965 Excalibur Série 1 SS 100 267

F

1963 Ferrari 250 GTE 2+2 Coupé Pininfarina 246
1968 Ferrari 275 GTB/4 berlinette Pininfarina 239
2003 Ferrari 550 Barchetta 211
Harley Davidson 1340

H

1998 Heritage Custom par ATS 236
1937 Hispano Suiza J12
Coupé Chauffeur Franay 241
1935 Hispano Suiza K6 Cabriolet
Letourneur & Marchand 240

i, J

1928 Invicta Type NLC 4,5L Tourer Skiff 249
1967 Jaguar 420 251
1967 Jaguar 420 G 250
1958 Jaguar MK VIII 217
1974 Jaguar Type E V12 Cabriolet 218
1992 Jaguar XJ220 Coupé 210
1999 Jaguar XJR Shooting Break 233

L

1969 Lamborghini Miura S 226
1954 Lancia Aurelia B20 GT 4e série 214
1961 Lancia Flaminia 2,5L Zagato 225
1967 Lancia Flaminia Touring Cabriolet 244
2002 Ligier JS 22 Be-Up 268

M

2002 Maserati 4200 GT Coupé Cambiocorsa 203
1969 Maserati Ghibli 4.9 L 242
1966 Maserati Mistral 4L 243
1970 Mercedes 280 SL Cabriolet 206
1957 Mercedes 300 SL Roadster 252
1972 Mercedes 450 SL 264
1968 Mercedes Benz 280 SE cabriolet 224
1968 Mercedes Benz 280 SL 245
1958 Mercedes Benz 300 D 259
1960 Mercedes Benz 300d Limousine Hard Top 222
1987 Mercedes Benz 500 “Etoile” 223
1964 Mercedes Benz 600
Limousine Pullman 4 portes 221

N, P

2003 Nissan Micra Yves Saint Laurent 235
1937 Packard 1507 V12 Cabriolet 260
1938 Packard 1607 Twelve Berline 262
1957 Porsche 356 A 1600 Speedster 215
1960 Porsche 356 B Roadster Super 90 213
1956 Porsche 356A Carrera Speedster 216
1989 Porsche 930 Turbo 228
1995 Porsche 993 Turbo 227
2010 Prototype Renault 4 sur base BX GTI
du film «Rien à déclarer» 258

R

1964 Riva Super Ariston 208
1973 Rolls Royce Corniche Coupé 202
1973 Rolls Royce Phantom I 40/50 HP Torpedo 237
1969 Rolls Royce Silver Shadow I 201
1987 Rolls Royce Silver Spur 253

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.
Les rapports entre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1 – 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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, les rapports, les étiquettes ou 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 arrondissements légaux.

Banque partenaire :

Neuflize OBC
ABN AMRO

2 – La vente

a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.
Toutefois Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui
se sera manifesté avant la vente.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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.
A toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan aura acceptés.
Si Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.
Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de refuser 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan, 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.

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 :

Automobile

Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes :
• De 1 à 150 000 euros : 15 % + TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 150 000 euros : 10 % + TVA au taux en vigueur

Automobilia

• 23 % + TVA au taux en vigueur

a) - Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

b) - 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.

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

d) - Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en b), il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

e) - 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. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

f) - Les véhicules précédés d'un astérisque (*) nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 5,5 % en sus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente, à défaut de quoi cette TVA ne pourra être remboursée.

g) - 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.

h) - L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 13 juin 2011 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

i) - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 13 juin 2011 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 20 juin 2011 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour.
La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

j) 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 enrichisseurs 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.

4 – 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.

5 – Compétences législative et juridictionnelle

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).

1) Lots en provenance hors CEE : (indiqués par un ●)
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % du prix d'adjudication).

2) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.
Un adjudicataire CEE justifiant d'un no de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.
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 3 000 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 ou 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).

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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 d'Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

c) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, 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-Briest-Poulain-F.Tajan serait avérée insuffisante.

d) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.
Dans l'intervalle Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport.
A 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 d'un mois à compter de l'adjudication, la vente
est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dûs par l'adjudicataire défaillant.
En outre, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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.

e) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les septs 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.

f) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

6 – Les incidents de la 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

c) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises.
Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.

7 – Préemption de l'État français

L'Etat 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'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

8 – Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan dispose d'une dérogation légale 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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 représentation de l'œuvre.

