

ARTCURIAL MOTORCARS

2366

10 JUIN 2013 – PARIS

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V

ARTCURIAL
MOTORCARS

ARTCURIAL
MOTORCARS

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V

LUNDI 10 JUIN 2013 À 14H00 ET 18H00
THÉÂTRE DU ROND-POINT
2BIS, AVENUE FRANKLIN D. ROOSEVELT, 75008 PARIS





ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

ASSOCIÉS

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

Fabien Naudan, Vice-Président

Directeur associé sénior
Martin Guesnet

Directeurs associés
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS V

VENTE / AUCTION N° 2366

Commissaire-Priseur / *Auctionneer*
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

Contact
Iris Hummel,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile: +33 (0)6 08 18 86 58
Fax: +33 (0)1 42 99 16 39
ihummel@artcurial.com

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

Catalogue & videos online:
www.artcurial.com/motorcars

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Voitures de collection :
Garage privé Artcurial et Jardin du Théâtre
du Rond Point – Paris VIII
Samedi 8 Juin 2013 : 11h – 19h
Dimanche 9 Juin 2013 : 11h – 19h
Lundi 10 Juin 2013 : 10h – 18h

Véhicules militaires de grande taille :
Transports Prévost – 93140 Bondy
De lundi 3 au lundi 10 Juin : 10h – 18h

PUBLIC VIEWING

Motorcars:
*Artcurial's Private Garage and garden of
Théâtre du Rond Point – Paris VIII*
Saturday 8 June 2013: 11am – 7pm
Sunday 9 June 2013: 11am – 7pm
Monday 10 June 2013: 10am – 6pm

Big size military vehicles:
Transports Prévost – 93140 Bondy
From Monday 3 to Monday 10 June: 10am – 6pm

VENTE / AUCTION

Théâtre du Rond-Point
2bis, avenue Franklin D. Roosevelt – Paris VIII
(à 100m d'Artcurial / *100m from Artcurial*)

LUNDI 10 JUIN 2013
14h : Automobilia
18h : Voitures de collection

MONDAY 10 JUNE 2013
2pm : Automobilia
6pm : Motorcars

Comptabilité des ventes / accounting
Marion Carteirac,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax: +33 (0)1 42 99 20 22
mcarteirac@artcurial.com

Ordres d'achat / Bids office
Elodie Landais,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax: +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

EXPOSITION
PUBLIC VIEWING

Voitures de collection / Motorcars

Garage privé de l'Hôtel Dassault.
Entrée par le 59 avenue Montaigne – Paris VIII
Artcurial's private Garage.
Entrance at 59 avenue Montaigne – Paris VIII

Jardin du Théâtre du Rond-Point.
2bis avenue Franklin Roosevelt – Paris VIII
Garden of Théâtre du Rond-Point.
2bis avenue Franklin Roosevelt – Paris VIII

Véhicules militaires de grande taille /
Big Size Military Vehicles

Transports Prévost.
16, chemin des Carrouges – 93140 Bondy

LIVRAISON ET STOCKAGE

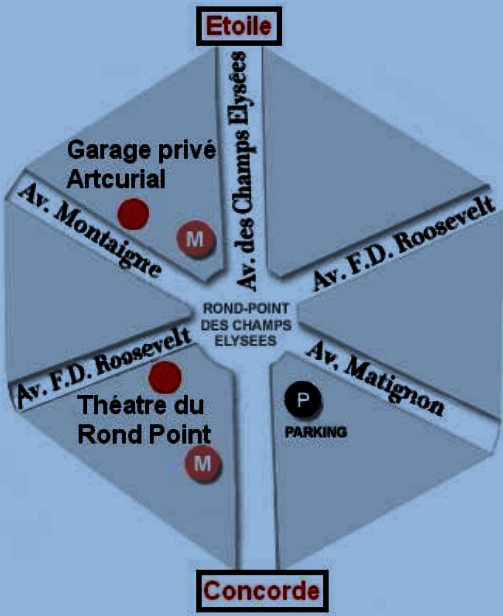
L'enlèvement des véhicules devra être réalisé
le lundi 10 Juin 2013 au soir après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs
le lundi 10 Juin 2013 seront rapatriés dans un stockage
sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € € HT
par voiture. Les frais de stockages sont gratuits
jusqu'au lundi 17 Juin 2013 et s'élèvent ensuite à 20 € HT
par jour pour les voitures de collection et 30 € HT pour
les véhicules militaires . Règlement sur place par chèque/
en espèces ou préalablement par virement.

DELIVERY AND STORAGE

*The removal of the vehicles must take place by Monday
10th June 2013. 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 17th June and will then be
invoiced € 20+VAT per day for motorcars and € 30+VAT
for military vehicles. Paymewnt by cheque/cash
at collection or prior by bank transfer.*

VENTE
AUCTION

Théâtre du Rond Point.
2bis avenue Franklin Roosevelt. Paris VIII



TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS
RECOMMENDED SHIPPERS

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

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

INDEX

A			J		
1968	ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING HARD-TOP	234	1958	JAGUAR SPORT 3,4 LITRE MKI	268
1959	ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER	287	1962	JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES CABRIOLET	209
1961	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT COUPÉ	205	1963	JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES SÉRIE 1 CABRIOLET	290
1961	ALFA ROMEO GIULIETTA SS 1300 COUPÉ	286	1963	JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES SÉRIE 1 COUPÉ	291
1966	ASA 1000 GT	238	1959	JAGUAR XK 150 3,4L S ROADSTER	236
1965	ASA 1000 GT	240	1961	JAGUAR XK 150 3.8L CABRIOLET	270
1965	ASA 411 GT COUPÉ	237	1957	JAGUAR XK 150 COUPÉ 3,8 LITRES	292
1966	ASA RB 613 BERLINETTE	239	K, L		
1958	ASTON MARTIN DB2/4 MKIII MOTEUR DBD	262	1974	KV MINI 1 VOITURETTE SANS PERMIS	229
1967	AUSTIN MINI 1000 COOPER	204	1976	LANCIA BETA MONTECARLO	293
1992	AUSTIN MINI COOPER 1.3	253	1994	LANCIA DELTA INTEGRALE EVO 2	265
1929	AUSTIN SEVEN TORPÉDO	215	1948	LEA-FRANCIS 14 HP SPORTS ROADSTER	258
1957	AUSTIN-HEALEY 100/6 BN4 2+2	208	1942	LINCOLN ZÉPHYR	280
1967	AUTOBIANCHI PANORAMICA	203	1955	LOTUS MK IX BARQUETTE COMPÉTITION	263
1962	AUTOBIANCHI EDEN ROC	284	M		
B			1969	MASERATI MISTRAL 3,7 LITRES SPYDER	242
1934	BENTLEY 3.5 LITRE BERLINE HOOPER	225	1981	MASERATI QUATTROPORTE III	283
2003	BENTLEY AZURE MULLINER	266	1965	MERCEDES-BENZ 600	255
1993	BENTLEY CONTINENTAL R COACH	207	1939	MERCEDES-BENZ 320/340 CABRIOLET B USINE	218
1959	BENTLEY S2 CONTINENTAL FLYING SPUR	267	1937	MERCEDES-BENZ 170 V CABRIOLET B	260
1938	BMW 327/328 CABRIOLET	214	1952	MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A	261
1938	BUGATTI TYPE 57 COACH VENTOUX	212	1968	MERCEDES-BENZ 280 SL «CALIFORNIA»	202
1938	BUGATTI TYPE 57 COACH VENTOUX	256	1954	MG TF 1250	211
1935	BUGATTI TYPE 57 COUPÉ GANGLOFF	257	1970	MORGAN 4/4 1600	285
C			1916	NASH QUAD	277
1959	CADILLAC SERIES 62 CONVERTIBLE	246	P		
1957	CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET	245	1934	PACKARD 1108 TWELVE LIMOUSINE	220
1956	CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET	206	1936	PACKARD SUPER EIGHT CABRIOLET	219
1959	CITROËN DS 19 BERLINE	252	1938	PANHARD X77 DYNAMIC 140 BERLINE	228
1977	CITROËN MÉHARI EX-GENDARMERIE	272	1930	PEUGEOT 201 COUPÉ DOCTEUR	295
1972	CITROËN SM COUPÉ	294	1952	PEUGEOT 203A COUPÉ	269
1974	CITROËN SM INJECTION	254	1976	PEUGEOT 504 V6 CABRIOLET	210
1938	CITRÖEN TRACTION 11 BL CABRIOLET	227	1953	PORSCHE 356 «PRÉ-A» COUPÉ REUTTER	244
D			1961	PORSCHE 356 B COUPÉ 1600 T 5	243
1961	DB PANHARD LE MANS CABRIOLET HARD-TOP	288	1956	PORSCHE 356 SPEEDSTER A 1600	241
1920	DELAGE TYPE CO COUPÉ-CHAUFFEUR	230	1996	PORSCHE 911 (993) COUPÉ TARGA	289
1948	DELAHAYE 135 M CABRIOLET ANTEM	226	R		
1947	DELAHAYE 135 MS COACH CHAPRON	221	1908	RENAULT AX PHAÉTON	224
1942	DODGE WC51 4X4	278	1935	RENAULT NERVASTELLA GRAND SPORT CABRIOLET	222
1943	DODGE WC57 4X4 COMMAND CAR	273	1938	RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET	231
F			1932	RENAULT VIVASTELLA COACH	259
1958	FERRARI 250 GT COUPÉ PININFARINA	251	1934	RENAULT VIVASTELLA LIMOUSINE	232
1964	FERRARI 330 GT 2+2 COUPÉ	250	1956	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD I COUNTRYMAN	
1973	FERRARI 365 GTC/4	271	PAR HAROLD RADFORD	235	
2003	FERRARI 575M MARANELLO	247	1965	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III	233
1986	FERRARI TESTAROSSA EX-SCHLUMPF	249	1972	ROLLS ROYCE SILVER SHADOW	282
1971	FIAT 500 L DÉCOUVRABLE	248	S, T		
1935	FIAT 508 S BALILLA SPIDER SPORT	223	1935	SS ONE TOURER	217
1929	FORD A PHAÉTON	281	1971	TRIUMPH TR6	201
1973	FORD ESCORT MK1 MODIFIÉE GR. 4	264	W		
1934	FORD V8-40 TORPÉDO LE BARON	213	1942	WARD LAFRANCE 1000 S5	276
G			1943	WHITE HALF-TRACK M16	279
1945	GMC DUKW ENGIN AMPHIBIE 6X6	274			
1934	HORCH 853 A CABRIOLET	216			
1964	HOTCHKISS JEEP M201	275			

Les lots marqués d'une ● sont vendus sans réserve

Mascottes
Mascots

1

SAUTERELLE

Signée M. Guiraud- Rivière.
Bronze argenté. H: 8 cm
*Signed M. Guiraud-Rivière.
Silvered bronze. H: 8 cm*

200 – 350 €

2

SAINT CHRISTOPHE

Saint Christophe portant l'Enfant-Jésus sur son épaule, légendé en anglais et marqué France sous la base. Bronze argenté très finement ciselé. H: 12,5 cm
Saint Christopher carrying the child Jesus on his shoulder captioned in English and stamped France under the base. Very delicately engraved silvered bronze. H: 12,5 cm

400 – 600 €

3

COUP DE VENT À LA BOURSE

Mascotte cubiste signée A. Le Picard et marquée bronze. Bronze argenté. H: 11 cm
Cubist mascot signed A. Le Picard and marked bronze. Silvered bronze. H: 11cm

700 – 1 000 €

4

MINERVE

Signée P. De Soete et monogrammée sous la base. Emblème des automobiles belges Minerva pour les modèles 12 cv six. Bronze argenté. H: 15 cm
Signed P. De Soete and monogrammed under the base. Emblem of Belgian Minerva automobiles for the models 12cv six. Silvered bronze. H: 15 cm

300 – 500 €

5

HOMME À LA FLÈCHE

Signée Darel. Exclusivité des garages Mondan & Wilson, concessionnaires Talbot et Bugatti à Paris. Bronze argenté fixé par son boulon d'origine. H: 11 cm
Signed Darel. Exclusive to the Mondan & Wilson garages, Talbot and Bugatti dealers in Paris. Silvered bronze with original fixing. H: 11cm

350 – 500 €

6

AIGLE

Légendée « Sculpté par P. De Soete ». Exclusivité de l'association des Fordistes Belges. Bronze argenté. H: 8 cm
Captioned « Sculpté par P. De Soete ». Exclusive to l'association des Fordistes Belges'. Silvered bronze. H: 8 cm

500 – 700 €

7

LA CROISIÈRE NOIRE

Signée F. Bazin. Emblème de la Croisière Noire Citroën de 1924/1925. Métal composé argenté. H: 12 cm
Signed F. Bazin. Symbol of the 1924 /1925 Citroën Croisière Noire. Silvered metal alloy. H: 12 cm

700 – 1 000 €

8

ÉLÉPHANT

Mascotte cubiste signée Jacques Cartier. Bronze argenté. H: 10 cm
Cubist mascot signed Jacques Cartier. Silvered bronze. H: 10 cm

1 500 – 2 300 €

9

LE DIABLE ROUGE

Caricature du pilote Camille Jenatzy surnommé « le Diable Rouge ». Bronze laqué rouge sang de bœuf. H: 13,5 cm
Caricature of the driver Camille Jeantzy known as « le Diable Rouge ». Oxblood red lacquered bronze. H: 13,5 cm

1 000 – 1 500 €

10

PRINCESSE MANGBETU

Signée G. Broquet. Bronze patine bronze. Base raccourcie. H: 14cm
Signed G. Broquet. Patinated bronze. Shortened base. H: 14 cm

400 – 600 €

11

CENTAURE

Signée F. Bazin. Symbole des Automobiles Unic. Bronze argenté. H: 15 cm
Signed F. Bazin. Symbol of the Unic Automobiles. Silvered bronze. H: 15 cm

400 – 600 €

12

CIGOGNE HUPPÉE

Signée Barthélémy. Bronze argenté. H: 13 cm
Signed Barthélémy. Silvered bronze. H: 13 cm

250 – 400 €

13

PÉLICAN

Sujet signé L. Artus. Métal composé argenté. H: 11 cm
Figure signed L. Artus. Silvered metal alloy. H: 11 cm

200 – 350 €

14

ÉOLE

Signée LeCoultre, marquée déposé. Bronze chromé. H: 10,5 cm
Signed LeCoultre, registered trademark. Chrome-plated bronze. H: 10,5 cm

200 – 300 €

15

EN AVANT

Porte la signature et l'estampille de M. Bonnot. Bronze argenté. H: 11 cm
Bears the signature and the stamp of M. Bonnot. Silvered bronze. H: 11 cm

350 – 500 €

16

MOUETTE

Signée Auscher. Exclusivité des garages Banville à Paris (concessionnaire Donnet) dont elle porte la raison sociale. Tube thermomètre absent, queue raccourcie. Bronze. H: 7 cm
Signed Auscher. Exclusive to the Banville garages in Paris (Donnet dealer) and bearing the corporate name. Thermometer tube missing, shortened tail. Bronze. H: 7 cm

200 – 350 €

17

PÉGASE

Porte l'estampille A.E.L. Bronze nickelé. H: 11,5 cm
Bears the stamp A.E.L. Nickel-plated bronze. H: 11,5 cm

350 – 500 €



18
CERF

Porte l'estampille A.E.L. Bronze nickelé, base déportée pour thermomètre genre Boyce. H: 12 cm
Bears the stamp A.E.L. Nickel-plated bronze, base adapted for Boyce-type thermometer. H: 12 cm

350 – 500 €

19
OISEAU ART DÉCO

Signée Ed. M. Sandoz, estampillé CR. Bronze argenté. L: 16 cm. Etait distribué par la maison DIM (Décor Intérieur Moderne).
Signed Ed. M. Sandoz, stamped CR. Silvered bronze. L: 16 cm. Distributed by the DIM (Décor Intérieur Moderne) house.

500 – 800 €

20
COUPLE DE PERROQUETS

Signée A. Biagini, édité par Sasportas, épreuve numérotée 9/10. Bronze argenté. H: 15 cm
Signed A. Biagini, published by Sasportas, proof numbered 9/10. Silvered bronze. H: 15 cm

800 – 1 300 €

21
COCOTTE EN PAPIER

Monogrammée FM. Bronze argenté. H: 7,5 cm
Monogrammed FM. Silvered bronze. H: 7,5 cm

300 – 500 €



22
EGYPTIENNE

Signée Fady Cajani. Bronze argenté, manque possible. H: 16 cm
Signed Fady Cajani. Silvered bronze, possibly not complete. H: 16 cm

300 – 500 €

23
FEMME AU VOILE

Signée B. Biegas. Symbole des automobiles Secqueville & Hoyau. Bronze. H: 10 cm
Signed B. Biegas. Symbol of the Secqueville & Hoyau automobiles. Bronze. H: 10 cm

300 – 500 €

24
VITESSE

Statuette signée R.Lalique et France en relief dans la masse. Modèle créé en 1929. Non continué après 1947. Verre blanc moulé pressé, satiné mat et opalescent. H: 18,5 cm
Figure signed R. Lalique and France in relief on the body. Model created in 1929. Not produced after 1947. Mould-pressed white glass frosted and clear. H: 18,5 cm

13 000 – 16 000 €



Estampes & Lithographies
Prints And Lithographs

25
DEXTER BROWN
(né en 1942)

« Ferrari »
Estampe signée et datée 97 en bas à gauche. Contresignée et numérotée 148/750 au crayon en marge. Représente le célèbre panneau de concessionnaire Ferrari. 48 × 46 cm
Print signed and dated '97 lower left. Countersigned and numbered 148/750 with the pencil on the fringe. Represents the famous sign of Ferrari dealers. 48 × 46 cm

200 – 300 €

26
DEXTER BROWN
(né en 1942)

« Ferrari 330 P4 »
Estampe signée en bas à droite. Contresignée et numérotée 419/ 500 au crayon en marge. Représente l'équipe des trois Ferrari 330 P4 / 412 P aux 24 Heures de Daytona en 1967. 44 × 62 cm
Print signed lower right. Countersigned and numbered 419/500 with pencil in the edge. Represents the team of the three Ferrari 330 P4 / 412 P at the 24 hours of Daytona in 1967. 44 × 62 cm

200 – 300 €

27
GAMY
(Présumée Marguerite Montaut)

« Grand Prix de l'A.C.F 1913 des Cyclecars »
« Bédélia, le vrai type de la voiturette - motorcycle, 1909- 1914, 31 courses: 29 victoires. Moteur Bédélia, bougies Macquaire, pneus Michelin, Carburateur Longuemare. »
Lithographie en couleur rehaussée. Signée et datée 1913 en bas à gauche. Mabileau & Co à Paris, Copyright. 45 × 90 cm
« Bédélia, the real type of car – motorcycle, 1909-1914, 31 races: 29 wins. Bédélia engine, Macquaire spark plugs, Michelin tyres, Longuemare carburettor.»
Enhanced colour lithograph. Signed and dated 1913 lower left. Mabileau & Co in Paris, Copyright. 45 × 90 cm

300 – 450 €

28
GAMY
(Présumée Marguerite Montaut)

« Automobiles Ariès »
Représente deux couples en voyage dans les Alpes. Camion de Charbonnier en cul de lampe. Lithographie en couleur rehaussée. Mabileau & Co à Paris, Copyright 1913. 45 × 90 cm
Represents two couples on a trip in the Alps. Sketch of Charbonnier delivery truck in the margin. Enhanced colour lithograph. Mabileau & Co in Paris, Copyright 1913. 45 × 90 cm

300 – 450 €

29
GAMY
(Présumée Marguerite Montaut)

« Coupe des Voiturettes Légères 1911 »
Lithographie rehaussée, signée en bas à gauche. Copyright Mabileau & Cie, Paris 1911. 40 × 86 cm
Enhanced lithograph, signed lower left. Copyright Mabileau & Cie, Paris 1911. 40 × 86 cm

350 – 500 €

30
GAMY
(Présumée Marguerite Montaut)

« Grand Prix de l'A.C.F, 1912 »
« Boillot le gagnant sur voiture Peugeot, carburateur Claudel, magnéto Bosch, roues Rudge - Withworth. »
Lithographie en couleur rehaussée, avant la lettre. Mabileau éditeur à Paris, 1912, Copyright. 45 × 90 cm
« Boillot the winner in a Peugeot, Claudel carburettor, Bosch magneto, Rudge – Withworth wheels.»
Enhanced colour lithograph, advanced for its day. Published by Mabileau in Paris, 1912, Copyright. 45 × 90 cm

250 – 400 €



31

31
GÉO HAM
(Georges Hamel, 1900-1972)

« Les 24 Heures du Mans 1954 »
Représente la Ferrari de Gonzalez - Trintignant, futurs vainqueurs, doublant la DB Panhard de Bonnet- Bayol, la nuit devant les stands. Estampe signée et titrée en bas à gauche. Légendée avec les portraits des pilotes en marge. Dedicacé, autographe de Mr Pierre Marchal (des phares), à Mr Perrot (de chez Panhard). 54 × 65 cm
Represents the Ferrari of Gonzalez - Trintignant, soon to be winners, passing the DB Panhard of Bonnet – Bayol, at night in front of the stands. Print signed and titled lower left. Captioned with portraits of the drivers in the margin. Dedicate, autograph of M. Pierre Marchal (lights) to M. Perrot (of Panhard). 54 × 65 cm

400 – 500 €

32
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« En visite »
Dirigeable « Le Ville de Bordeaux, moteur Renault ». Lithographie en couleur rehaussée, signée en bas à droite et titrée en bas au milieu. 45 × 90 cm
« La Ville de Bordeaux, Renault engine ». Enhanced colour lithograph, signed lower right and titled lower middle. 45 × 90 cm

250 – 400 €

33
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« En Reconnaissance »
Lithographie en couleur rehaussée, voiture et dirigeable Clément Bayard, signée en bas à droite et titrée en bas au milieu. Copyright M.M à Paris. 90 × 45 cm
Enhanced color lithograph, car and airship by Clément Bayard, signed lower right and titled lower middle. Copyright M. M in Paris. 90 × 45 cm

350 – 500 €



35

34
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« Grand Prix de l' A.C.F - Dieppe 1907 »
Représente le pilote Nazzaro sur Fiat. Lithographie en couleur rehaussée. Signée et datée 1913 en bas à droite. Mabileau & Co à Paris, Copyright. 45 × 90 cm
Represents the Fiat driver Nazzaro. Enhanced colour lithograph. Signed and dated 1913 lower right. Mabileau & Co in Paris, Copyright. 45 × 90 cm

350 – 500 €

35
ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière 1909- 1992)

« La farandole des Purs Sang »
Estampe, titrée et signée en bas à droite. Contresignée, dedicacée et numérotée 82/99 au crayon en marge. Hommage aux victoires et aux grands pilotes Bugatti. 42 × 56 cm
Print, titled and signed lower right. Countersigned, dedicated and numbered 82/99 with pencil in the margin. Tribute to Bugatti's victories and great drivers. 42 × 56 cm

100 – 200 €



33

Dessins & peintures
Drawings and paintings

36

LÉON FRANÇOIS COMERRE
(Trélon 1850-Paris 1916)

« **Madame, au Salon de l'Auto »**

Huile sur toile, circa 1910. 70 × 75 cm
Dans « l'Art et l'Automobile » (1973), puis dans « l'Art, la Femme et l'Automobile » (1989), Hervé Poulain relève qu'a la Belle Epoque, la femme est souvent une passagère effarouchée et qu'elle n'affirme son effarouchement en prenant le volant que durant les Années Folles. C'est pourquoi notre tableau représente une Amazone en avance sur son temps, laquelle se rend qui plus est au Salon de l'Auto au Grand Palais.

*Oil on canvas, circa 1910. 70 × 75 cm
In « l'Art et l'Automobile » (1973), then in « l'Art, la Femme et l'Automobile » (1989), Hervé Poulain reveals that during the Belle Epoque, the woman had often a discreet role and only found liberation when she took the wheel during the Années Folles (Golden Twenties). This is why our painting represents a modern woman ahead of her time. She drives herself to the Salon de l'Auto at the Grand Palais.*

4 000 – 6 000 €

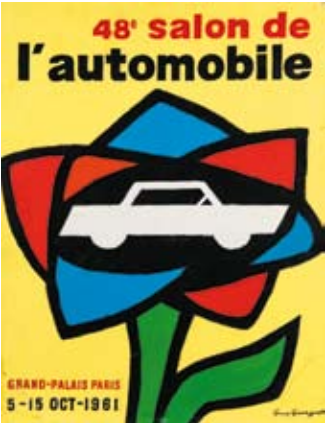
37

GUY GEORGET
(1911-1992)

« **Salon de l'Auto 1961 »**

Projet à la Gouache pour l'affiche 1961. Fut retenu pour le dernier salon à avoir eu lieu au Grand Palais. Signé en bas à droite. Une déchirure sans manque dans le coin inférieur gauche. 79 × 58 cm
Gouache study for the 1961 poster. Was selected for the last saloon in the Grand Palais. Signed lower right. A tear in lower left corner. 79 × 58 cm

1 000 – 1 500 €



37



36

38

BRIAN HATTON

« **Voiture J.P Wimille, 1948 »**

Ecorché de la voiture J.P Wimille, encre de Chine et aquarelle, signé en bas à droite. Reproduit dans « Non conformist in series » sous le n°12. 35 × 61 cm
Cut away drawing of the J.P Wilmille car, ink and watercolor, signed lower right. Reproduced in “Non conformist in series” under the number 12. 35 × 61 cm.

800 – 1 000 €

39

ADRIAN MUTCH
(né en 1953)

« **Maserati »**

Huile et acrylique sur toile. Signée en haut à droite. 25 × 36 cm
Oil and acrylic on canvas. Signed upper right. 25 × 36 cm

300 – 500 €

Provenance :
Galerie Vitesse à Paris

From :
Gallery « Vitesse » in Paris

40

ADRIAN MUTCH
(né en 1953)

« **Ferrari Monoposto »**

Huile et acrylique sur toile. Signée en haut à droite. 30 × 36 cm
Oil and acrylic on canvas. Signed upper right. 30 × 36 cm

400 – 600 €

Provenance :
Galerie Vitesse à Paris

From :
Gallery « Vitesse » in Paris

41

ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière 1909-1992)

« **24 Heures du Mans 1952 »**

La Panhard Monopole X 84, pilotée par Gaillard et Chancel, 16ème à la distance. Encre de Chine et lavis, signée en bas à droite. 18 × 26 cm
Panhard Monopole X 84 driven by Gaillard and Chancel, 16th at the finish. Ink and wash, signed lower right. 18 × 26 cm

400 – 600 €

42

ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière 1909-1992)

« **Le Mans 1950 »**

La Simca Gordini de Fangio et Gonzalez à Arnage. Encre de Chine et lavis, signé en bas à droite. 18 × 26 cm
Simca Gordini of Fangio and Gonzalez at Arnage. Ink and wash, signed lower right. 18 × 26 cm

400 – 600 €

43

ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière 1909-1992)

« **2ème Course Panaméricaine 1951 »**

Coach Delahaye 175 de Louis Chiron. Encre de Chine et lavis, signé en bas à droite. 18 × 26 cm
Coach Delahaye 175 of Louis Chiron. Ink and wash, signed lower right. 18 × 26 cm

400 – 600 €

44

ROB ROY
(Robert Le Proux de la Rivière 1909-1992)

« **12 Heures de Sebring 1952 »**

Barquette DB Panhard 750 cc de R. Bonnet et Cook, 1^{ère} à l'indice de performance. Encre de Chine et lavis, signé en bas à droite. 18 × 26 cm
DB Panhard 750 cc Barchetta of R. Bonnet and Cook, 1st on the performance index. Ink and wash, signed lower right. 18 × 26 cm

400 – 600 €

45

«**CHASSAGNE SUR SUNBEAM »**

Tentative de record à Brooklands par Chassagne sur Sunbeam V12. Aquarelle et gouache, d'après l'œuvre de Terence Cuneo, signature apocryphe. 34 × 47 cm
Record attempt at Brooklands by Chassagne in a Sunbeam V12. Watercolor and gouache, inspired by Terence Cuneo's artwork, apocryphal signature. 34 × 47 cm

500 – 700 €



42

Objets d'art & Accessoires
Objects and Accessories

46

BROCHE CITROËN

Exceptionnelle broche onomatogramme, en vermeil en règle, pierres semi-précieuses rouges et bleues, vers 1930. Contenue dans sa boîte d'origine ornée des chevrons emblématiques, portant la raison sociale du Joaillier, rue de la Paix à Paris. Longueur : 5,5 cm

Historique :
André Citroën organisa un concours d'onomatogrammes avec les lettres de son nom qui devaient représenter une de ses voitures et fit réaliser le premier prix en bijoux. Il n'en subsiste qu'un tout petit nombre d'exemplaires.

Historique :
André Citroën organisa un concours d'onomatogrammes avec les lettres de son nom qui devaient représenter une de ses voitures et fit réaliser le premier prix en bijoux. Il n'en subsiste qu'un tout petit nombre d'exemplaires.

Bibliographie :
Bulletin Citroën, n° 54 de 1928, « Les Bijoux Citroën » article illustré page 798.
« L'art et l'automobile » par H. Poulain, Les Clefs du Temps, 1973, reproduite page 216.
« Paris-Match » Janvier 1975, reproduite page 46.
« L'art, la femme et l'automobile » par H. Poulain, EPA 1989, reproduite page 105.



46



56

47
CENDRIER PEUGEOT

Cendrier au nom de la marque, orné du lion humoristique « En Quatrième ». Signé R. Baudichon. Métal composé. Existe également en mascotte de radiateur. L : 20 cm
Ashtray bearing the name of the brand, decorated with a comic lion « In Fourth ». Signed R. Baudichon. Metal alloy. Exists also as a radiator mascot. L: 20 cm

300 – 500 €

48
CIGOGNE HISPANO-SUIZA

Emblème des Automobiles Hispano-Suiza. Presse papier destiné à orner le bureau des concessionnaires. Il reprend la mascotte de la marque, rivée sur une vague. Toutes deux en bronze, montées sur un socle en marbre, lui-même posé sur une plaque en laiton. Signée F. Bazin. Dimensions de la base : 17 × 9 cm
Emblem of the Hispano-Suiza Automobiles. Paper weight designed for the dealers' offices. It employs the mascot of the brand on top of a wave. Both in bronze, mounted on a marble base on a brass plate. Signed F. Bazin. Base's size: 17 × 9 cm

1 000 – 1 800 €

49
GRAND PRIX DE BORDEAUX, COUPE LALIQUE

Coupe en cristal satiné mat et brillant, à décor de feuilles, signée Lalique France au vibrographe. Inscription : « Coupe Redex, Grand Prix de Bordeaux 1953 » gravée en dessous au centre. Diamètre 31 cm. On joint la photo du vainqueur.
Cup in frosted and clear crystal, with leaf decoration, signed Lalique France by vibrograph. Inscription: "Coupe Redex, Grand Prix de Bordeaux, 1953" engraved below in the middle. Diameter 31cm. Also included a photograph of the winner.

700 – 1 200 €

50
VALISE - NÉCESSAIRE DE VOYAGE

Valise en crocodile, nécessaire de voyage contenant cinq flacons, deux brosses et deux écrins, une trousse et un miroir. Les bouchons et les dos sont ornés de miniatures peintes à la main représentant des amours ou des fleurs. Quelques manques dont le verre d'un flacon, possède ses clefs et sa housse d'origine.
Crocodile skin suitcase, including five bottles, two brushes and two boxes, one case and one mirror. The corks and backs are decorated with hand-painted miniatures showing lovers or flowers. Some parts missing including the glass of a bottle, coming with its original keys and cover.

500 – 800 €

51
HERMÈS, LES PARURES DU VENT

Carré en soie imprimé au cadre plat à la Lyonnaise, roulotté à la main. Titré « Les Parures du Vent » (mascottes de radiateur), dessiné par Joachim Metz. 90 × 90 cm
Silk scarf printed Lyonnaise style, hemmed by hand. Titled "Les Parures du vent" (radiator mascots), designed by Joachim Metz. 90 × 90 cm

250 – 450 €

52
HERMÈS, CARROSSERIE

Carré en soie imprimé au cadre plat à la Lyonnaise, roulotté à la main. Titré « Carrosserie », dessiné par Philippe Ledoux. 90 × 90 cm
Silk scarf printed Lyonnaise style, hemmed by hand. Titled "Carrosserie", designed by Philippe Ledoux. 90 × 90 cm

200 – 350 €

53
CHRONOMÈTRE PORSCHE 911

Montre Porsche 911 Speed Chrono, mouvement à quartz, étanche, boîtier acier, bracelet caoutchouc avec empreinte de pneu à l'intérieur, glace saphir. Fenêtre des dates à quatre heures, petite trotteuse à trois heures, fonction chronomètre : grande trotteuse centrale, totalisateur des minutes à neuf heures et des heures à six heures. Echelle tachymétrique. Numérotée 785.
Porsche 911 Speed Chrono watch, quartz movement, waterproof, steel box, rubber strap with tyre tread pattern inside, sapphire window. Date window at four o'clock and small second hand at three o'clock, chronometer option: big central second hand, minutes dial at nine o'clock and hours dial at six o'clock. Tachometric scale. Numbered 785.

300 – 500 €

54
MONTRE DE FEMME FERRARI

Montre de femme Ferrari sur un dessin de Pininfarina, mouvement à quartz , boîtier et bracelet en acier noirci, cadran rouge au logo Ferrari. Boucle déployante siglée Pininfarina. Contenue dans son écrin d'origine avec sa carte de garantie vierge et des maillons supplémentaires.
Ladies' Ferrari watch to a design by Pininfarina, quartz movement, box and strap blackened steel, red face with Ferrari logo. Folding clasp with Pininfarina logo. In its original case with its blank guarantee card and extra links.

200 – 300 €

55
MONTRE MOTOCHRON AUTOMATIQUE

Montre Motochron automatique, cadran reprenant l'aspect d'un compteur automobile. Boîtier acier étanche, fond transparent. Modèle créé en 1992 pour les vingt ans de la marque.
Automatic Motochron watch, face shaped like an automobile gauge. Steel waterproofed case, transparent background. Model created in 1992 for the 20th anniversary of the brand.

200 – 300 €

56
MONTRE ETTORE BUGATTI

Montre de marque Ettore Bugatti, reprenant la forme du célèbre radiateur en fer à cheval, bouton de mise à l'heure à l'emplacement du bouchon, cadran portant la signature du « Patron » et son logo. Mouvement à quartz, boîtier en métal doré, contenue dans son écrin d'origine.
Ettore Bugatti watch, in famous horseshoe radiator shape, with the time setting button at the place of the radiator cap, face bearing the signature of "Le Patron" and his logo. Quartz movement, golden metal box in its original case.

500 – 800 €

57
EMMANUEL ZURINI
(Né en 1942)

« Coupé Grand Sport »
Bronze poli sur socle en marbre. Signature et cachet de l'artiste, daté 1992. Longueur avec socle : 27 cm
Polished bronze on marble base. Artist's signature and stamp, dated 1992. Length including the base : 27 cm
700 – 1 000 €

58
EMMANUEL ZURINI
(Né en 1942)

Monoplace de Formule 1
Bronze patine noire sur socle en marbre beige, fonte d'art signée de l'artiste, contresignée de son cachet, daté 1983. Porte le justificatif du tirage : 1/8. Longueur avec socle 42 cm
Bronze with black patina on beige marble base, cast signed by the artist, countersigned with a stamp, dated 1983. Bearing edition number: 1/8. Length including base: 42 cm

1 000 – 1 500 €

Provenance :
Ancienne collection Jean-Pierre Jarrier.

From :
Former collection of Jean-Pierre Jarrier



57

59

59
EMMANUEL ZURINI
(Né en 1942)

Engin de record
Bronze poli sur socle en marbre. Signature et cachet de l'artiste, daté 1998. Longueur avec socle : 25 cm.
Polished bronze on marble base. Artist's signature and stamp, dated 1998. Length including base : 25 cm.