Banque partenaire
Code Banque : 30788
Code Guichet : 00900
Numéro de Compte : 01229470004
Clé RIB : 54

Identifiant international de compte bancaire IBAN/International Bank Account Number
FR76 3078 8009 0001 2294 7000 454

CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.
In such capacity Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan acts as the agent of theseller who contracts with the buyer.
The relationships between Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified bysaleroom notices or oral indications given at the time of the sale, which will berecorded in the official sale record.

1 – 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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 estimations can be provided in several currencies; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding

Bank :

Neuflize OBC
ABN AMRO

2 – The sale

a) in order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan before the sale, so as to have their personal identity data recorded.
Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.
Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan, 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-Briest-Poulain-F. Tajan may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.
Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will bear no liability / responsability 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan which have been deemed acceptable.
Should Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference.
Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will conduct auction sales at their discretion, in accordance with established practices.
Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan, 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.

3 – The performance of the sale

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes:

Classic cars

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackes:
- **From 1 to 150 000 euros: 15% + current VAT**
- **Over 150 000 euros: 10% + current VAT**

Automobilia

- **23% + current VAT**

a) - Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

b) - 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.

c) - For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

d) - Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under b), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

e) - 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 non-circulating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

f) - The vehicles preceded by an asterisk (*) have been consigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 5.5% in addition to the hammer price, for which buyers from outside the EEC will be able to be reimbursed on presentation of export documentation within a time limit of one month after the sale, failing which it will not be possible to obtain reimbursement of such VAT.

g) - The buyer has the burden and the exclusive responsibility for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

h) - The removal of vehicles must absolutely take place by Monday 13th June 2011, at the latest.

i) - Cars that have not been collected on Monday 13th June 2011 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car at the risks of their owner.
The storage cost is offered until Monday 20th June 2011 and will then be invoiced € 20 + VAT per day.
Cars will not be released until storage charges haves been paid.
Buyers must satisfy themselves that they have collected all relevant log books, documents and keys relating to their lot at the time of collection.
It is stongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

4 – 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.

5 – Law and Jurisdiction

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.

1) Lots from outside the EEC : (indentified by an)
In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 19,6% for jewelry).

2) The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC.
An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.
The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export licence is required.
The purchaser will be authorized to pay by the following means :
- in cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizen, up to 15 000 euros, costs and taxes included, for foreign citizen on presentation of their identity papers.
- By cheque or 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)".

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

c) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, 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-Briest-Poulain-F.Tajan would prove unsufficient.

d) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes.In the meantime Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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 a month 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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.

e) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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.

6 – The incidents of the 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

c) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan as guidance.
Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will not be liable for errors of conversion.

7 – Pre-emption of the French state

The French state in 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-Briest-Poulain-F.Tajan will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

8 – Intellectual Property Right - Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan's 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.

Banque partenaire
Code Banque : 14978
Code Guichet : 00100
Numéro de Compte : 01229470004
Clé RIB : 34

Identifiant international de compte bancaire IBAN/International Bank Account Number
FR76 1497 8001 0001 2294 7000 434



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 3

VENTE EN PRÉPARATION • 30 OCTOBRE 2011
HÔTEL MARCEL DASSAULT • 7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIII^E

ARTCURIAL MOTORCARS

Contacts :
Matthieu Lamoure,
Pierre Novikoff,
Frédéric Stoesser,
Iris Hummel
+33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com

Maison de Vente aux enchères
agrément n° 2001-005





« Meguiar's,
offre une brillance éternelle à ma Healey. »

Hervé Chevalier, Club Healey France.

Meguiar's since 1901

CEUX QUI CONNAISSENT L'AUTOMOBILE...
CONNAISSENT MEGUIAR'S !

Appelez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus proche, en appelant le N° Vert 0 800 905 925 ou visitez notre site: www.meguiars.fr

The private bank for historic motor racing

La banque privée passionnée du sport motorisé historique

Proud sponsors of / Fiers d'être le partenaire de : Le Mans Classic; Classic Endurance Racing; Dix Mille Tours; Spa Classic; Pau Historique; Donington Historic Festival; RAC Woodcote Trophy; London to Brighton Run; Gstaad Classic; DolderClassics.