600 – 900 €

60
BUGATTI 35 – ART COLLECTION AUTO

Bugatti de type 35, fabrication Art Collection Auto. N° de série A 8, présentée sur son socle dans sa vitrine d'origine, accompagnée de son coffret contenant les photos et le descriptif. Longueur : 48 cm
Type 35 Bugatti, produced by Art Collection Auto. Serial number A 8, presented on its base in its original showcase, with its case including pictures and description. Lenght: 48 cm

3 000 – 5 000 €

61
ALAIN MOITRIER

Austin Compresseur
Bronze, signé et numéroté 8/30. L : 21, l : 12,5 cm H : 10,5 cm
Bronze signed and numbered 8/30. L: 21, l: 12,5 cm H: 10,5 cm

2 600 – 3 000 €



58

62

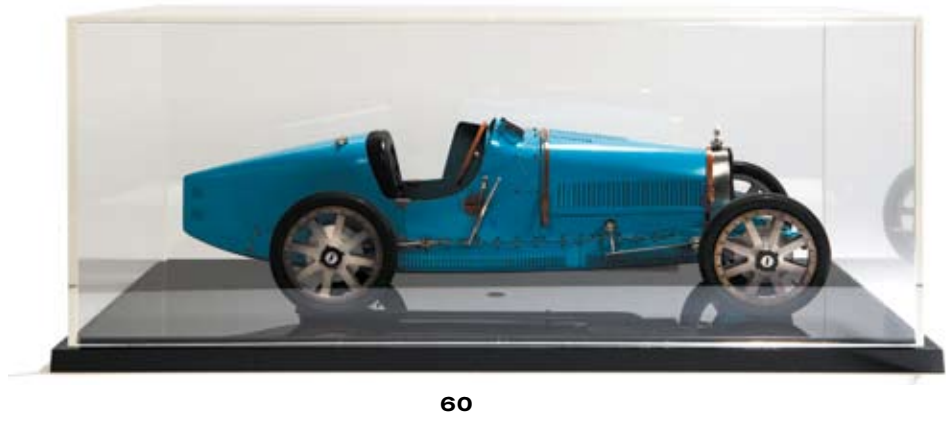
62
ALAIN MOITRIER
Renault n°3A
Bronze commémorant le centenaire, 1906-2006, de la première victoire de Renault par Ferenc Szisz en Renault n°3A au Grand Prix de France organisé par l'ACF. Signé et numéroté sur la base 6/8. L : 25 cm l : 13 cm H : 10 cm
Bronze celebrating the centenary 1906 -2006 of the first victory Renault by Ferenc Szisz on Renault n°3A in the French Grand Prix organized by ACF. Signed and numbered on the base 6/8. L: 25 cm l: 13 cm H: 10 cm

3000 – 3500 €

63
COLLECTION DE 30 BADGES AUTOMOBILES FRANCE ET COLONIES

Collection de 30 badges automobiles en excellent état, la plupart émaillés, présentés dans un cadre. Il comprend des badges d'Automobile Club dont 4 de provinces françaises, 7 d'anciennes colonies, 17 étrangers et 2 sportifs.
Collection of 30 automobiles cars in excellent condition, most of enameled, presented in a frame. Including Automobile Club tags whose 4 from French regions, 7 from former colonies, 17 foreign and 2 sports.

1 500 – 2 000 €



60

64
COLLECTION
DE 24 BADGES AUTOMOBILES

Collection de 24 badges automobiles en excellent état, la plupart émaillés, présentés dans un cadre. Il comprend des badges d'Automobile Club dont 3 français, 2 italiens, 3 d'anciennes colonies et 16 étrangers. *Collection of 24 automobiles badges in excellent condition, mostly enamelled, presented in a frame. Comprising Automobile Club badges including 3 French, 2 Italians, 3 from former colonies and 16 foreign.*

1 000 – 1 500 €

65
COLLECTION
DE 30 BADGES AUTOMOBILES
PRINCIPALEMENT ITALIENS

Collection de 30 badges automobiles en excellent état, la plupart émaillés, présentés dans un cadre. Il comprend des badges d'Automobile Club dont 25 étrangers, 4 français, et 1 de Madagascar. *Collection of 30 automobile badges in excellent condition, mostly enamelled, presented in a frame. Comprising Automobiles Club badges including 25 foreign, 4 French, 1 from Madagascar.*

1 500 – 2 000 €

66
COLLECTION DE 33 BADGES
AUTOMOBILES

Collection de badges automobiles en excellent état, la plupart émaillés, présentés dans un cadre. Il comprend des badges d'Automobile Club dont 6 français, 2 d'anciennes colonies et 25 étrangers. *Collection of automobile badges in excellent condition, mostly enamelled, presented in a frame. Comprising Automobile Club badges including 6 French, 2 from former colonies and 25 foreign.*

1 500 – 2 000 €

67
POMPE À ESSENCE GULF

Volucompteur de la marque américaine Tokheim à Fort Wayne dans l'Indiana, modèle 39 L RP de 1949, pour le pétrolier Gulf. Bien complet de son globe de forme ronde. Système d'éclairage en 220 Volts pour le globe et les façades. Base, angles et dôme en fonte, côtés en tôle d'acier laquée. Restauré. H : 195 cm

Fuel Pump of the American brand Tokheim in Fort Wayne, Indiana, 39L-EP model from 1949, for Gulf oil. Complete with round globe. Lighting system 220 Volts for the globe and the sides. Base, corners and dome in cast iron, sides in sheet steel. Restored. H : 195 cm

3 500 – 4 500 €

68
POMPE À ESSENCE
DINO SINCLAIR

Volucompteur de la marque américaine Gilbarco, modèle b98 de 1938, pour le pétrolier Dino Sinclair. Bien complet de son globe de forme ronde. Système d'éclairage en 220 Volts pour le globe et les façades. Base, angles et dôme en fonte, côtés en tôle laquée. Restauration ancienne. H : 220 cm. *Fuel Pump of the American brand Gilbarco b98 model from 1938, for Dino Sinclair oil. Complete with round globe. Lighting system 220 volts for the sides and globe. Base, corners and dome in cast iron, sides in sheet metal. Earlier restoration. H : 220 cm.*

3 000 – 4 000 €

69
COLONNE À AIR SHELL

Colonne à air de marque Chemico pour le pétrolier Shell. Origine France 1950. Base en fonte, structure en métal et verre. Restaurée, de couleurs jaune et rouge Shell, double face, avec éclairage en 220 volts. H : 175 cm *Air column of the brand Chemico for Shell oil. 1950 from France. Base in cast iron, structure in metal and glass. Restored, in Shell yellow and red, double-sided, with lighting system 220 V. H : 175 cm*

3 000 – 4 000 €



66

70
FEUX DE CIRCULATION PIÉTONS

Modèle « Chicago » à trois feux Walk-Don't Walk et feu supérieur d'arrêt. Edité par Econolite, USA vers 1950. Base octogonale en fonte. Laqué Jaune, restauré, système d'éclairage en 220 Volts. H : 240 cm *« Chicago » model with three lights Walk – Don't walk and upper stop light made by Econolite, USA c. 1950. Octagonal cast iron base. Yellow gloss, restored, lighting system 220 V. H : 240 cm*

2 500 – 3 500 €

71
LAMPE DESIGN

Fabriquée au début des années 70 en Allemagne, casque rouge formant abat-jour monté sur un arceau chromé ; un volant gainé cuir forme le socle et un levier de vitesse sert d'interrupteur. H : 51 cm *Produced in the early 70's in Germany, lampshade in the shape of a helmet mounted on a chrome roll bar; a leather-clad steering wheel forms the base, and a gear lever serves as a switch. H : 51 cm*

200 – 350 €

72
MONTRE ZÉNITH

Montre Zénith, 8 jours pour tableau de bord. Remontage et mise à l'heure par le cadran, trotteuse à 6 heures. Diamètre d'encastrement 8cm. Fonctionne. *8-day Zenith dashboard clock. Winding and setting time controls on the face, second hand at 6 o'clock. Diameter 8 cm. Working*

100 – 150 €

Documentation
Documents

73
AUTOMOBILES CITROËN

Sept catalogues avant-guerre de traction avant Citroën : Oct 37, réf AC 4625 - Oct 38, réf AC 4679 - Oct 38, réf AC 4680 - Oct 1938, réf AC4681- Oct 38, réf AC 4682 (15 six cylindres) - Mars 39, réf AC 4710 - Avril 1939, AC 4717. *Seven pre-war catalogs on front-wheel drive Citroëns : Oct 37, ref AC 4625 - Oct 38, ref AC 4679 - Oct 38, ref AC 4680 - Oct 1938, ref AC4681- Oct 38, ref AC 4682 (15 six cylinders) - March 39, ref AC 4710 - April 1939, AC 4717.*

150 – 250 €

74
AUTOMOBILES DELAHAYE

Catalogue général vers 1908 : palmarès, historique, photos des automobiles, orné de lithographies et estampes en hors texte par : Harry Elliott, Abel Faivre, Leandre, Louis Morin. *General catalogue, circa 1908 : racing history, photographs of the cars, decorated with lithographs and prints as well as text by : Harry Elliott, Abel Faivre, Leandre, Louis Morin.*

250 – 400 €

75
AUTOMOBILES FIAT

Cinq catalogues avant-guerre : 500 Topolino de 1936 – Fiat Simca 6 cv de 1936 – Fiat 1500 six cylindres 1935 – Fiat Simca 11 cv de 1936 – Ballilla 1938 *Five pre-war catalogues : 500 Topolino of 1936 – Fiat Simca 6 cv of 1936 – Fiat 1500 six cylinders of 1935 – Fiat Simca 11 cv of 1936 – Balilla of 1938.*

120 – 150 €

76
AUTOMOBILES ALFA ROMÉO

Cinq catalogues : 1900, 1900C, 1900L – 1900 Berline – Giulietta Sprint 1954 – Giulietta Spider – Giulietta sprint coupé 2+2 1955 *Five catalogues : 1900, 1900C, 1900L – 1900 Saloon – Giulietta Sprint 1954 – Giulietta Spider – Giulietta sprint coupé 2+2 1955*

150 – 200 €

77
MES POP CARS

Par Hervé Poulain, Editions Apach, Bruxelles, 2006. Rare exemplaire en coffret enrichi de trois estampes de Michel Lecomte, numéroté 48/100. *By Hervé Poulain, Editions Apach, Brussels, 2006. Rare copy in a special case with three prints by Michel Lecomte, numbered 48/100.*

150 – 250 €

78
L'ART ET L'AUTOMOBILE

Par Hervé Poulain, Editions les Clefs du Temps, Milan, 1973. Epuisé. *By Hervé Poulain, Les Clefs du Temps Editions, Milano, 1973, out of stock.*

150 – 250 €



67



69



68

Voitures pour enfants et kart
Child cars and kart

79
VOITURE DE MANÈGE EN BOIS

Voiture pour manège en bois à 4 places, émouvant témoignage des années de pénurie de la Seconde Guerre mondiale. A restaurer. L: 138 cm, H: 73 cm, l: 71 cm.
Four-seater wooden carousel car, touching evidence of years of shortage during World War II. To be restored.
L: 138 cm, H: 73 cm, l: 71 cm.

500 – 800 €

80
BUGATTI À PÉDALES EUREKA

Modèle sport n°2/27, sortie en 1927. Restauration ancienne en bel état. Bien complète de ses détails spécifiques tels que le tableau de bord, moyeux réusinés en aluminium. L: 160 cm.
Sport model n°2/27, launch in 1927. Early restoration in good condition. Complete with its special features such as dashboard, re-machined aluminum hubs.

3 000 – 5 000 €

81
VOITURE JEUDI

Voiture à moteur thermique modèle Jeudi des établissements Carniel. Carrosserie deux places en polyester, châssis tubulaire renforcé, moteur à essence deux temps 49 cm³, embrayage automatique. Couleur rouge, sièges jaunes. A participé aux Critérium du jeune pilote à la fin des années 50. Complète à remettre en route. Longueur: 220 cm
Child's car with combustion engine, model Jeudi made by Carniel. Two-seater body in fibreglass, with reinforced tubular chassis, gasoline two speed 49cc engine, automatic clutch. Red with yellow seats. Participated in the Critérium du jeune pilote in the late '50s. Complete and ready to be recommissioned.
Length: 220 cm

2 500 – 3 500 €

82
KART DE COMPÉTITION

Kart de fabrication Malossi, moteur Parilla, pneus Vega 11 × 7.70 et 10 × 4.50, freinage hydraulique.
Kart produced by Malossi, Parilla engine, Vega tyres, 11 × 7.70 et 10 × 4.50, hydraulic braking.

900 – 1 500 €



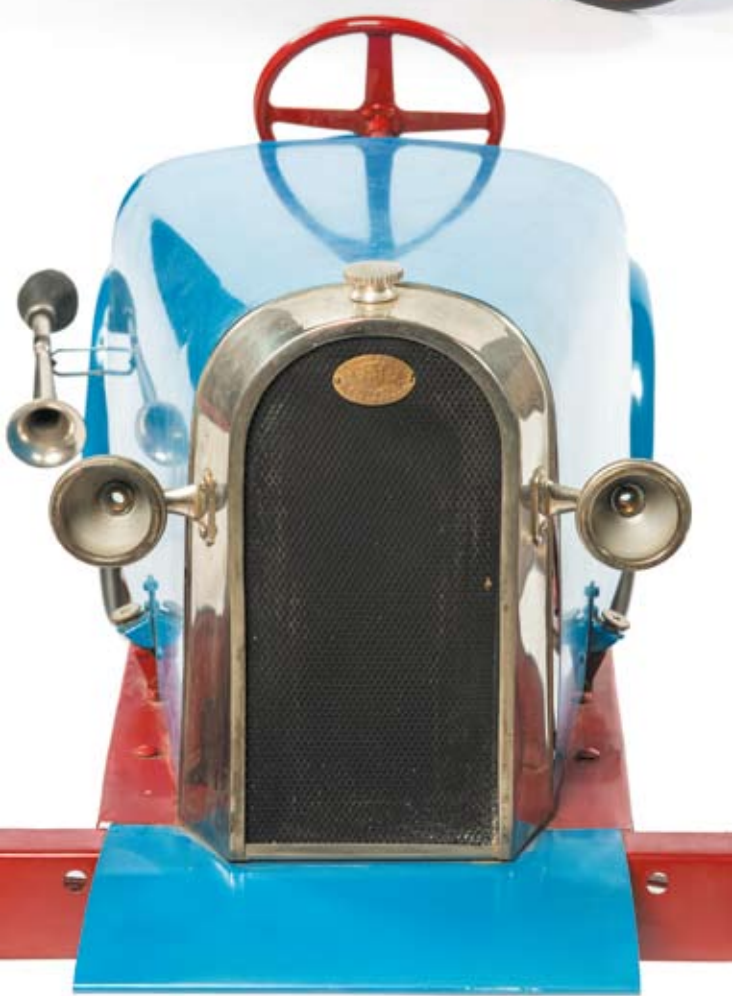
79



81



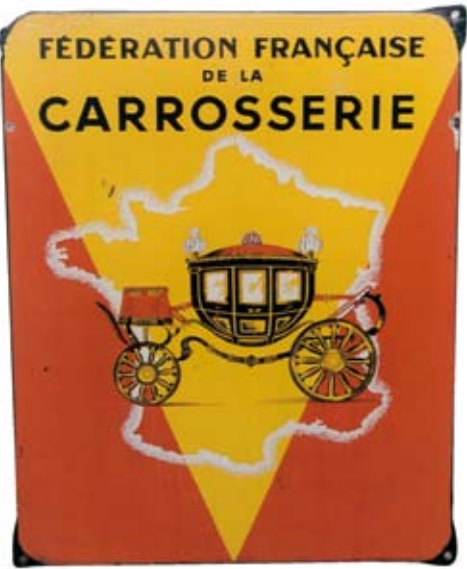
80



80

Collection André Lecoq, vendue sans prix de réserve
Andre Lecoq Collection, sold without reserve

83		88
Trois panonceaux émaillés <i>Three enamel signs</i>		Trois panonceaux émaillés <i>Three enamel signs</i>
MOTUL - D: 33 cm TEXACO - D: 30 cm CLUB DELAHAYE - 23,5 × 39 cm		CITROEN - 30 × 20 cm RENAULT - 36 × 23 cm HOTCHKISS - 45 × 34 cm
100 – 150 €		200 – 300 €
84		89
Trois plaques peintes <i>Three painted plates</i>		Panonceau émaillé <i>Enamel sign</i>
CADILLAC - D: 28,5 cm PACKARD - D: 30 cm FORD - 18,5 × 46,5 cm		fixation cassée en haut à gauche <i>broken fixing on the left top</i> FÉDÉRATION FRANCAISE DE LA CARROSSERIE - 48 × 38 cm
200 – 300 €		100 – 200 €
85		90
Deux panonceaux émaillés <i>Two enamel signs</i>		Panonceau émaillé <i>Enamel sign</i>
MG - 36 × 30 cm JAGUAR - 22 × 36 cm		AUTO-UNION – HORCH - 87 × 60 cm
100 – 200 €		200 – 300 €
86		91
Deux panonceaux émaillés <i>Two enamel signs</i>		Deux panonceaux émaillés <i>Two enamel signs</i>
MERCEDES-BENZ - D: 24,5 cm BMW - D: 40 cm		MERCEDES-BENZ COMPRESSOR – Edition Klassik - 40 × 40 cm BMW - D: 38 cm
200 – 300 €		100 – 200 €
87		92
Panonceau émaillé <i>Enamel sign</i>		Deux panonceaux <i>Two signs</i>
BUGATTI - D: 25 × 50 cm		FÉDÉRATION FRANCAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE - D: 48 cm ROSENGART - Relais - 64 × 52 cm - Altuglas
200 – 300 €		50 – 100 €
		90
		87



89

95
HORCH et AUDI

Six insignes de boutonnière
Six lapel pins

100 – 200 €

96

- Trompe en laiton – L: 75 cm
- Deux emblèmes de capot pour PEUGEOT
- Trophée « Le coq d'or »
- Prix de la Passion, offert à André Lecoq, par le Centre International de l'Automobile
- Brass horn – L: 75 cm
- Two Peugeot hood ornaments
- Trophy « Le coq d'or »
- Prix de la Passion, given to André Lecoq by the Centre International de l'Automobile

200 – 300 €

97
LORRAINE-DIETRICH

Insigne de radiateur et deux cendriers en bronze, décor 1900
Radiator badge and two bronze ashtrays, 1900 style

100 – 200 €

98
COQ

Surmoulage en aluminium de la mascotte des huiles « Chantecler » - H: 13,5 cm
Emblème de la Carrosserie Lecoq, peint à la main sur un carrelage daté 1990, 33x 33 cm
Aluminum moulding of the oils « Chantecler » mascot. H: 13,5cm
Emblem of the Carrosserie Lecoq, hand-painted tile dated 1990, 33 x 33 cm

150 – 250 €



99

99

Têtes en bronze patiné de Gottlieb Daimler et de Karl Benz, réalisées par Mercedes-Benz pour le Centenaire de Mercedes-Daimler-Benz
H: 40 et 42 cm
Bronze patina heads of Gottlieb Daimler and Karl Benz produced by Mercedes-Benz for the centenary of Mercedes-Daimler-Benz. H: 40 and 42 cm

400 – 600 €

100
HAVILAND

Porcelaine de Limoges

Assiettes n° 3 et 5, sur une série de cinq, spécialement réalisées en 1976 pour commémorer le bicentenaire de l'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique. Assiettes offertes aux participants du Rallye Paris-Hardelot, organisé pour cet anniversaire.
D: 25 cm
Plates number 3 and 5, from a series of 5, specially produced in 1976 to celebrate the bicentenary of the Independence of the United States of America. Plates given to the participants of the Paris-Hardelot rally, organized for this anniversary. D: 25 cm

150 – 250 €

101
St AMAND et HAMAGE

Porcelaine

Cinq assiettes n° 1, 5, 8, 11 et 12, à sujet décoratif automobile – Circa 1905. D: 19 cm
Five plates number 1, 5, 8 11 and 12, with automobile pattern. Circa 1905. D: 19 cm

100 – 200 €



99

102

Sept assiettes décoratives
Seven decorative plates

Benz - D: 26 cm
Daimler - D: 26 cm
Rallye Fiva 1989 - D: 26 cm
Deux du Club de l'Auto - D: 21 cm
España - D: 12 cm
Kehlsteinhaus - D: 10 cm

100 – 200 €

103

Lot de 56 médailles, trophées, plaques souvenir, porte-clefs, insignes et écussons, gagnés par André Lecoq lors de rallyes d'automobiles de collection.
Lot including 56 medals, trophies, souvenir plates, key-rings, pins and badges won by André Lecoq during classic cars rallies.

100 – 200 €

104

Lot de 56 médailles, trophées, plaques souvenir, porte-clefs, insignes, verre Horch, salière et poivrière Delage, gagnés par André Lecoq lors de rallyes d'automobiles de collection.
Lot including 56 medals, trophies, souvenir plates, key-rings, pins, Horch glass, Delage salt and pepper shakers, won by André Lecoq during classic cars rallies.

100 – 200 €

105

Lot important de 90 coupes, trophées, médailles, plaques et objets souvenir, gagnés par André Lecoq lors de rallyes d’automobiles de collection.

Significant lot of 90 cups, trophies, medals, plates and souvenirs, won by André Lecoq during classic cars rallies.

300 – 500 €

106

ALFA-ROMEO

modèle 8C 1935 en course.

Fonte d’aluminium polie. L: 38 cm
Auto de Course, circa 1905
Résine polyester peinte. L: 30 cm
Alfa Romeo 1935 8C race model
Polished cast aluminum. L: 38 cm
Race car, circa 1905
Painted polyester resin. L: 30 cm

100 – 200 €

107

MÄRKLING

Camionnette de livraison « Reichspon ». Tôle emboutie et vissée. L: 38 cm
« Reichspon » delivery truck. Stamped and screwed sheet metal. L: 38 cm

VILAC

Coupé « 1930 » en bois peint. L: 38 cm
Coupe “1930”. Painted wood. L: 38 cm

200 – 300 €

108

Six modèles réduits

Six scale models

DUESENBERG coupé chauffeur. Fabrication japonaise en zamak. L: 26 cm
AUTO STYLISEE. Fabrication japonaise en zamak. L: 23 cm
BURAGO: CITROËN “15 cv Traction”. L: 20 cm
LIBERTY CLASSICS: FORD “A” zamak. L: 15 cm
VOLVO 1927 Torpédo. Bronze patiné. L: 15 cm
POCHER: Canon 1914 - 1918. Bronze et bois.

50 – 100 €

109

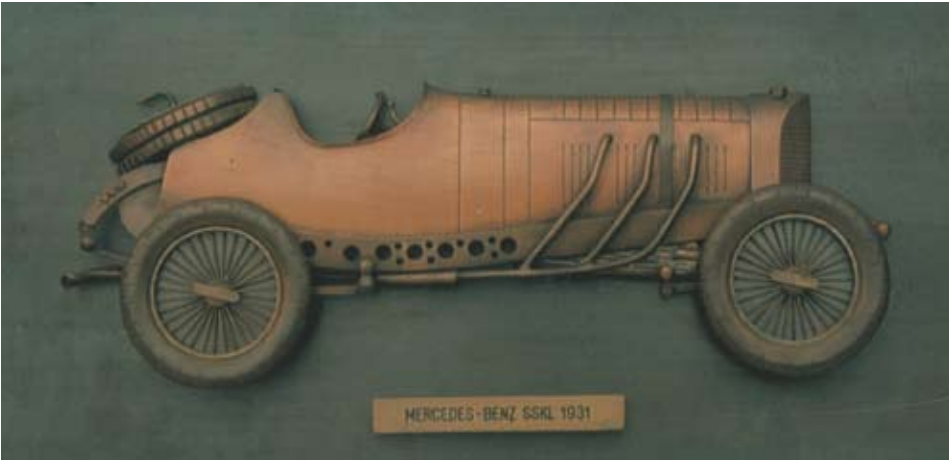
MERCEDES SSKL

Profil droit en relief. Bronze et cuivre rouge - 28 × 70 cm
Right side in relief. Bronze and red copper – 28 × 70cm

200 – 300 €



110



109

110

AUSTIN SEVEN à l'échelle 1/2

Réalisée entièrement en tôle d'acier et d'aluminium. Moteur électrique et batterie. Sellerie et capote de simili cuir noir. Reproduction de l’Austin Seven d’André Lecoq. L: 132 cm – l: 58 cm – Empattement: 95 cm
AUSTIN Seven scale ½
Fully made in steel and aluminum sheet. Electric engine and battery. Black leatherette upholstery and soft-top. Reproduction of André Lecoq's Austin Seven.
L: 132 cm – l: 58 cm – Wheelbase: 95 cm

2 000 – 3 000 €

Estampes et lithographies, décorant le hall d'exposition et le bureau personnel d'André Lecoq
Prints and lithographs decorating André Lecoq's exhibition hall and personal office

111

Quatre estampes, sous verre et encadrées.
Four prints, under glass and framed.

BENTLEY 4,1/4 coach 1939 - 25 × 34 cm
ROLLS-ROYCE Phantom 2 cabriolet 1937 - 25 × 34 cm
LAGONDA V12 cabriolet 1937 - 25 × 34 cm
DUESENBERG SJ roadster 1932 - 25 × 34 cm

100 – 200 €

112

Quatre estampes, sous verre et encadrées
Four prints, under glass and framed

MERCEDES S, cabriolet 1928. 25 × 34 cm
MERCEDES 540 K, “Special Roadster”. 25 × 34 cm
AUSTRO-DAIMLER ADRG, torpedo 1929. 25 × 34 cm
MERCEDES-DAIMLER 1924 et MERCEDES-BENZ 1927. 28 × 32 cm

100 – 200 €

113

Quatre estampes, sous verre et encadrées
Four prints, under glass and framed

BUGATTI 41, “ROYALE”, coupé de ville, 1930 - 25 × 34 cm
BUGATTI 57 S, “ATALANTE”, coupé, 1938 - 25 × 34 cm
HISPANO-SUIZA K6, coupé chauffeur, 1937 - 25 × 34 cm
ISOTTA-FRASCHINI, torpédo 1925 - 25 × 34 cm

100 – 200 €



117

114

Quatre estampes, sous verre et encadrées
Four prints, under glass and framed

HORCH 853 A, cabriolet 1938 - 25 × 34 cm
HORCH 853 A, cabriolet 1938 - 44 × 60 cm
SQUIRE 1,5 L, roadster 1934 - 25 × 34 cm
WANDERER PUPPCHEN, torpédo 1912 - 60 × 75 cm

100 – 200 €

115

Quatre estampes, sous verre et encadrées
Four prints, under glass and framed

ETTORE BUGATTI, à Molsheim avec la 59, pilotée par Achille Varzi. Juin 1938. Impression tramée agrandie - 57 × 84 cm
BUGATTI 41, roadster Jean Bugatti “Esder”. Impression Musée Schlumpf - 50 × 80 cm
RENAULT, catalogue Nervastella, encadré, mauvais état - 28 × 50 cm
TASTO, publicité pour les automobiles. Impression - 45 × 32 cm

100 – 200 €

116

BRUNO IACCO

Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints, under glass and framed

ROLLS-ROYCE Phantom 1, berline Landoulet, 1928 - 44,5 × 59,5 cm
MERCEDES 500 K, cabriolet B, 1935 - 44,5 × 59,5 cm

150 – 250 €



117

117

Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints, under glass and framed

MERCEDES S, n° 27/50 - 77 × 107 cm
MERCEDES S, n° 27/50 - 77 × 107 cm

200 – 400 €

118

Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints, under glass and framed

MERCEDES S, n° 27/50 - 77 × 107 cm
MERCEDES SSK, n° 27/50 - 77 × 107 cm

200 – 400 €

119

PAUL BRACQ

« MERCEDES 300 SL »

Estampe encadrée - 55 × 70 cm
Framed print - 55 × 70 cm

200 – 300 €

120

PAUL BRACQ

« MERCEDES « Fantasma 300 SL rouge » »

Estampe encadrée - 55 × 76 cm
Framed print - 55 × 76 cm

300 – 400 €

121
PAUL BRACQ
« FERRARI 250 GT0 »

Estampe encadrée - 58 × 76 cm
Framed print - 58 × 76 cm

300 – 400 €

122
PAUL BRACQ

Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints, under glass and framed

HISPANO-SUIZA H6B, coupé de ville et J12
cabriolet - 44,5 × 59,5 cm
DUESENBERG J, torpédo - 44,5 × 59,5 cm

150 – 250 €

123
PAUL BRACQ et Non identifié

Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints, under glass and framed

BUGATTI 41 « ROYALE », place des Jacobins
à Nancy - 44,5 × 59,5 cm
BMW 327, coupé - 45 × 60 cm

150 – 300 €



119



122

124
Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints under glass and framed

A. CHEVRIER: Citroën « Traction » des F.F.I.
112/500 - 45 × 55 cm
BARRAY: Citroën « Auto portrait Traction ».
195/400 – 51 × 66 cm

200 – 300 €

125
Deux estampes et une affichette, sous verre
Two prints and one small poster, under glass

MAYBACH DS8 “Zeppelin”, torpédo 1932.
Encadrée - 25 × 34 cm
MAYBACH DS8 “Zeppelin” berline 1936 -
30 × 40 cm
MAYBACH 12 “Zeppelin” cabriolet, publicité -
30 × 20 cm

150 – 250 €

126
JACK SCHMITT

Quatre estampes encadrées, sous verre,
de stations-service américaines
Four prints framed under glass of US gas
stations

Garage FORD, avec deux Ford V8 - 33 × 40 cm
Station-service CONOCO, avec deux Ford V8 -
33 × 40 cm
Station-service RED CROWN, avec une Ford
V8 - 33 × 40 cm
Station-service ASSOCIATED, avec une Ford
V8 - 33 × 40 cm

200 – 300 €

127
HORCH et AUTO-UNION,
sur le paddock du Nürburgring

Peinture reproduite industriellement sur toile
sur châssis - 50 × 73 cm
Painting industrially reproduced on canvas
on frame - 50 × 73 cm

200 – 400 €



127



128

128
ZAPADLIK et Non identifié

Deux estampes, sous verre et encadrées
Two prints, under glass and framed

AUTO-UNION, MERCEDES et ALFA-ROMEO,
monoplaces de Grand Prix, en présence de
Ferdinand Porsche - 66 × 88 cm
BERND ROSEMEYER, sous la pluie, sur
Auto-Union, devant une Mercedes. 174/1250 -
65 × 85 cm

200 – 300 €

129
KEVIN WALSH

« M.G. TF, devant le garage M.G. Octagon,
dans un village britannique »

Peinture reproduite industriellement sur toile
sur châssis - 82 × 104 cm
Painting reproduced industrially on canvas
on frame - 82 × 104 cm

200 – 400 €



130



128

130
PAUL BOUVOT
(1922-2000)

« Gwenda Stewart descendant
de la Bugatti « Atlantic » »

Estampe, sous verre et encadrée - 76 × 106 cm
Print, under glass and framed - 76 × 106 cm

150 – 250 €

131
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« Dirigeable « République »
et coupé-limousine Panhard et Levassor »

Lithographie rehaussée à la gouache,
encadrée, sous verre - 50 × 95 cm
Lithograph highlighted with gouache, framed
under glass - 50 × 95 cm

200 – 400 €

132
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« Zeppelin »

Lithographie rehaussée à la gouache, signée en
bas à droite, encadrée, sous verre - 50 × 95 cm
Lithograph highlighted with gouache, signed
on the bottom right, framed under glass -
50 × 95 cm

200 – 400 €

133
ERNEST MONTAUT
(1879- 1909)

« Raid Paris - Verdun »

Lithographie rehaussée à la gouache,
encadrée, sous verre - 49 × 94 cm
Lithograph highlighted with gouache, framed,
under glass - 49 × 94 cm

200 – 400 €

134
GAMY
(présumée Marguerite Montaut)
« Dirigeable « Spiess Zodia », au-dessus du Sacré-Cœur »

Lithographie rehaussée à la gouache, encadrée, sous verre- 50 × 95 cm
Lithograph highlighted with gouache, framed under glass - 50 × 95 cm

200 – 400 €

135
GAMY
(présumée Marguerite Montaut)
« Les dirigeables « Parceval » et « Gross » »

Lithographie rehaussée à la gouache, encadrée, sous verre - 50 × 95 cm
Lithograph highlighted with gouache, framed under glass- 50 × 95 cm

200 – 400 €

136
YVES ROOWY
« Cuirassé éclairant un dirigeable, la nuit »

Lithographie rehaussée à la gouache, encadrée, sous verre - 50 × 95 cm
Lithograph highlighted with gouache, framed under glass - 50 × 95 cm

200 – 400 €

Peintures originales, décorant le hall d'exposition personnel de la collection André Lecoq
Originals paintings decorating the personal exhibition hall of André Lecoq collection

137
JOSEF PIP PRILLER
« BMW 327 et Chasseur Messerschmitt BF 109 AG « As de cœur » »

Gouache originale, signée en bas à droite et datée 1994. Encadrée, sous verre - 50 × 67 cm
Original gouache, signed on the bottom right dated 1994. Framed, under glass - 50 × 67 cm

300 – 500 €

138
Match MERCEDES et ALFA-ROMEO, à la Targa-Florio
Gouache et crayons de couleurs sur calque. Non signée. Sous verre - 38 × 53 cm
Gouache and coloured pencils on tracing paper. Unsigned. Under glass - 38 × 53 cm

200 – 300 €

139
BERNARD BRULE
« LAMBORGHINI « Marzal » »

Gouache originale, signée en bas à droite et datée 1967. Encadrée, sous verre - 37 × 52 cm
Original gouache, signed on the bottom right and dated 1967. Framed, under glass - 37 × 52 cm

300 – 500 €

140
HANS SCHWARTE-HELLWEG
(1908-1977)
« Soirée à bord, 1943 ».

Œuvre originale représentant des marins allemands jouant de l'accordéon et de l'harmonica
Huile sur toile, encadrée - 190 × 250 cm
Oil on canvas, framed - 190 × 250 cm
Original artwork representing German seamen playing accordéon and harmonica.

4 000 – 6 000 €

141
GEORGES MATHIEU
(1921-2012)

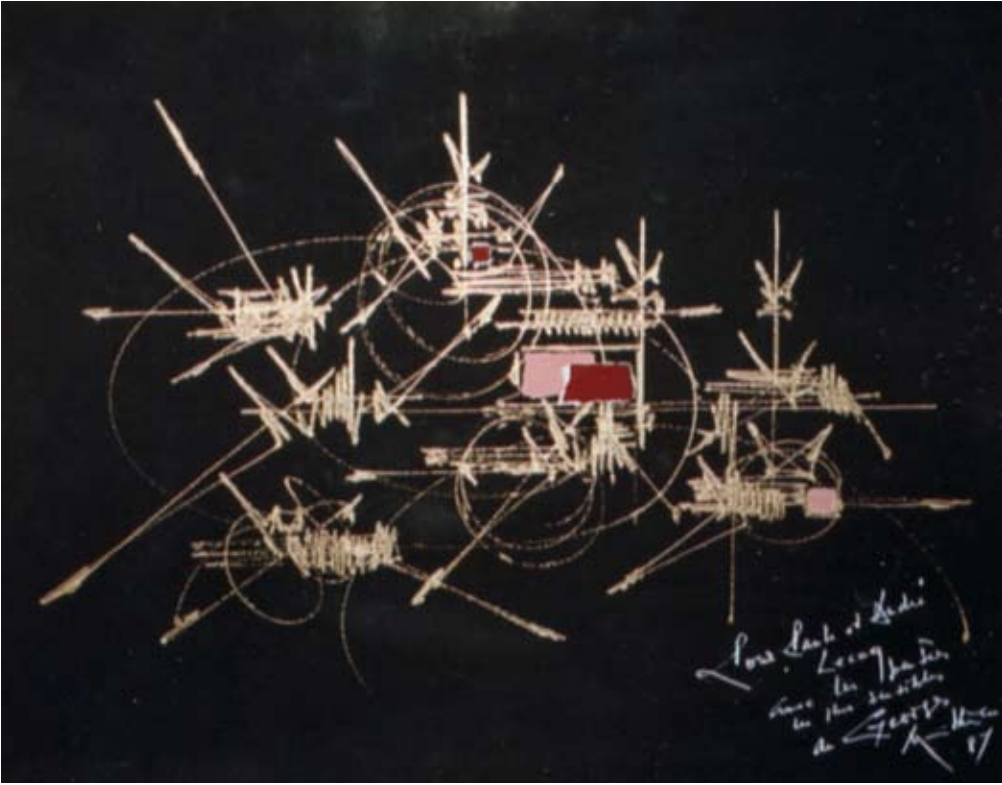
Peinture or et papiers collés sur carton noir - 50 × 65 cm
Œuvre originale, dédiée à Paule et André Lecoq. Signée et datée 1987, en bas à droite. Œuvre offerte par Georges Mathieu à André Lecoq pour le remercier d'avoir si bien restauré son cabriolet Mercedes 500 K, dans son atelier de Saint-Ouen où l'Artiste s'était rendu à plusieurs reprises

Gold painting and collage on black card – 50 × 65 cm
Original piece, dedicated to Paule and André Lecoq. Signed and dated 1987 on the bottom right. Piece offered by Georges Mathieu to André Lecoq to thank him for the restoration of his Mercedes 500 K convertible in his Saint-Ouen workshop where the artist had been several times

6 000 – 10 000 €



140



141

Bibliothèque personnelle d'André Lecoq
De nombreux ouvrages sont dédiacacés par leurs auteurs à André Lecoq
The personal library of André Lecoq
Many books are dedicated to André Lecoq by the authors

142 AUTOMOBILE QUARTELY	
114 Revues, du volume 1 au volume 29. <i>114 magazines, from volume 1 to volume 29</i>	
500 – 600 €	
143 L'AUTOMOBILISTE	
Volumes reliés : 1967, 68, 69, 70, 71, 74, 75 et 1976 du n°2 au n°44. Exemplaires non reliés en volume : n° 47, 53, 63 à 75 et 77, 78 (soit 16 numéros). <i>Bound volumes : 1967, 68, 69, 70, 71, 74, 75 and 1976 from n°2 to n°44. Unbound copies n° 47, 53, 63 à 75 et 77, 78 (16 issues).</i>	
200 – 300 €	
144	
MOTOR UND SPORT , hebdomadaire allemand, état moyen. <i>MOTOR UND SPORT, German weekly publication, reasonable condition.</i>	
1933 n° 41 – 1934 n° 2 – 1935 n° 50 – 1936 n° 7 et 15 – 1937 n° 22, 26, 51 et 52 – 1938 n° 10, 14, 26, 28, 29, 30, 32, 35, 36, 37, 38 (x2), 39, 40, 41, 44 (x2), 45, 46, 47, 48, 51, et 52 – 1939 n° 1, 2, 3, 4, 6, 7, 11, 12, 17 – 1940 n° 28, 31, 32, 34, 40, 41, 42, 43 – 1941 n° 14, 15, 16, 18, 29, 33, 35, 52 – 1943 n° 5.	
L'ACTUALITE AUTOMOBILE , mensuel français. <i>L'ACTUALITE AUTOMOBILE, French monthly publication</i>	
1937 n° 200 – 1938 n° 202, 204, 205, 208, 209.	
300 – 400 €	
145	
E'ILLUSTRATION , numéros du Salon de l'Automobile : 1926, 1927, 1930, 1931, 1933, 1935, 1936, 1937, 1938 et Spécial Auto 1940. (Etat moyen) VU, Salons 1930, 1933 et 1934. JOURS DE FRANCE , Salon 1955. L'ACTION AUTOMOBILE , Avril 1958	
200 – 300 €	

146
LA REVUE FORD

N° 11, 14, 15, 17, 18, 19, 22, 26, 28.