Practitioners of the craft of private banking

Les praticiens de l'art du private banking

EFG International

EFG International's global family of private banking businesses operates in over 50 locations in 30 countries · Les établissements de private banking du groupe EFG International opèrent dans plus de 50 villes dans 30 pays · Including/entre autres à: Paris, London, Luxembourg, Zurich, Geneva, Monaco, Stockholm, New York, Miami, Toronto, The Bahamas, Dubai, Hong Kong, Singapore. www.efginternational.com



LYONEL FEININGER, HAFEN VON SWINEMÜNDE, 1915, huile sur toile, 75 x 101 cm
Provenance : Collection Hugo Simon, Berlin, Paris - Collection Roger-Jean Spiri, Paris
Est.: 1 500 000 — 2 000 000 €

Vendu au profit de l'Institut Curie, du Secours Populaire Français et de la Fondation Mondiale Recherche et Prévention Sida – Unesco
Vendu en collaboration avec Millon & Associés

ART MODERNE

DIMANCHE 29 MAI 2011 À 18H
HÔTEL MARCEL DASSAULT • 7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • 75008 PARIS

Exposition à New-York :
du 2 au 5 mai 2011 chez Moeller Fine Art,
36 East 64th Street

Exposition à Cologne :
du 10 au 12 mai 2011 chez Kunsthaus Lempertz,
Neumarkt 3

Exposition à Zurich :
les 17 et 18 mai 2011 chez Koller
Auktionen, Hardturmstrasse 102

Exposition à Paris :
du vendredi 27 au dimanche
29 mai de 11h à 19h

Catalogue en ligne :
www.artcurial.com

Contacts :
Violaine de La Brosse-Ferrand
Bruno Jaubert
+33 (0)1 42 99 20 35
bjaubert@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

Maison de Vente aux enchères
agrément n° 2001-005

BRÉGUET
Chronographe acier avec calendrier et phase
de lune n°4885415/2424, dans sa boite d'origine.
Vendue avec ses papiers.
Est. : 20 000 – 30 000 €

BAGUE
En or gris et or jaune sertie d'un rubis ovale
de 6,02 ct épaulé de deux diamants demi-lune.
Certificat Gübelin • Est. : 200 000 – 250 000 €

IMPORTANTS BIJOUX ET HORLOGERIE DE COLLECTION

VENTE EN PRÉPARATION • 26 ET 27 JUILLET 2011
HÔTEL HERMITAGE • SQUARE BEAUMARCHAIS • MONTE-CARLO

Journées d'expertises à Paris, Hôtel Dassault :
Bijoux : les 7 juin et 5 juillet
Montres : les 6 juin et 4 juillet

Journées d'expertises à Marseille :
Jeudi 19 mai
et mercredi 15 juin

Journées d'expertises à Monte-Carlo :
Mercredi 1er juin

Contact :
Julie Valade
+33 (0)1 42 99 16 41
jvalade@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

INTÉRIEURS 2011

L'ART DE VIVRE AVEC L'ART

AD DONNE CARTE BLANCHE À 12 DÉCORATEURS CHEZ ARTCURIAL

INDIA MAHDAVI, OLIVIA PUTMAN,
ROXANE RODRIGUEZ, FRANÇOIS-JOSEPH GRAF,
CHAHAN MINASSIAN, PIERRE YOVANOVITCH,
LAURENT BUTTAZZONI, FRÉDÉRIC LAVAUD,
JEAN-LOUIS DENIOT, JOSEPH DIRAND,
TRISTAN AUER, THIERRY LEMAIRE

DU 12 AU 22 SEPTEMBRE 2011



SMALL MEDIUM LARGE

A SELLING EXHIBITION AT DONJON DE VEZ
SEPTEMBER – OCTOBER 2011

A project by Francis Briest
Curated by Susanne van Hagen

Contact:
Guillaume Mallecot | sml@donjondevez.com

PAPIER À EN-TÊTE DE LA BANQUE

ARTCURIAL MOTORCARS
7, ROND-POINT DES CHAMPS ELYSÉES
75008 PARIS, FRANCE
TÉL. : +33(0)1 42 99 20 56
FAX : +33(0)1 42 99 16 39

Objet : (nom de l'enchérisseur)

Messieurs,

Nous vous informons par la présente que (nom de la banque) **honorera et garantira de manière**

irrévocable le paiement de tout chèque rendu par notre client (nom du client)

à hauteur de (montant garanti) **sur le compte numéro** (numéro de compte)

Il ne sera fait opposition à aucun chèque.
La présente lettre de garantie ne concernera que les chèques émis à l'ordre d'Artcurial pour des achats effectués à la vente aux enchères "Artcurial Motorcars à Rétromobile" du 4 février 2011.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

(signature, fonction et numéro de téléphone du représentant de la banque) (signature du client)

MODÈLE

BANK LETTERHEAD

ARTCURIAL MOTORCARS
7, ROND-POINT DES CHAMPS ELYSÉES
75008 PARIS, FRANCE
TÉL. : +33(0)1 42 99 20 56
FAX : +33(0)1 42 99 16 39

Re : (bidder's name)

Dear Sirss,

This letter serves as your notification that (bank name) **will irrevocably honor and guarantee**

payment of any cheque written by our customer (customer's name) **up to the amount**

of (customer's account number) **and drawn on account number** (amount guaranteed)

No stop payments will be issued.
This Letter of Guarantee will apply only to cheques made payable to Artcurial for purchases made at the Retromobile auction on February 4th 2011.