150 – 250 €

147

MERCEDES, livres et catalogues

***MERCEDES**, books and catalogs*

- Mercedes 28/95 PS zum SSKL.
- Mercedes 170 V zum 300 SL. Halwart Schrader.
- Mercedes 8 cylindres. Jan Melin – Sven Hanström.
- Mercedes Kompressor. Halwart Schrader.
- Mercedes 1886 - 1986, 2 volumes.
- Mercedes (deux exemplaires). W. Kiaulehm et H. Liska.
- Mercedes 1946 - 1975. Robert Nitske.
- Mercedes 100 ans de progrès. Graham Robson.

- Mercedes History.
- Mercedes 1886 - 1984. Werner Oswald.
- Mercedes 1886 - 1984, les Poids Lourd.
- Mercedes Auto Biographie.
- Mercedes 190 SL, catalogue.
- Mercedes Kompressor Club.

200 – 300 €

148

HORCH, livres et catalogue

***HORCH**, books and catalogs*

- Horch, Prestige und Perfektion. Peter Kirchberg.
- August Horch, 1902 - 1907.
- Horch. Werner Oswald.
- Autos aus Zwickau. Peter Kirchberg.
- 100 Jahre Horch.
- August Horch.
- Von Horch zu Audi.
- Horch Ich baute Autos.
- Horch Cataloge.

200 – 300 €

149

MAYBACH, livres et catalogues

***MAYBACH**, books and catalogues*

- Maybach 12 cylinder.
- Maybach “Moments 02”.
- Maybach “Moments 03”.
- Maybach, Catalogue La Marque.
- 50 années de Maybach.
- Maybach. Michael Graf Wolff Metternich.
- Mythos Maybach. Harri Niemann.
- Maybach Distanz zur Masse. M. Graf Wolff Metternich.
- Maybach Register. M. Graf Wolff Metternich.
- Maybach. M. Graf Wolff Metternich.
- Das Maybach Mosaik.
- Wilhelm Maybach. K. Rathke.
- Wilhelm Maybach. Max J.B. Rauck.
- Maybach “Zeppelin”.Catalogue.

200 – 300 €

150

AUDI et **AUTO-UNION**, livres et catalogues

***AUDI** and **AUTO-UNION**, books and catalogues*

- Audi, la Route du temps.
- Audi Markenzeichen.
- Auto-Union, la Route du temps.
- Auto-Union 1873 - 1945.
- Audi, la Route du temps 1985, 1986 et 1987.
- Audi Rad der Zeit 1979.
- Audi 1910 - 1980. Werner Oswald.
- Auto-Union. Argo Buschmann.
- Auto-Union 1980.
- Auto-Union. Rolf J.F. Kieselbach.
- Auto-Union. Peter Kirchberg.
- Auto-Union Grand Prix Wagen.
- Bernd Rosemeyer. Peter Kirchberg.
- Audi Avus. Catalogue.

200 – 300 €



144

- Toutes les Citroën. René Bellu.
- Les Jouets Citroën. Clive Lamming.
- Traction 15 CV, Reine de la route. Dominique Pagneux.
- Les Camions Citroën. Fabien Sabatès.
- Citroën. Jean-Pierre Dauliac.
- Citroën, dictionnaire de réparation 1949.
- Citroën, l'histoire du bureau d'étude. Deux volumes. Roger Brioult.
- Quai de Javel, quai André Citroën. Pierre Dumont.
- André Citroën. Jacques Wolgensinger.
- Almanach Citroën 1932.
- Almanach Citroën 1983.
- La Traction. J. Borgé – N. Viasnoff.

200 – 300 €

152

CITROËN et divers livres

***CITROËN** and various books*

- Revue Technique Automobile : Citroën 7, 11 et 15.
- Bertoni, 30 ans de style Citroën.
- Citroën et Javel, Trois revues
- André Citroën, les chevrons de la gloire. F. Sabatès et S. Schweitzer.
- Auto-Rétro : 15/6 Citroën.
- Citroën, 1934/1937. Fabien Sabatès.
- 8. ICCCR.
- Le Tour du Monde en Traction. E. Massiet.
- 22 V'la les Traction. Fabien Sabatès.
- La 15 Citroën. Olivier de Serres.
- Citroën. Jean-Pierre Dauliac.
- L'Album de la D.S.
- La 22 Citroën. Fabien Sabatès.
- Super Stars. Jean-Lou Nory – Serge Bellu.
- Les Cascadeurs. J.Borge – N. Viasnoff.
- Mercedes 1886 - 1986, catalogue de l'Exposition parisienne.

200 – 300 €

153

PACKARD, livres

***PACKARD**, books*

- The Packard Story. Rob Turnquist.
- Packard Motor Cars, 1935 – 1942 Photo Archive. M. Patrick.
- Packard Sales Information.
- Packard, The Coachbuilt. Hugo Pfau.
- Packard. Michaël Scott.
- Packard The Pride. J.M. Fenster.

200 – 300 €

- Ford. Fabien Sabatès.
- Picture Ford. Autocar.
- Restoring Ford A.
- Antique auto parts Ford.
- Ford A.
- Henry's Lady. Ford A. Ray Miller.
- The V8 affair. Ray Miller.
- Ford Album.
- Henry Ford. Pierre Dumont.
- Antique Ford.
- Lincoln 1920 – 1942 Photo Archive. Mark Patrick.
- The Classic Car Club America.
- Les Voitures américaines 1938 - 1940. Fabien Sabatès.

200 – 300 €

155

CADILLAC, STUTZ, CHEVROLET,

CHRYSLER, et divers livres et catalogues

***CADILLAC, STUTZ, CHEVROLET, CHRYSLER**, and various books and catalogues*

- 80. years Cadillac – La Salle. Walter Mc Call.
- Cadillac the complete history. Maurice Hendry.
- Stutz.
- Stutz, catalogue Christie's 1996.
- 70 years Chrysler. George Danimann.
- Chevrolet 1929 - 1939. John Robertson.
- American cars 1930.
- American cars 1940.
- Sixteen cylinder Motorcars.
- American cars 1805 - 1942. Beverly Rae Kimes.
- Les Grands Constructeurs des U.S.A.
- Cadillac V16. Catalogue.

300 – 400 €

- Fantastiques Bugatti. Maurice Sauzay.
- Bugatti Royale. Paul Kesler.
- Bugatti. Ch. Massin.
- Bugatti. H.G. Conway et J. Greilsamer.
- Bugatti. Rob Roy.
- Bugatti, Archives d'une passion. Antoine Raffaëlli. (deux exemplaires)
- Bugatti, Le pur-sang. H.G. Conway.
- Bugatti, Notice de Conduite et Entretien, Type 38 et 40.
- Carlo, Rembrandt et Ettore Bugatti.
- Jubilé Bugatti aux 24 Heures du Mans .
- Centenaire Bugatti 1881 - 1981.
- Bugatti. Pierre Dumont.

200 – 300 €

157

PANHARD & LEVASSOR, PEUGEOT, SIMCA,

DELAGE, FACEL, livres

***PANHARD & LEVASSOR, PEUGEOT, SIMCA, DELAGE, FACEL**, books*

- Panhard & Levassor. B. Vermeylen.
- Peugeot. Wolfgang Schmarbeck.
- Peugeot 202, 203, 402. Gazoline.
- Peugeot. Pierre Dumont.
- Maurice Sizaire. Paul Badré.
- Facel-Vega. Jean Daninos.
- Simca, Un appétit d'oiseau. Jacques Rousseau.
- Simca. Michel Renou.
- Delage D8 100 et 120. François Jolly.
- Cinquante ans de voitures de Grand-Prix. Octobre 1962.

200 – 300 €



156

158

DELAHAYE, HOTCHKISS, TALBOT, ALPINE, RENAULT, livres
***DELAHAYE, HOTCHKISS, TALBOT, ALPINE, RENAULT**, books*

- Delahaye, sport et prestige. François Jolly.
- Delahaye, Le Grand Livre. Dorizon, Peigney, Dauliac.
- Hotchkiss, Toute l'Histoire. Pierre Fouquet-Hatevilain.
- Hotchkiss, La fabuleuse aventure 1904 – 1954. P. Fouquet-Hatevilain.
- Musée Snecma.
- Talbot. Alain Spitz.
- Alpine. Dominique Pascal.
- Renault, L'Histoire Officielle du Champion du Monde 1902 à 1992.
- Renault 4 CV. J. Borgé, N. Viasnoff.
- Louis Renault. Gilbert Hatry.

200 – 300 €

159

TATRA, DKW, TRABANT, NSU, STEYR, MAYBACH et divers livres
***TATRA, DKW, TRABANT, NSU, STEYR, MAYBACH** and various books*

- Tatra. Wolfgang Schmarbeck.
- DKW, vom Dampfkraftwagen zur Meisterklasse, 1907 – 1945. Thowal Erdmann.
- Trabant, Wir und unser. A. Kämper – R. Ulbrich.
- 50 ans de Coccinelle VW.
- Dixi, Horch, Trabant. Peter Kirchberg.
- N.S.U.
- Maybach, 1909 - 1984.
- Trabant. Peter Kurze.
- Steyr 1920 - 1941.
- Der Kompressor. Michaël G.N. Metternich.
- Deutsche Autos, 1920 - 1945. Werner Oswald.
- Automobile mit Frontantrieb. Rainer Simon.

200 – 300 €



162

160

ROLLS-ROYCE, JAGUAR, MG, AUSTIN et divers livres
***ROLLS-ROYCE, JAGUAR, MG, AUSTIN** and various books*

- Rolls-Royce, the Story. Volumes 1979, 1980 et 1985.
- Jaguar. Roland Urban.
- Austin Seven, Source Book. Brian Purves.
- Austin Seven. Chris Harvey.
- MGT. A. Clausager.
- MG Guide. Patrick Millereau.
- Rolls-Royce. Henri Veyrier.
- Rolls-Royce, 75 ans de Perfection. Edward Eves.
- The 750 Bulletin. Six bulletins.
- Archives Classic and Sports Car.

200 – 300 €

161

LIVRES DIVERS
VARIOUS BOOKS

- The Behring Collection.
- Imperial Palace Auto Collection.
- Les Bagnoles qu'on aime. Tonaed.
- Les Grandes Classiques 1930 - 1940. M. Sedgwick.
- Collection Schlumpf, une Folie Superbe.
- La Collection Schlumpf. Halwart Schrader.
- Die Grossen Automobile. R. Stein, W. Schnitzler.
- Motor Jahr 1973.
- Affaire Schlumpf. F. Laffon.
- Oldtimer Lexikon.
- Oldtimer Almanach 1982.
- Archives “Le Cinéma”, Classic and Sports Cars.
- EFA Auto Museum.
- Deutsche Museum Munchen.

200 – 300 €

162

PORSCHE, BMW et divers livres
***PORSCHE, BMW** and various books*

- L'Epopée Porsche. Michaël Thirior.
- Ferdinand Porsche. Martinat et Louis Blériot.
- BMW. Paul Simsa.
- BMW. Michaël Frostick.
- BMW Automobile. Halwart Schrader.
- Velky Obrazovy Atlas Automobilu.
- Hundert Jahre Automobil.
- Deutsche Automobil Karosserien. C. Benter, Halwart Schrader.
- Motor Journal 2001.
- Autenrieth Henning Zaiss.
- Sie Bauten Autos, 1885 - 1945.

200 – 300 €

163

LIVRES DIVERS
VARIOUS BOOKS

- Les Belles Automobiles.
- Automobile. Ralph Stein.
- Une Collection d'Avance. Collection Jack Setton.
- Automobile Passion. André Costa.
- Au Temps des Automobilistes. Pierre Dumont.
- Die Adler aus Frankfurt.
- Autos indeutschaud, 1920 - 1939.
- Autotypen Bücher 1934.
- La Traction. Jacques Borgé, Nicolas Viasnoff.
- Traction Avant. Olivier Lemesre.
- Les Camions de chez nous. Coeffier, Jeudy.
- Les Poids Lourd. Jacques Borgé, Nicolas Viasnoff.
- Berliet de Lyon.
- Les Voitures de Police. Dominique Pagneux.
- 75 ans d'Autobus en France. D. Tilliet, C. Coullaud.
- Classic on the Street France 53. Rob. Straub.
- Les Dames de Fer. Paul Badré.

200 – 300 €



163

164

LIVRES DIVERS
VARIOUS BOOKS

- Cabriolets. Jean-Paul Thévenet.
- Encyclopédie Mondiale de l'Auto.
- Toutes les Voitures Françaises 1939. René Bellu.
- Rigas Autos. Edvins Liepins.
- Automobilia, Salons 1935 et 1947.
- Mercedes-Benz. Stuart Bladon.
- Automobil Special Karosserien. H. Schrader.
- Auto Technik Museum.
- Museumsbuch Speyer.
- Deutsche Autos im Bild. Peter Schneider.
- 50 ans du Salon de Genève, 1924 - 1980.
- Souvenirs du Salon de Genève 1924.
- Lamborghini. Fabien Sabatès.
- Das Gross Buch von Automobil. Ralph Stein.
- Autoworld Brussels.
- Dies Alles fuhr auf Unsern Strassen. Paul Simsa .
- BMW, Toute l'Histoire.
- Oldtimer Almanach 1981.
- L'Automobile à la Belle Epoque

200 – 300 €

165

LIVRES DIVERS
VARIOUS BOOKS

- World of Cars, Automobile Quarterlys.
- Klassische Wagen 1919 – 1939. F. Hediger.
- L'Histoire Mondiale de l'Automobile. Jacques Rousseau.
- La Grande Histoire des Taxis Français, 1898 – 1988. Claude Rouxel.
- Henri Malartre.
- Les Voitures des Grands. J. Borgé, N. Viasnoff.
- 100 Ans d'Automobiles, L'Automobile.
- J.H. Lartigue et les Autos.
- Les Voitures, Années Trente et Quarante.
- Les Plus Belles Voitures du Monde. Jacques Rousseau.
- Euréka. M. Grandvoinet.
- Henri Chapron. Dominique Pagneux.
- Jean Antem. Dominique Pagneux.

150 – 250 €

166

LIVRES DIVERS
VARIOUS BOOKS

- Car Value Guide 1986 - 1987.
- L'Automobile et les Grands Problèmes. Maroselli.
- Les Voitures de Pompiers. J. Borgé, N. Viasnoff.
- Les Véhicules de l'Occupation. J. Borgé, N. Viasnoff.
- Les Véhicules Hors Série. J. Borgé, N. Viasnoff.
- Les Voitures de Police et de Gangsters. J. Borgé, N. Viasnoff.
- Les Automobiles Célèbres de l'Histoire. Jean-Pierre Thévoz.
- Garages, Ambiance d'hier. Dominique Pagneux.
- Garages de chez nous. Dominique Pascal.
- Le Mans 1923 - 1939, l'Automobiliste.
- Les Voitures de Milliardaires.
- Ancêtres et Vétérans.
- Renault 1898 - 1981.
- Joies de l'Automobile.
- Automobiles, Archives du Monde.
- Annuaire International des Collectionneurs de Voitures.

150 – 250 €

167

LIVRES DIVERS
VARIOUS BOOKS

- Carrosserie Passion. Paul Brack.
- Das Auto von Heute, catalogue mondial Circa 1935, en 255 vignettes illustrées et collées.
- Vitezone nad Casem (Tatra, Praga, Aéro, catalogue illustré). Vaclav Zapadlik.
- Le Grand Automobili.
- Henri Chapron. Noël van Wilgenburg.
- Behr 1905 - 1980.
- 50 Ans de Carrosserie, 1919 - 1964.
- Erdmann & Rossi. Rupert Stuhlemmer.
- The Fun of Old Cars. Bob Stubenrauch.
- Les Maîtres de la Carrosserie Italienne. Gerhard Mirschenz.
- Gläser-Cabriolets.
- L'Automobile, Archives des Métiers.
- Les Bolides de l'Âge d'Or.
- Joseph Figoni. Benoît Bocquet.
- Concours d'Elégance. Dominique Pascal.

200 – 300 €

168

BUCCIALI, VOISIN, livres
***BUCCIALI, VOISIN**, books*

- BUCCIALI. Christian Huet.
- VOISIN.

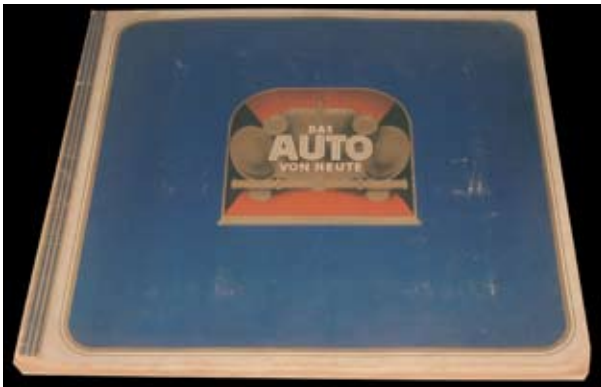
200 – 400 €

169

LIVRES DIVERS DE QUALITE
VARIOUS QUALITY BOOKS

- L'ART, LA FEMME et L'AUTOMOBILE. Hervé Poulain – Gilles Nérét.
- DE LA PASSION A LA PERFECTION. Richard Adatto.

200 – 400 €



167



167



168



2011971 TRIUMPH TR6

La Triumph TR6 lancée sur le marché fin 1968 représenta l'ultime avatar des Triumph sport dont la TR2, dévoilée au Salon de Genève 1953, fut la première représentante commercialisée. Le succès des TR2 et TR3 puis des TR4 et TR4A, dessinées par Michelotti, montrèrent que Triumph avait vu juste, ces voitures connaissant un grand succès à l'exportation. Mais les performances du moteur quatre-cylindres étaient désormais insuffisantes et le moteur six cylindres à injection de 1967 redonna du tonus à la nouvelle TR5. En 1969, la TR6 reprit les mêmes éléments mécaniques de base, mais sous un habillage épuré et plus moderne. Cette mutation réussie était due au carrossier allemand Karmann. La recette s'avéra excellente puisque la TR6 se vendit pendant sept ans tant en version à injection en Europe qu'avec des carburateurs en Amérique. La TR6 présentée ici, livrée neuve aux États-Unis en 1971 a bénéficié en 2008 d'une remise à niveau de ses performances grâce au montage de trois carburateurs double corps Weber, d'un collecteur 6 en 1 et d'une ligne complète d'échappement en inox, d'un allègement du volant moteur, du montage de gros disques de freins et d'amortisseurs télescopiques, de la réfection du circuit électrique. La capote et les moquettes assorties à la sellerie en cuir beige datent de juillet 2009 outre divers travaux d'entretien dont le détail figure dans un important dossier de factures de 1994 à 2009 (incluant plus de 7000 € de travaux chez le spécialiste Cecil Cars).

The Triumph TR6 which was launched at the end of 1968 is the last incarnation of the sport Triumphs of which the TR2, unveiled at the 1953 Geneva Car Show, was the first example marketed. The success of the TR2 and TR3, and then the TR4 and TR4A, designed by Michelotti, showed that Triumph was right, as these cars were very successful as exports. But from then on the performance of the four-cylinder engine was insufficient and the six-cylinder injection engine of 1967 revitalised the new TR5. In 1969, the TR6 had the same basic mechanical features, but with a more refined and modern exterior. This successful transformation was due to a German body repair specialist called Karmann. It proved to be an excellent formula since the TR6 was sold for seven years both as the injection version in Europe and as the version with carburettors in America. The TR6 presented here, which was delivered new in the United States in 1971 has its performance improved thanks to the fitting of three Weber double-body carburettors, and a 6 in 1 end casing and a complete stainless steel exhaust line, the improvement of the flywheel, the fitting of large brake discs and telescopic shock absorbers and repairing of the electric circuit. The hood and carpets matching the beige leather upholstery date from July 2009, in addition to various maintenance works which are detailed in a sizeable file of invoices from 1994 to 2009 (including more than 7000 euros worth of work carried out at the specialists Cecil Cars).

201

Carte grise française
French title

Châssis n° CC54765L

- Important dossier de factures
- Bien fiabilisée et entretenue
- Un roadster fiable et performant

- Large receipt file*
- Very powerfull and well maintained*
- A quick and reliable roadster*

12 000 – 22 000 €
Sans réserve/
No reserve



202
Carte grise française French title
Châssis n° 1130440000597
3 propriétaires en 45 ans - Véritable 2+2 à un prix raisonnable - Modèle rare en Europe
<i>3 owners in 45 years</i> <i>True open car 2+2</i> <i>Rare model in Europe</i>
18 000 – 30 000 € Sans réserve / No reserve

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL « CALIFORNIA »

À son apparition au Salon de Genève 1963, la Mercedes 230 SL passa pour la remplaçante de la 190 SL et de la 300 SL, deux voitures très différentes à bien des points de vue. C'était vrai au moins sur le catalogue du constructeur, surtout en ce qui concernait la 190 aux dimensions pratiquement identiques. Comme elle, la 230 s'appuyait sur des organes mécaniques de série en reprenant sous une forme développée le moteur six cylindres de la berline 220 SE porté à 170 ch SAE afin de compenser un poids accru par une structure monocoque très robuste et très rigide et des équipements plus luxueux. La 230 conçue comme une routière à tendance sportive trouva son principal marché outre Atlantique où son style net et élégant la démarquait des productions locales. Sa particularité se situait dans une option innovatrice, un hard-top amovible dont le dessin lui valut le surnom de « toit pagode » en raison du relèvement des bords latéraux par rapport au centre du panneau. Ce concept qui améliorait la rigidité du toit et qui augmentait les surfaces vitrées latérales eut beaucoup de succès. Il fut donc reconduit à l'identique sur la 250 SL de 1966 et sur la 280 SL de 1967, la plus diffusée des « pagode ». Cette dernière, outre une cylindrée portée à 2,8 litres, bénéficia d'un moteur de nouvelle génération plus souple qui diminua encore le caractère sportif de la SL devenue moins « Leicht », mais plus sûre en fonction des nouvelles normes américaines. De couleur crème, cette 280 SL cabriolet dont le compteur affiche 25000 km possède son intérieur d'origine en Tex havane en bon état. Version américaine à l'origine, sans capote, mais avec le hard-top amovible couleur caisse, elle est pourtant équipée de la boîte manuelle. Son précédent propriétaire l'utilisait de 1980 à 2001 comme voiture d'agrément dans sa résidence du Midi. Elle est équipée d'un système radio-cassette plus récent et d'un coupe batterie.

On its appearance at the 1963 Geneva Motor Show, the Mercedes 230SL was the replacement for the190SL and for the 300SL, two very different cars from many viewpoints. This was true at least in the constructor's catalogue, especially as regards the 190 with dimensions that were practically identical. As did the 190, the 230 relied on standard mechanical parts, taking over in developed form the six cylinder engine of the 220SE saloon hiked to 170 bhp SAE to compensate for the increased weight of the very strong and rigid monocoque structure and more luxurious equipment. The 230, designed as a sports tourer, found its main market across the Atlantic where its distinct and elegant styling marked it out from local production. Its special nature was an innovative option: a removable hard top whose design gave it the name “Pagoda roof” because of the height of the upright sides in relation to the centre of the panel. This design, which improved the rigidity of the roof and increased the side glass area, was very successful. As a result, the same thing was applied to the 250SL in 1966 and the 280SL in 1967, the most widespread of the “pagodas”. The latter car, apart from the cylinders being bored out to 2.8 litres, had a more flexible new generation engine that diminished the sporting character of the SL which had become less “Leicht” [tight], but safer under the new American standards.

In cream colour and chestnut coloured carpets and matching hard top, this 280 SL California whose odometer reads 25000 km has its original Tex interior in good condition. Originally the American version, without the soft top but with the removable hard top, it has the manual gearbox. Its previous owner used it from 1980 to 2001 as a runabout where he lived in the Midi region of France. It is fitted with a battery switch and a more recent radio-cassette system.



203
Titre de circulation hollandais Dutch title
Châssis n° 120B119265
- Citadine élégante et pratique - Parée pour des voyages en famille - Belle présentation
<i>Elegant and practical town car</i> <i>Suitable for family trips</i> <i>Excellent presentation</i>
6 000 – 8 000 € Sans réserve / No reserve

1967 AUTOBIANCHI PANORAMICA

A la fin des années 1950, Fiat lance sa 500, petite voiture économique et bon marché répondant aux besoins de moyens de transports individuels, et aux contraintes de la circulation urbaine. Pour adapter son offre à la clientèle la plus large possible, Fiat va mettre au point plusieurs versions plus luxueuses, destinées en particulier à une clientèle féminine plus raffinée. Pour ce faire, Fiat utilise la marque Autobianchi, issue de Bianchi, auparavant constructeur de motos et de camions, et propose une gamme de petites autos dérivées de la Fiat 500. On y trouve un séduisant cabriolet comme l'Eden Roc, mais aussi un break élégant et particulièrement commode grâce à sa capacité de chargement. Sous le nom de Bianchina, il est dérivé de la Fiat 500 Giardiniera et utilise la même plateforme modifiée, avec empattement rallongé et moteur monté horizontalement pour pouvoir dégager à l'arrière une plateforme de chargement. Les Autobianchi suivent la même évolution mécanique que la Fiat 500 et reçoivent le moteur plus puissant de la Fiat 500 D lorsqu'il est présenté.

Dénommée Panoramica en raison de ses vastes surfaces vitrées, l'Autobianchi que nous présentons peut accueillir quatre personnes, et a été restaurée en Italie il y a quelques années. De couleur beige, elle est équipée de sièges en skaï bleu clair et son petit tableau de bord sur fond doré comporte les affichages en italien, "Benzina", "Dinamo", "Olio" et "Luce", autant de mots exprimant toute la chaleur de la culture italienne. Cette charmante petite automobile fera le bonheur de son nouveau ou de sa nouvelle propriétaire, en particulier en ville où son faible gabarit fait merveille.

At the end of the 1950s, Fiat launched the 500, a small, economical car that was reasonably priced, responding to the needs of many individuals and the constraints of urban traffic. To make this offering attractive to the widest possible clientèle, Fiat developed some more upmarket versions, aimed at the sophisticated, female market. Autobianchi, a marque that came from Bianchi, the former motorcycle and commercial vehicle manufacturer, was given the task of producing a range of small cars based on the Fiat 500. In addition to an attractive cabriolet, the Eden Roc, the range also included an elegant and practical estate version with a generous load capacity. Marketed with the Bianchina name, the model was derived from the Fiat 500 Giardiniera, using the same modified platform, with lengthened wheelbase and an engine mounted horizontally to provide more room at the back. This model was called the Panoramica for the large areas of glass used. The Autobianchi on offer is designed to accommodate four people, and was restored in Italy some years ago. Presented in beige, it boasts light blue vinyl seats and its tiny dashboard on a gold background is labelled in Italian "Benzina", "Dinamo", "Olio" and "Luce". This charming little automobile will bring its new owner enormous enjoyment, particularly in town where its small size works wonders.



204

Titre de circulation

portugais

Portuguese

registration

Châssis n°
CA257L954217

• Sortant d'une restauration complète

• La première Mini Cooper en 1000cc

• Sportive, sexy

• Fresh out of a complete restoration

• The first Mini Cooper 1000cc

• Sporty and sexy

10 000 – 15 000 €

Sans réserve/
No reserve

1967 AUSTIN MINI 1000 COOPER

John Cooper, créateur de la Formule 1 à moteur central, parie sur la Mini aux fins d'une vocation sportive : la voiture est extrêmement maniable et légère, seules manquent puissance et fiabilité. L'aboutissement technique et les divers développements apportés font porter la cylindrée à 997 cm3, le taux de compression est augmenté, deux carburateurs prennent place, et l'échappement est modifié : le tout faisant grimper la puissance de 34 à 55 chevaux. Pour plus de sécurité, on procède également au remplacement des freins à tambours par des disques à l'avant, procurant à la petite boîte de 620 kg de très sérieux atouts... Il s'agit de cette première version Cooper que nous présentons en 1000cc. Cette petite bombe sort d'une restauration complète où tout a été revu ou refait à Amarante au Portugal. Le moteur n'a qu'une dizaine de kilomètre depuis sa réfection complète. Le propriétaire actuel l'a acheté il y a quelques années à une personne âgée qui la conservait dans son garage sans rouler avec. Elle est équipée de ses baquets d'origine, de ses jantes Minilite, d'antibrouillard et de ses fameuses vitres coulissantes. Son coloris est splendide en vert olive et toit noir. Elle est prête à prendre la route ou à participer aux rallyes historiques divers.

John Cooper, creator of the mid-engined Formula 1, bet on the Mini for a sporty car: the car is extremely light and agile, but lacks power and reliability. Various developments take the displacement up to 997cc, the compression ratio is increased, two carburetors are used and the exhaust is modified, pushing up the power from 34 to 55bhp. For added security, the front pair of drum brakes is replaced by discs, giving the little box of 620 kg some serious advantages... This version we offer is the first gen Cooper in 1000cc form. This little bomb is fresh out of a complete restoration where everything has been redone or revised in Amarante, Portugal. The engine has just ten kilometers since its complete renovation. The current owner bought it a few years ago, and he kept it in his garage without driving the car at all. It is equipped with its original bucket seats, its Minilite wheels, fog lamps and its famous sliding windows. The colour is a gorgeous olive green with black roof. The car is all ready to hit the road and/or participate in various historical rallies.



205

Carte grise française

French title

Châssis n° AR 155993

• Modèle encore largement sous-coté

• Une classique du sport automobile

• Restauration italienne de grande qualité

• Model still largely undervalued

• A motorsport classic

• High quality Italian restoration

25 000 – 35 000 €

Sans réserve/
No reserve

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT COUPÉ

Sortie des usines Alfa le 15 décembre 1960 et vendue le 23 mars 1961 à Frugarolo, Alessandria, Italie, cette Giulietta Sprint se présente aujourd'hui dans un état rare pour ce modèle. Son précédent propriétaire, Giovanni de Paoli, l'a faite restaurer au début des années 2000 par deux anciens mécaniciens Alfa Romeo. Certaines pièces (durites, rotules de train avant, mâchoires de freins, cylindres de roues arrière) ont été remplacées chez Giglio Racing, à Toulon. La voiture était alors immatriculée à Genève, GE-1762651. Alors que M. de Paoli l'avait confiée à l'atelier Tissier, près de Nemours, pour une mise au point moteur, celui qui allait devenir son prochain propriétaire est tombé en arrêt devant la voiture, séduit par son état. Aujourd'hui, la qualité de la restauration est encore perceptible et la voiture se présente de façon impeccable. Elle est équipée de l'élégant tableau de bord en tôle peinte recevant trois gros compteurs ronds disposés en demi-cercle, ainsi que de sièges et contreportes habillés avec tout le raffinement italien. Elle bénéficie en plus du moteur 1300 associé à deux carburateurs Weber remonté dans l'esprit des modèles Veloce qui développait 90 ch permettant à cette sportive séduisante et légère d'atteindre près de 180 km/h. Autre détail appréciable, une boîte 5 a été montée permettant d'envisager des trajets autoroutiers avec sérénité. Fin 2012 la voiture a bénéficié d'une révision des freins pour un montant de 1700 €chez SARL Atelier à Chavenay. Il est rare de trouver une Giulietta Sprint aussi soignée et performante. Les amateurs d'Alfa Romeo ne peuvent pas s'y tromper.

Leaving the Alfa factory on 15 December 1960 and selling on 23 March 1961 to Frugarolo, Alessandria in Italy, this Giulietta Sprint is presented today in a rare condition for this model. The previous owner, Giovanni de Paoli, had the car restored at the start of the 2000s by two former Alfa mechanics. Certain parts (hoses, front suspension ball joints, brake shoes, rear wheel cylinders) were replaced by Giglio Racing in Toulon. The car was then registered in Geneva with the number GE-1762651. When Mr de Paoli took the car to Tissier workshop, near Nemours, to have the engine tuned, the future owner saw the car and was bowled over by the condition it was in. Today the quality of the restoration is still apparent and the car is in impeccable condition. It is equipped with elegant painted metal dashboard with three large round dials arranged in a semi-circle, and seats and door linings upholstered with true Italian flair. Moreover, it benefits from the 1300 engine with twin Weber carburettors mounted in Veloce style with 90 bhp that powers this light and attractive sports car to almost 180 km/h. Another detail of note, a five-speed gearbox has been fitted, allowing the possibility of relaxed motorway journeys. The brakes were overhauled at the end of 2012 for the sum of €1,700 at SARL Atelier in Chavenay. It is rare to find a Giulietta Sprint that performs so well and in such good condition. Alfa Romeo enthusiasts can't go wrong.



206

Titre de circulation
belge
Belgian title

Châssis n° E56S003819
Moteur n° 3720991

- Très belle présentation
- Version V8 265 ci
- Confort à l'américaine
- Idéale pour la balade au soleil

- In very nice condition
- Version V8 265
- American style comfort
- Ideal for a cruise in the sun

60 000 – 80 000 €

Equipée de son hard-top d'usine / Equipped with a factory hardtop

1956 CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET

Lorsque General Motors lance, en 1953, la Chevrolet Corvette, c'est pour occuper le terrain des voitures de sport, que monopolisent des marques comme Jaguar ou MG. Stricte deux places, la Corvette innove avec une carrosserie en plastique. De taille "européenne", elle commence sa carrière avec un six cylindres, bientôt remplacé par un V8 plus conforme aux habitudes d'outre-Atlantique, alors que la ligne évolue vers une silhouette plus musclée, gagnant en 1956 ses flancs creusés caractéristiques.

La Corvette que nous présentons est une version dotée du moteur V8 de 4,3 litres (265 ci), développant 210 ch, et d'une boîte de vitesses automatique. Elle a été restaurée aux États-Unis par le célèbre NCRS (National Corvette Restorers Society), une référence en la matière, il y a environ cinq ans et les soubassements montrent une présentation aussi soignée que la carrosserie ! Très belle dans sa livrée blanche avec flancs gris et intérieur rouge, elle invite à prendre place dans l'habitacle en superbe état offrant un luxe que ne connaissent pas les voitures européennes de la même époque. De plus, cette voiture peut être facilement utilisée par tous les temps car elle est accompagnée de son rare hard-top, avec ciel de toit rouge. La facture d'achat que nous a fourni le propriétaire actuel précise que cette voiture n'a pas subi d'accident. Elle fonctionne bien grâce aux travaux effectués, les rapports de boîte de vitesses passant de façon fluide et sans à-coups, la direction assistée opère de manière optimale. L'été approchant, elle constitue un modèle idéal pour prendre la route, avec un moteur suffisamment puissant pour s'insérer facilement dans la circulation actuelle, et un confort de fonctionnement que peuvent lui envier nombre de ses concurrentes d'époque.

When General Motors launched the Chevrolet Corvette in 1953, the field of sports cars used to be monopolized by brands such as Jaguar and MG. The strictly two-seater Corvette innovated with a plastic body. European in size, the Corvette began its career with a six-cylinder engine that was soon replaced by a V8 more in line with practices on the other side of the Atlantic, while the design moved towards a more muscular form, with the 1956 version featuring a neat scallop along the sides.

The Corvette that we present is a version with the 4.3-liter V8 engine (265 cubic inch), 210 horsepower, and an automatic transmission. It was restored in the United States about five years ago and the chassis shows that the body is in a very good state! Beautiful in its white livery with gray sides and red interior, it invites you to sit in the cockpit which is in a superb condition, with a level luxury not to be seen in European cars of the same era. In addition, the car can be easily be used all the time as it comes with an unusual hardtop, with red sky roof. The current owner confirms that the car has not been an accident. The car works well, the transmission changes gears seamlessly and smoothly. With summer approaching this Corvette is an ideal car to hit the road with, powered by an engine that allows it to fit easily into modern traffic situations, along with comfort that will challenge many of its original competitors.





207

Carte grise française
French title

Chassis n°
SCBZB03DXPCX42112

- Confort, puissance et volupté
- Modèle héritant de l'identité sportive de Bentley
- Faible kilométrage

- Comfort, power and pleasure*

- True successor to Bentley's sporting identity*

- Low mileage*

35 000 – 55 000 €

1993 BENTLEY CONTINENTAL R COACH

Lorsque Bentley baptise Continental R son nouveau modèle présenté en 1991, ce n'est évidemment pas un hasard. Cette appellation rappelle la fameuse Bentley "fastback" présentée en 1952, coupé quatre places le plus rapide du monde. La voiture de 1991 n'est pas loin de prétendre au même titre : son V8 6,75 litres équipé d'un turbo Garrett développe 325 ch, ce qui propulse cette considérable automobile à plus de 230 km/h, sans sacrifier le confort d'un habitacle aussi cossu et confortable que l'atmosphère intime et accueillante d'un club anglais parmi les plus sélects...