Your sincerely,

(Bank Officer's Signature, Title and Phone Number) (Customer's Signature)

MODEL

LIVRAISON ET STOCKAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé
le lundi 13 juin 2011 au soir après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 13 juin 2011 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture.
Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 20 juin 2011 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour.

DELIVERY AND STORAGE

The removal of vehicles must take place by Monday13th of June 2011.

Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car.
Storage cost is offered until Monday 20th of June 2011 and will then be invoiced € 20 + VAT per day.

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS
RECOMMENDED SHIPPERS

TRANSPORT PREVOST
16, Chemin des Carrouges
93140 Bondy
Tel : +33 (0)1 48 12 29 99
Fax : +33 (0)1 49 35 19 59
contact@prevost-transports.com

POLYGON TRANSPORT
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3 PB
Tel : +44 2380 871 555
gill@polygon-transport.com

CARS EUROPE
The Old Airfield Site
Bury Road - Chedburgh
Suffolk IP29 4UQ – UK
Tel:+44 (0)1284 850 950
Email: info@carseurope.net

PROCHAINES VENTES
UPCOMING AUCTIONS

Octobre 2011/OCTOBER 2011 :
Automobiles sur les Champs 3
Paris

ARTCURIAL MOTORCARS

Février 2012/FEBRUARY 2012 :
Salon Rétromobile
Paris

SALON RETRO MOBILE AUTO - MOTO - PASSION

Juillet 2012/JULY 2012 :
Le Mans Classic
Circuit des 24h du Mans

LE MANS CLASSIC

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

HÔTEL MARCEL DASSAULT
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com

www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS
Francis Briest, **Co-Président**
Hervé Poulain
François Tajan, **Co-Président**

DIRECTEURS ASSOCIÉS
Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan
Isabelle Bresset

ADMINISTRATION ET GESTION
Direction : Nicolas Orlowski

Secrétaire général :
Axelle Givaudan

Relations clients :
Marie Sanna-Legrand, **20 33**
Karine Castagna, **20 28**

Marketing, Communication et Activités Culturelles :
Emmanuel Bérard, direction
Morgane Delmas

Comptabilité et administration :
Joséphine Dubois, direction
Sandrine Abdelli, Marion Bégat, Virginie Boisseau, Marion Carteirac, Isabelle Chênais, Nicole Frerejean, Mouna Sekour

Logistique et gestion des stocks :
Denis Chevallier, Philippe Da Silva, Erwan Hassouni, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellhanadi

Transport et douane :
Marianne Balse, **16 57**

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE
Anne-Sophie Masson, **20 51**
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES
Géraldine de Mortemart, **20 43**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL
Serge Lemoine

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS
Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain, Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset, Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier

ARTCURIAL TOULOUSE JACQUES RIVET
Commissaire-priseur :
Jacques Rivet
8, rue Fermat. 31000 Toulouse
t. +33 (0)5 62 88 65 66
j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL DEAUVILLE
Commissaire-priseur :
James Fattori
32, avenue Hocquart de Turtot.
14800 Deauville
t. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.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 HOLDING SA
Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

Vice Président :
Francis Briest

Conseil d'Administration :
Nicole Dassault, Michel Pastor, Francis Briest, Nicolas Orlowski, Hervé Poulain, Daniel Janicot

Comité de développement Président :
Laurent Dassault

Membres :
S.A. la princesse Zahra Aga Khan, Francis Briest, Guillaume Dard, Daniel Janicot, Serge Lemoine, Delphine Pastor, Michel Pastor, Bruno Pavlovsky, Hervé Poulain, François Tajan

DÉPARTEMENTS D'ART

ART MODERNE
Directeur associé :
Violaine de La Brosse-Ferrand

Spécialiste : Bruno Jaubert
Consultant pour les œuvres de l'École de Paris, 1905-1939 :
Nadine Nieszawer
Spécialistes junior, catalogueur :
Priscilla Spitzer
Spécialistes junior :
Tatiana Ruiz Sanz
Contacts : Florent Wanecq, **20 63**
Jessica Cavalero, **20 08**