La Continental R que nous présentons a été vendue neuve aux Etats-Unis, en Californie. Son historique est connu jusqu'à l'achat par l'actuel propriétaire en 2010, avec notamment un rapport Carfax qui ne déplore aucun incident. La voiture est alors importée et immatriculée en France. En juin 2011, elle bénéficie d'une révision complète chez "Royce Service & Engineering", en Angleterre, comprenant la mise aux normes européennes de l'éclairage. La facture de ces travaux fait état d'un total de 11 500 livres sterling. La voiture affichait alors 17 000 miles et le compteur en indique aujourd'hui 21 400, soit 34 500 km environ. Elle est dotée de jantes en alliage léger de 18 pouces, monte agréée par Bentley. De couleur bleue, l'habitacle est équipé d'une sellerie en cuir beige et passepoil bleu, la console et la casquette de tableau de bord étant habillées de cuir bleu. Des moquettes bleues et du bois vernis complètent cet intérieur d'un luxe raffiné, dans un très bel état de présentation. Offrant la puissance d'une voiture de sport et la volupté d'un salon roulant, cette voiture emmène ses occupants dans un confort difficile à égaler.

When Bentley named its new model, launched in 1991, the Continental R, it wasn't by chance. This name recalled the celebrated Bentley « fastback » that had appeared in 1952, then the fastest four-seater coupé in the world. The 1991 model came close to retaining this title : its V8 6.75-litre engine with Garrett turbo produced 325 bhp, which powered the car to over 230 km/h, without sacrificing a level of interior comfort that suggested the intimate and welcoming ambiance of an exclusive English gentleman's club... The Continental R on offer was sold new to California in the United States, and to the current owner in 2010, with a continuous history and a carfax report that identified no incidents. It was imported and registered in France. In June 2011, the car underwent a thorough service at "Royce Service & Engineering" in England, which included returning the lighting to European specification. The invoice for this work came to £11,500. At that time, the mileage was 17,000 miles, and the speedo reads 21,400 miles today (approximately 34,000 km). The car comes with 18-inch alloy wheels, the preferred Bentley choice. The exterior is blue, the interior upholstered in beige leather with blue piping and blue leather on the console and dashboard. Blue carpets and varnished wood in superb condition complete this sophisticated and luxurious interior. Combining the power and performance of a sports car with the luxury of a gentleman's club on wheels, this car carries its passengers in a level of comfort that is difficult to beat.



208

Titre de circulation
Hollandais
Dutch title

Chassis n° BN4L-0-41313

- Eligible aux Mille miles
- Sonorité inégalee
- Simplicité d'entretien

- Mille miglia elligible*
- Unrivalled acoustics*
- Easy maintenance*

32 000 – 40 000 €

1957 AUSTIN-HEALEY 100/6 BN4 2+2

Une sonorité superbe, une ligne séduisante, un six cylindres souple et puissant, l'Austin-Healey 100/6 ne manque pas d'atouts. Née dans l'esprit de Donald Healey avec la collaboration de son fils Geoffrey, l'Healey 100 est ainsi nommée car elle doit dépasser 100 mph — 161 km/h — ce qu'elle fera largement dès les premiers essais du prototype, en 1952. Au départ dotée d'un moteur Austin quatre cylindres, l'Austin-Healey va être distribuée par le réseau de la marque. A partir de 1956, la voiture bénéficie du nouveau six cylindres BMC 2,6 litres, moins "rugueux" que le groupe précédent et qui va même gagner quelques chevaux l'année suivante avec une culasse modifiée. Cette mécanique lui permet d'atteindre allègrement 175 km/h. Simultanément, elle bénéficie de quelques éléments de confort, comme des poignées de portes extérieures et un pare-brise fixe. Connaissant ensuite diverses évolutions, la "big Healey" ne s'effacera du catalogue qu'en 1968: une longévité qui s'explique par une conception bien pensée dès le départ. Aujourd'hui, elle offre au collectionneur un excellent rapport simplicité/agrément/performances, pour un prix plus raisonnable que certaines de ses concurrentes.

Le modèle de la vente comporte de plus l'overdrive qui était disponible en option. Elle figure sur la liste des voitures éligibles à la célèbre épreuve des Mille miles historique et à nombres d'autres rallyes. Elle fut importée de Californie en 2010 et son châssis mécanosoudé est très sain. Un certificat d'origine du British Motor Heritage accompagne ce splendide roadster.

With superb acoustics, an elegant line and a smooth, powerful six-cylinder engine, the Austin-Healey 100/6 had many. The Healey 100 was so named because it was supposed to exceed 100 mph — 161 kph — which it did easily in the first trials of the prototype, in 1952. Initially fitted with an Austin four-cylinder engine, it adopted the Austin-Healey name and was sold through the manufacturer's network. By 1956, the car benefited from the new six-cylinder BMC 2.6 litre engine, less "rough" than the former engine, which even gained in horsepower the following year with a modified cylinder head. With this solution, it achieved 175 kph comfortably. At the same time, it also benefited from some comfortable features like outside door handles and a fixed windscreen. The "big Healey" later underwent various enhancements and it was only taken out of the catalogue in 1968, after a long life that can be explained by a design that was well-thought out from the start. Today, it offers collectors an excellent return in terms of simplicity/comfort/performance, for a price that is more reasonable than some of its competitors. Furthermore, the model on sale includes the overdrive, previously available as an option. Is is a Mille miglia elligible car and also to many other events. It was imported from sunny California in 2010 and remains very straight and rust free. A certificate from the British motor heritage trust comes with the paperwork.



209

Carte grise française
French title

Châssis n° 877255
Moteur n° R5436-9

- Première série, la plus pure, Matching numbers
- Très belle présentation et entretien suivi
- Même propriétaire depuis 1992

- *First series, the purest, Matching numbers*
- *Superb presentation and regularly maintained*
- *One owner since 1992*

60 000 – 80 000 €

1962 JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES CABRIOLET

Immense capot, ligne saisissante, moteur brillant, comportement efficace, on n'a pas fini de dire que la Jaguar Type E est une des voitures les plus marquantes du XXe siècle. Présentée en 1962 au Salon de Genève, elle est issue de la compétition et des fameuses Type D qui ont écumé les circuits dans les années 1950. Vendue neuve aux États-Unis, la Jaguar Type E que nous présentons a passé une bonne partie de sa vie au Texas, avant d'être importée en France au début des années 1990 et achetée par l'actuel propriétaire en 1992. Elle comporte son moteur d'origine et a bénéficié en 1998 d'importants travaux de remise à niveau, concernant notamment la réfection complète des freins, le remplacement des roulements, le changement des joints, des travaux cosmétiques, pour un total de 74 540 francs, comme en témoigne la facture du Garage du château, à Vineuil-Saint-Firmin. Par la suite, la mécanique a été refaite à l'Atelier des Coteaux, qui assure l'entretien de la voiture. Le radiateur a été remplacé et un ventilateur électrique a été posé pour permettre une utilisation de la voiture en toutes circonstances. D'ailleurs, l'ensemble des travaux effectués au cours de sa vie l'ont été dans le seul but de permettre de rouler sans souci et de profiter des qualités de cette belle classique. De couleur noire avec intérieur en cuir rouge, elle présente une légère patine qui en accentue le charme. Cette élégante 3,8 litres Série 1, version la plus pure de la Type E, saura procurer à son futur propriétaire les plaisirs pour lesquels elle a été conçue, son six-cylindres double arbre 285 ch offrant des performances que peuvent lui envier des automobiles plus cossues, avec tout le plaisir d'une automobile sans artifice, dénuée d'équipements lourds et inutiles.

With its endless bonnet, striking design, outstanding engineering and excellent handling, the Jaguar E-Type is unquestionably one of the most significant cars of the 20th century. Presented at the Geneva Motor Show in 1962, it evolved from competition and the famous D-Type that had taken the circuits by storm during the 1950s. Sold new to the US, the Jaguar E-Type on offer spent a large part of its life in Texas, before being brought to France at the start of the 1990s. It was bought by the current owner in 1992. The car still has its original engine, and benefitted from major work in 1998 including complete overhaul of the brakes, replacement of the bearings, new seals and cosmetic work totalling 74,540 francs, as shown on the invoice from the Garage du château, at Vineuil-Saint-Firmin. Subsequently, the car was overhauled mechanically at the Atelier des Coteaux, responsible for the maintenance of the car. The radiator was replaced and an electric fan fitted to allow the car to be used under different conditions. All of the work carried out throughout the life of the car has been with the sole aim of providing trouble-free driving to enable full enjoyment of this timeless classic. Presented in black with red leather interior, the light patina adds to its charm. This elegant 3.8-litre series 1, the purest form of the E-Type, is ready to provide its new owner with the pleasure it was designed to give. The six-cylinder twin-cam 285 bhp engine offers a performance to match more opulent cars and adds to the enjoyment of a straightforward model, not weighed down by heavy and unnecessary equipment.





210

Carte grise française

French title

Châssis n° 1956699

• Classique utilisable régulièrement

• Rare version V6, la plus puissante

• Voiture entretenue

• Classic for everyday use

• Rare V6 version, the most powerful

• Maintained car

22 000 – 28 000 €

Sans réserve/
No reserve

1976 PEUGEOT 504 V6 CABRIOLET

Peugeot est toujours resté fidèle aux coupés et cabriolets et cette tradition s'est poursuivie après la guerre. Après les 203, 403 et 404, la 504 devait avoir sa version découvrable: elle est présentée, avec le coupé, en 1969 et frappe d'emblée par l'élégance de sa ligne signée Pininfarina. On lui reproche une puissance un peu faible, jusqu'à l'arrivée du V6 PRV qui, en 1974, offre enfin à ce modèle des performances dignes de son statut : ses 136 ch lui permettent d'approcher 190 km/h. En version cabriolet le modèle V6 reste une version fort rare puisque moins de 1000 exemplaires seront produits.

Lors de son achat par son actuel propriétaire, un collectionneur parisien, la voiture que nous proposons présentait un état de conservation très satisfaisant, la voiture ayant été entreposée dans un endroit sec et bien protégé. Elle va tout de même recevoir les soins de son nouveau propriétaire qui va procéder à une révision détaillée, comportant notamment un remplacement des amortisseurs avant, une révision des carburateurs (facture) et la pose de quatre pneus Michelin TRX neufs sur les jantes alu spécial TRX, repeintes. A l'extérieur, la carrosserie reçoit une nouvelle peinture après réfection des bas de caisse et, aujourd'hui, la voiture se présente dans une belle teinte gris fumé. L'intérieur en velours beige présente un bel état d'origine, et la capote originale conservée protège les occupants des intempéries. Version la plus puissante des cabriolets 504, sa modernité permet une utilisation régulière. Elle allie l'élégance de la ligne Pininfarina au sérieux de la fabrication Peugeot et au brio du V6. En version cabriolet, elle est particulièrement rare et attrayante. Comme notre photographe a pu nous le confirmer, rien de tel qu'être à son volant écoutant un air de jazz dans la douceur du petit matin parisien.

Peugeot has always produced coupés and cabriolets and this tradition continued after the war. As with the 203, 403 and 404, the 504 had its convertible version, presented alongside the coupé in 1969. The elegant Pininfarina styling was striking. It was considered to be a little underpowered, however, until the arrival of the V6 PRV in 1974 which finally gave this model the performance it deserved. The 136 bhp allowed the car to reach speeds of close to 190 km/h. The cabriolet version of the V6 model is very rare as less than 1,000 examples were produced.

When the current owner, a Parisian collector, bought the car, it was in a well-conserved condition, having been stored in a dry and protected environment. The new owner then had a comprehensive service carried out that included changing the front shock absorbers, servicing the carburettors (invoice) and the fitting of a set of new Michelin TRX tyres on special, repainted TRX alloy wheels. The exterior bodywork was re-sprayed following repairs to the sills and is presented today in attractive smoked grey livery. The beige velour interior is in excellent original condition and the conserved hood provides passengers with excellent protection from the weather. The most powerful version of all 504 cabriolets, the modernity of this model makes regular use feasible. The car marries an elegant Pininfarina design with the excellence of Peugeot build and the brio of a V6 engine. It is especially rare and appealing in this cabriolet version.





LES COUPS DE CŒUR D'ANDRÉ LECOQ

Le nom de la « Carrosserie Lecoq » est connu dans le monde entier pour la qualité de ses restaurations : il est devenu une référence pour les propriétaires d'automobiles de collection et d'exception. D'origine bretonne et modeste, André Lecoq, né en 1929, commence à travailler dès l'âge de 14 ans, d'abord comme apprenti en 1943, à l'usine Simca de Nanterre puis à celle de Poissy, sur les chaînes d'assemblage pour corriger les imperfections de l'emboutissage. Lorsque son père arrête son activité de charron en 1960, André reprend son petit atelier de la rue Blanqui à Saint-Ouen. Grâce à l'aide et à la compétence de Claude Chevalier (tôlier formeur), l'atelier devient alors un garage bien équipé et structuré pour la réparation des carrosseries. C'est aussi l'époque du début des carrosseries en polyester. La Carrosserie Lecoq se lance dans ce nouveau créneau de réparation avec Alpine. L'atelier étant trop petit, la résine polyester séchait dans la rue, mais le travail était de qualité et le succès au rendez-vous. L'exiguïté du local oblige alors à un changement : un grand atelier de plein pied est acheté rue Charles Schmidt à Saint-Ouen, à la fin des années 1960. Matra lui confie alors toutes ses réparations de polyester et lui accorde le célèbre panonceau à tête de coq stylisé, qui est toujours celui de la Carrosserie Lecoq. Par la suite, Lotus est devenu également un client fidèle de l'atelier, mais un événement va changer le destin de ce dernier au début de 1970 : Adrien Maeght, en revenant des « Puces de St-Ouen », passe devant la Carrosserie Lecoq et remarque près de la porte d'entrée, une Volkswagen Schwimmwagen en mauvais état. Il demande à l'acheter, ce qui est fait, puis à la faire restaurer. Pleinement satisfait du travail, Adrien Maeght confie alors à l'atelier une Hispano-Suiza, puis d'autres voitures de sa collection. La passion de l'automobile étant contagieuse, André Lecoq achète, pour la beauté de sa ligne, un vétuste cabriolet Horch 853 A. Il le fait restaurer de façon exemplaire par son atelier, pour participer à divers rallyes de voitures anciennes. Le niveau qualitatif de restauration étant très supérieur à ce qui se fait à l'époque, de très nombreux collectionneurs n'hésitent pas à confier leurs voitures à restaurer à la Carrosserie Lecoq (c'est aussi un gage majeur pour les Concours d'Elégance). Du fait de son succès, l'atelier doit se rendre à l'évidence : il est nécessaire de s'agrandir. Un premier étage est construit, puis un sous-sol est creusé. Près de cinquante compagnons travaillent alors dans l'atelier où sont créés un secteur de charonnage et un de sellerie. La Horch d'André Lecoq peut être considérée comme la « vitrine mobile » du savoir-faire de la Carrosserie Lecoq durant tout son parcours prestigieux. André Lecoq était également un grand collectionneur. Comme il aimait à le dire, sa collection était évolutive et exprimait ses coups de cœur, avec souvent l'esthétique comme dénominateur commun. Des cabriolets Cadillac V16, Mercedes SS, 500 et 540 K, et bien d'autres, sont passés dans sa collection. Mais à l'automne de sa vie, ses coups de cœur ont été pour des voitures moins « physiques » à utiliser, comme la BMW 327/328, la Fiat Coppa d'Oro ou la SS One. Il appréciait aussi beaucoup les petites voitures « populaires », comme l'Austin Seven ou la Vespa 400, avec laquelle il était parti en voyage de noces. Outre sa passion pour les animaux et l'accordéon, qu'il jouait, il a désiré transmettre ses « coups de cœur » automobiles. C'est non seulement du fait de ma profession d'expert et de mon expérience dans l'organisation de ventes aux enchères, mais surtout aussi de nos relations amicales, qu'il m'a chargé d'exécuter ses volontés en proposant aux enchères ses automobiles, dans l'espoir qu'elles soient toujours autant appréciées et aimées... il a également souhaité qu'une partie du résultat de la vente soit donnée à une œuvre de bienfaisance.

The name « Carrosserie Lecoq » is known around the world for the quality of its restorations. It has become a benchmark for owners of exceptional collectors' cars. Born in 1929 and from a modest Breton background, André Lecoq began work at the age of 14, as an apprentice in the Simca factory first in Nanterre, and then Poissy, where he corrected faults in the metal panels on the production line. When his father gave up working as a wheelwright in 1960, André took on his tiny workshop on the rue Blanqui in Saint-Ouen. With the help and competence of Claude Chevalier (panel beater), the workshop became a well-equipped garage set up to repair bodywork. This was also the period when fibreglass bodies began to appear. The Carrosserie Lecoq embarked on this new area of repair with Alpine. The workshop was too small and the polyester resin had to dry in the street, but the work carried out was of high quality and success followed. The cramped conditions necessitated a change and a large workshop on the ground floor was acquired on rue Charles Schmidt in Saint-Ouen, at the end of the 1960s. Matra then entrusted him with all their fibreglass repairs, granting him the famous badge, depicting the stylised head of a cockerel, which the Carrosserie Lecoq keeps today. Subsequently, Lotus also became a regular customer of the workshop. Then one day at the start of 1970, something happened that changed the course of the business : Adrien Maeght, returning from a visit to the flea market in St-Ouen, passed in front of the Carrosserie Lecoq and noticed, near the entrance, a Volkswagen Schwimmwagen in poor condition. He asked to buy it, which he did, and then asked to have it restored. He was so pleased with the work carried out that he entrusted the workshop with the restoration of a Hispano-Suiza, followed by other cars in his collection. The passion for automobiles was contagious and André Lecoq acquired, for the beauty of its design, a dilapidated Horch 853 A cabriolet. The car underwent a restoration of the highest quality in his workshop, so that he could participate in various classic car rallies. The standard of restoration was so much higher than what was done elsewhere in those days that numerous collectors gave their cars to him to restore at the Carrosserie Lecoq, (it was also an assurance of recognition in a Concours d'Elégance). Due to this success, the workshop had to face facts : it was necessary to expand. A first floor was built, and then a basement was dug out. Close to fifty people worked together in the workshop, with new departments for wheels and upholstery. André Lecoq's Horch became the mobile « display » of Carrosserie Lecoq's expertise during its prestigious career. André Lecoq was also a great collector. As he loved to say, his collection evolved and expressed his personal favourites, with aesthetics often acting as the common denominator. Cars such as the Cadillac V16, Mercedes SS, 500 and 540 K entered his collection. However, as he got older, his favourites were the cars that were less « physical » to drive, such as the BMW 327/328, the Fiat Coppa d'Oro or the SS One. He also loved lots of the small « popular » cars, such as the Austin Seven and the Vespa 400, which he drove on his honeymoon. As with his love of animals and the accordion, which he played, he wanted to pass on the passion for his « favourite » cars. It is not just through my profession as an expert and my experience in the world of auctions, but primarily because of the friendly relationship we had, that he asked me to carry out his wish to sell his cars at auction, in the hope that they would always be loved and appreciated. He also wanted a proportion of the profits to go to charity.