ART CONTEMPORAIN
Directeur associé :
Martin Guesnet

Spécialistes : Hugues Sébilleau
Arnaud Oliveux
Spécialiste Italie :
Gioia Sardagna Ferrari
Spécialiste junior :
Harold Wilmotte
Catalogueur :
Florence Latieule, **20 38**
Contact : Sophie Cariguel, **20 04**

ORIENTALISME
Spécialiste : Olivier Berman, **20 67**
Contact : Line David, **16 21**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES
Expert :
Isabelle Milsztein
Contact : Charline Roullier, **20 25**

ART DÉCO
Expert : Félix Marcilhac
Spécialiste junior:
Sabrina Dolla, **16 40**
Recherche et documentation :
Cécile Tajan

DESIGN
Directeur associé :
Fabien Naudan

Spécialiste junior :
Harold Wilmotte
Contact : Alma Barthélémy, **20 48**

BANDES DESSINÉES
Expert : Éric Leroy, **20 17**
Contact : Lucas Hureau, **20 11**

HISTORIENNE DE L'ART
Marie-Caroline Sainsaulieu

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^E ET XIX^E S.
Directeur associé :
Isabelle Bresset

Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
Cabinet Déchaut-Stetten
Contact : Sophie Peyrache, **20 41**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^E S.
Spécialiste :
Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert :
Antoine Cahen
Sculptures, expert :
Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, experts :
Gérard Auguier, Cabinet Turquin
Contact : Elisabeth Bastier, **20 53**

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX^E S.
Spécialiste : Olivier Berman
Contact : Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE
Expert : Robert Montagut
Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES
Expert : Bernard Bruel
Contact : Sophie Peyrache, **20 41**

LIVRES ET MANUSCRITS
Expert : Olivier Devers
Spécialiste junior :
Benoît Puttemans, **16 49**

ART TRIBAL
Expert : Bernard de Grunne
Contact : Florence Latieule, **20 38**

ART D'ASIE
Expert : Thierry Portier
Contact : Sophie Peyrache, **20 41**

ARCHÉOLOGIE
Expert : Daniel Lebeurrier
Contact : Sophie Peyrache, **20 41**

BIJOUX
Spécialiste : Julie Valade
Expert : Thierry Stetten
Contact : Alexandra Cozon, **20 52**

MONTRES
Expert : Romain Réa
Contact : Julie Valade, **16 41**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION
Spécialistes : Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff
Consultant : Frédéric Stoesser
Contact : Iris Hummel, **20 56**

AUTOMOBILIA
Expert : Estelle Prévot-Perry
Contact : Iris Hummel, **20 56**

VINS ET SPIRITUEUX
Experts :
Laurie Matheson, **16 33**
Luc Dabadie, **16 34**
Contact : Marie Calzada
vins@artcurial.com

HERMÈS VINTAGE
Spécialiste : Cyril Pigot, **16 56**
Contact : Eva-Yoko Gault, **20 15**

VENTES GÉNÉRALISTES
Spécialiste :
Isabelle Boudot de La Motte
Contacts : Juliette Leroy, **20 16**
Élisabeth Telliez, **16 59**

INVENTAIRES
Spécialiste : Stéphane Aubert
Consultant : Jean Chevallier
Contact : Inès Sonneville, **16 55**

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan, s'écrivent comme suit : initiale du prénom et nom @artcurial.com, par exemple : vdelabrosseferrand@artcurial.com

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan, se composent comme suit : **+33 1 42 99 xx xx**

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

AFFILIÉ À INTERNATIONAL AUCTIONEERS

Ordre d'achat
Absentee Bid Form

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 2
VENTE N° 2015

LUNDI 13 JUIN
17H : AUTOMOBILIA
19H : AUTOMOBILES DE COLLECTION
PARIS – HÔTEL MARCEL DASSAULT

NOM / *NAME*

PRÉNOM / *FIRST NAME*

ADRESSE / *ADRESS*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

FAX

EMAIL

○ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID*
○ LIGNE TÉLÉPHONIQUE / *TELEPHONE*

TÉLÉPHONE / *PHONE :*

RÉFÉRENCES BANCAIRES OBLIGATOIRES À NOUS COMMUNIQUER
REQUIRED BANK REFERENCE :

EXPIRE FIN / *EXPIRATION DATE :*

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°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

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.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE
REQUIRED DATED SIGNATURE

À RENVOYER / *PLEASE MAIL TO :*

ARTCURIAL–BRIEST–POULAIN–F.TAJAN
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ELYSÉES
75008 PARIS.

FAX : +33 (0)1 42 99 20 60