Christian Huet
Expert Conseil International en Automobiles de Collection ,
Historien consultant auprès d'Artcurial Motorcars pour la Collection

211

Carte grise française collection
French title
(collectors)

Châssis n° HDC 46/1428
Moteur n° XPAG/
TF/31543

- Tout le charme des MG Midget
- Excellent état
- Mécanique sans surprises

- All the charm of the MG Midget
- Excellent condition
- Uncomplicated mechanics

15 000 – 25 000 €
Sans réserve/
No reserve

1954 MG TF 1250 ROADSTER

En présentant en 1929 sa première Midget, MG se définit d'emblée comme synonyme de petites voitures sportives et ludiques. Les succès en compétition vont appuyer cette image et, des TA aux TC, le concept ne fait que s'affiner. La seconde Guerre Mondiale ne l'éteint pas, au contraire : les GI américains découvrent en Europe cette séduisante auto et l'adoptent immédiatement. La TD présentée en 1949 reprend le robuste moteur 1 250 cm3 de sa devancière et bénéficie de roues avant indépendantes et d'une direction à crémaillère. La TF, qui suit en 1954, rencontre le même succès et les chroniqueurs de Road & Track, aux États-Unis, la qualifie de "sportive la plus intéressante d'Amérique". Avant la MGA, elle est la plus aboutie de cette belle lignée des fameuses Midget.

C'est aux États-Unis qu'André Lecoq a trouvé cette voiture en 2001. Conquis par sa qualité de restauration, il en appréciait la ligne sportive, le grand volant bois et les roues à rayons, typique des roadsters britanniques de cette époque. A l'intérieur, la forme des instruments de tableau de bord répond à la l'écusson MG octogonal. De belle présentation, cette MG TF présente l'avantage d'une technique d'après-guerre et de performances permettant de rouler en toute sécurité parmi les voitures modernes, tout en offrant le charme d'une forme désuète évoquant plutôt les années 1930 avec ses ailes séparées, ses marchepieds, son long capot effilé et ses petites portes "suicide". Régulièrement entretenue, elle affiche 5.569 miles au compteur et se trouve toujours en bon état de présentation et de fonctionnement. Le pare-brise est rabattable et laisse place à deux saute-vent du plus bel effet. Balades insouciantes cheveux au vent, seul ou en compagnie de quelques autres voitures du même genre, c'est ce qu'apportera cette jolie voiture à son nouveau propriétaire.

Launching the first Midget in 1929, MG created a model that became synonymous with the idea of a small, fun sports car. Success in competition backed this up and the concept was gradually refined, from the TA through to the TC. Rather than stopping progress, the second World War had the opposite effect: American soldiers discovered this attractive little car in Europe and took to it immediately. The TD appearing in 1949 used the robust engine of its predecessor and benefitted from independent front suspension and rack and pinion steering. The TF, which followed in 1954, enjoyed the same success and columnists from the US magazine Road & Track dubbed it « the most interesting sports car in America ». Before the arrival of the MGA, it was the most highly developed of this wonderful line of the celebrated Midget.

André Lecoq found this car in the US in 2001. He loved the sporty styling, large wooden steering wheel and wire wheels typical of British roadsters of this period, and was won over by the quality of the restoration. Inside, the instruments on the dashboard are shaped to echo the octagonal form of the MG badge. Presented in superb condition, this MG TF has the advantages of post-war engineering, with a performance that allows it to drive safely in modern traffic, combined with the charm of a more old-fashioned styling reminiscent of the 1930s, with separate wings, running boards, long slender bonnet and small 'suicide' doors. The car has been regularly maintained, displays 5,569 miles on the odometer and is still presented in good condition and working order. The windscreen can be folded down, leaving two aero-screens, for best effect. Carefree and leisurely open-top driving, alone or in a convoy of similar cars, awaits the new owner of this attractive motorcar.



212

Carte grise française collection
French title
(collectors)

Châssis n° 57704
Moteur n° 503

- Matching numbers
- Equipée d'un rare toit ouvrant d'origine
- Restaurée entièrement par les ateliers Chapron
- Histoire limpide

- Matching numbers*
- Fitted with rare original sunroof*
- Completely restored by the ateliers Chapron*
- Full history*

250 000 – 350 000 €
Sans réserve/
No reserve

1938 BUGATTI TYPE 57 COACH VENTOUX

Voiture d'Usine.

Ce Coach Ventoux figure parmi les dix dernières voitures construites de ce modèle.

Après le Salon de Paris d'octobre 1938, Bugatti abandonne la fabrication par son atelier de carrosserie du modèle coach 4 places, 2 portes, type Ventoux. La production est alors réduite à l'assemblage des caisses des berlines Galibier modèle 1939. Environ trente de ces berlines sont produites avant la déclaration de guerre. Gangloff est en charge de la réalisation des cabriolets 2/3 places Aravis et 4 places Stelvio. Ainsi le programme 1939 entre en vigueur après la production des ultimes coaches Usine. De septembre 1938 à janvier 1939, la construction des derniers Ventoux se détaille comme suit : 4 voitures en septembre (757702/500 - 57704/503 - 57758/54C - 57656/55C),3 en octobre (57755/ 56C - 57722/508 - 57720/509) ,une en novembre (57724/523), deux en décembre (57721/ 521- 57776/71C) et une dernière en janvier 1939 (57730/ 531).

Factory car.

This Ventoux was one of the last ten examples of this model to be built.

After the Paris Motor Show in October 1938, the Bugatti workshop stopped making Ventoux with 2-door, four-seater bodies. Production

was reduced to the assembly of the 1939 Galibier saloon model.

Some thirty of these models were produced before war broke out.

Gangloff was in charge of building the 2/3-seater Aravis and 4-seater

Stelvio cabriolets. Thus, the 1939 programme commenced after the

production of the ultimate factory Ventoux models. From September

1938 to January 1939, the construction of the last Ventoux took place

as follows : 4 cars in September (757702/500 - 57704/503 - 57758/54C

- 57656/55C),3 in October (57755/56C - 57722/508 - 57720/509), one in

November (57724/523), two in December (57721/ 521- 57776/71C) and

the final one in January 1939 (57730/ 531).

La vie parisienne.

Le Coach Ventoux, châssis 57704 moteur 503, est sorti de l'atelier carrosserie de l'Usine

le 8 septembre 1939. La caisse est peinte de couleur « gris La Baule , intérieur cuir

Havane ». La voiture est disponible pour les démonstrations lors du salon de l'Auto en octobre 1938, au Grand Palais. Elle est acheminée à Paris le 14 octobre.

Aucun Coach Ventoux n'est exposé sur le Stand Bugatti puisque la production va se

terminer. Bientôt le Coach 57704/503 va être repeint en vert olive, et sera affecté

comme voiture de démonstration au magasin Bugatti du 46 Avenue Montaigne. L'Usine

dispose d'une petite flotte de voitures de représentation : le magasin Montaigne a reçu

le Coach Ventoux 57C noir châssis 57755/56C, le Cabriolet Stelvio vert 57703/511, la

berline Galibier noire 57796/58C et le Coach Ventoux vert 57704/503. Cette information

est consignée dans une note interne de l'Usine datée du 15 aout 1939 et concernant

le « stock de voitures de seconde main » en attente de revente. Entre temps, le coach

57704 aura été utilisé par le directeur des ventes du magasin qui n'est autre que Robert

Benoist, l'ancien champion du Monde 1927 et pilote d'Usine depuis 1934.

La vie parisienne.

This Ventoux, chassis 57704, engine 503, left the factory body workshop on 8 September

1939. The coachwork was painted « gris La Baule , intérieur cuir Havane » (grey La

Baule, tobacco leather interior). The car was used for demonstration drives during

the 1938 Paris Motor Show at the Grand Palais. It was sent to Paris by train on 14

October.

There was no Coach Ventoux shown on the Bugatti stand as production was to cease.

Model 57704/503 was then repainted in olive green and used as a demonstration

car at the Bugatti shouroom on 46 Avenue Montaigne. The factory had a small

number of show cars: the Montaigne showroom received the black Ventoux 57C coupe,

chassis 57755/56C, the green Cabriolet Stelvio 57703/511, the black Galibier saloon

57796/58C and the green Coach Ventoux 57704/503. This information was recorded

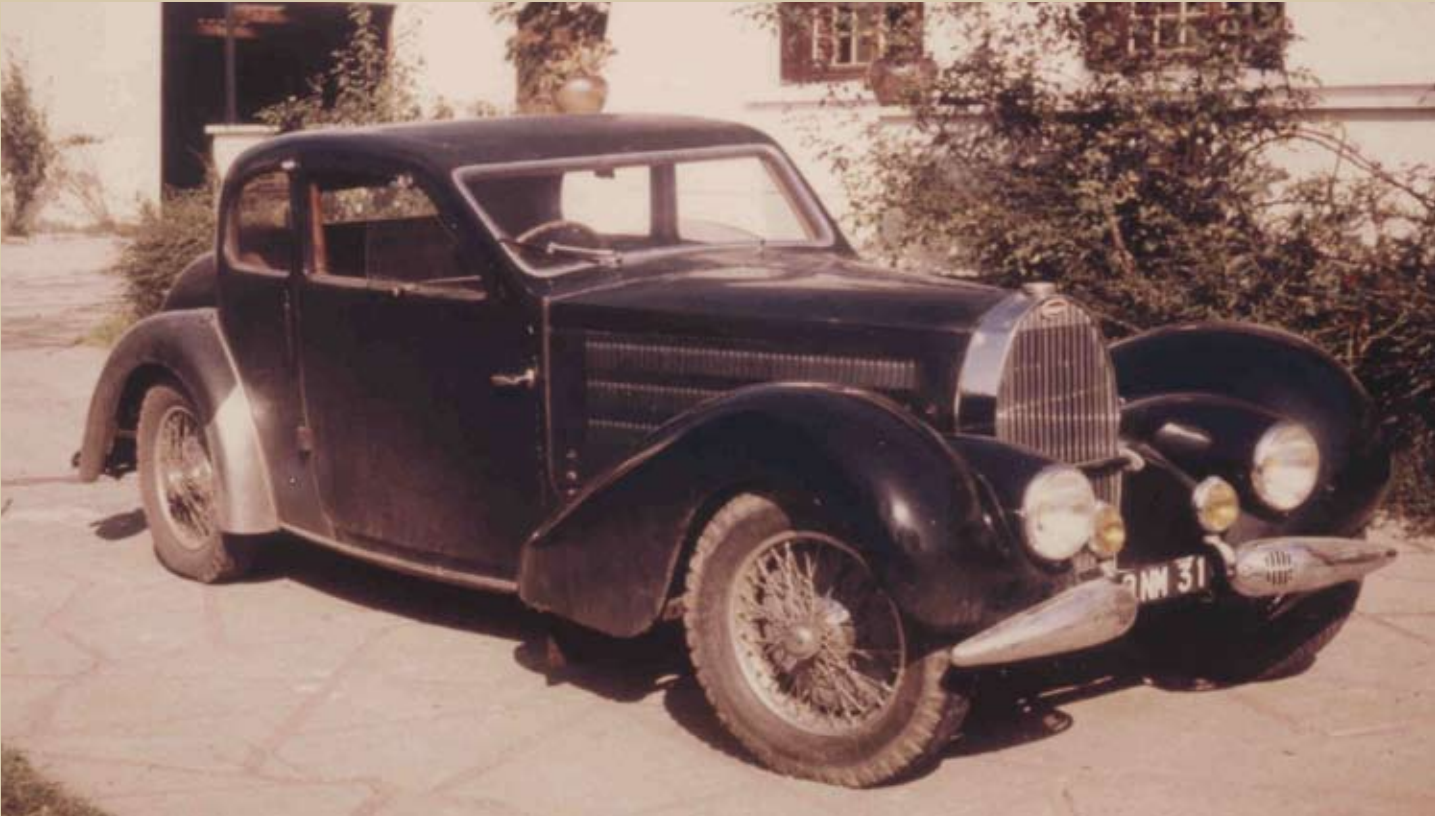
in an internal note from the factory dated 15 August 1939, concerning the « stock de

voitures de seconde main » (stock of second hand cars), waiting to be resold. In the

meantime, 57704 would have been used by the sales manager, none other than Robert

Benoist, the 1927 World Champion who had been a factory driver since 1934.





#757704 chez Lecorché

Une amusante note, datée du 6 avril 1939, extraite du dossier accidents de l'Usine à l'attention du comptable Mr Pracht indique : « Je vous transmets ci-joint la déclaration de l'accident survenu le 28 mars 1939 à 18h45 à Montargis à Monsieur Robert Benoist conduisant la voiture 3,300-type 57-No 57704/503-Coach Ventoux vert olive de démonstration –immatriculée 5800 NV 3 –No de châssis sur la carte grise 57453 ». A la date du 26 avril 1939, l'Usine fait un récapitulatif des voitures de démonstrations et de leur kilométrages respectifs : les deux Ventoux et les deux Galibier du magasin Montaigne sont listés. Le coach vert 57704 est indiqué avoir parcouru 14.273 km à la date du 31 mars 1939. La voiture est indiquée avoir été livrée au magasin le 14 octobre 1938. Cette information semble indiquer que dans le mois qui a suivi sa fabrication, elle n'était pas encore définitivement affectée au magasin parisien. Le kilométrage montre ainsi près de 3000 km mensuels pour cette voiture qui est le seul Coach 57 sans compresseur en démonstration sur Paris. La voiture est prêtée à la Comtesse G d'Oncieu de Chaffardon en juin 1939. La Comtesse a commandé en mai 1939 un cabriolet Stelvio (57829) qui tarde à lui être livré. Entretemps, le 9 juin, elle présente pour l'Usine une 57C Galibier au concours d'élégance de l'Auto au Bois de Boulogne. Jusqu'à la date de livraison du cabriolet, le 30 juin 1939, le Coach 57704 fait patienter la fidèle cliente. La photo publiée montre le Comte et la Comtesse d'Oncieu auprès du coach 57704 en Bretagne du sud en juin 1939. Le véhicule circule avec la carte grise de l'Atlantic Usine ! Le cabriolet 57C enfin livré fin juin brulera entièrement dans le courant de l'été et sera remplacé en urgence par une Buick Century cabriolet. Repris par le magasin Montaigne, le Ventoux est encore utilisé par R.Benoist et les démonstrateurs de Bugatti pendant tout l'été.

La dernière Bugatti livrée avant-guerre.

Cette définition s'applique exactement à cette voiture. Le 2 septembre 1939, le coach 57704 est officiellement vendu à son premier propriétaire. Le livre de vente de l'Usine indique : « 57704/503 Bellonet 3.9.39. » Au crayon de mine sous l'encre, il est possible de lire « Salon 13.10.38 » Il en va de même pour 57702 et 57703, également marquées « Salon 10.38 ».

An amusing note, dated 6 April 1939, taken from the file recording factory accidents for the attention of the accountant Mr Pracht states : « I send you herewith a statement of the accident on 28 March 1939 at 18.45 in Montargis, by Mr Robert Benoist, who was driving the olive green demonstration car 3,300-type 57-No 57704/503-Coach Ventoux –registered 5800 NV 3 – chassis no. on registration document 57453 ». On 26 April 1939 the factory carried out a review of the demonstration cars and their respective mileages : the two Ventoux and the two Galibier from the Montaigne showroom were on the list. The green 57704 was recorded as having covered 14,273 km on 31 March 1939. It was noted as having been delivered to the showroom on 14 October 1938. This information suggests that the car was not definitely assigned to the Paris showroom in the months following its construction. The mileage shows a monthly average of close to 3,000km for what was the only Coach 57 without supercharger used as a demonstration car in Paris. The car was lent to Countess G d'Oncieu de Chaffardon in June 1939. The Countess had ordered a Stelvio cabriolet (57829) in May 1939 that had been delayed. Meanwhile, on 9 June, she presented a 57C Galibier at the concours d'élégance de l'Auto in the Bois de Boulogne for the factory. While waiting for the delivery of the cabriolet on June 30 1939, the faithful client was given use of the Ventoux 57704. A published photograph shows the Count and Countess d'Oncieu with the Ventoux in the south of Brittany in June 1939. The car was driving with the registration documents of the Atlantic factory ! The 57C cabriolet, delivered finally at the end of June, was completely destroyed by a fire that summer and was hastily replaced with a Buick Century cabriolet. Returned to the Montaigne showroom, the Ventoux was put back into service by Robert Benoist and his colleagues, driven throughout the summer as a demonstration car.

The last Bugatti delivered before the war.

The definition applies to this very car. On the 2 September 1939, the Ventoux 57704 was officially sold to its first owner. The factory sales register records: « 57704/503 Bellonet 3.9.39. » In pencil under the ink it is possible to read « Salon 13.10.38 » This was also the same for 57702 and 57703, also marked with « Salon 10.38 ».



#757704

André BELLONET .

Ce parisien dirige une société fiduciaire privée au 53 rue de Lisbonne dans le 8e arrondissement. La voiture est immatriculée sous le numéro 1352 RM 7, ce 2 septembre 1939. Le moment est certainement mal choisi pour mettre en circulation une si belle automobile. La veille, Hitler a envahi la Pologne. Le lendemain, la France et l'Angleterre vont déclarer la guerre à l'Allemagne. La voiture sera sans doute bien cachée pendant toute la durée des hostilités. Le 27 juillet 1945, A.Bellonet, alors déclaré comme « administrateur de Sociétés », et domicilié à Soyaux en Charentes, réimmatricule sa Bugatti dans ce département sous le numéro 2241 DB 4. Un mois plus tard, le Coach Ventoux est immatriculé dans le département de la Seine, le 22 aout 1945 sous le numéro 5178 RN 7. La Bugatti change alors certainement de propriétaire. Ce parisien inconnu conserve l'auto pendant près de quatre années. Le 10 janvier 1949, le véhicule est acheté par un bijoutier de Rouen. Auguste BLAIN, domicilié 7 rue des belges à Blosseville-Bonsecours, immatricule la Bugatti sous le numéro 2910 XB 4. Le 10 octobre 1951, la voiture est vendue dans le département de Seine et Marne, sous le numéro 892 Z 77. Les archives de la préfecture de Melun n'ont pas été conservées. Le nom de l'acquéreur restera inconnu. En 1955 la Bugatti Ventoux revient à Paris. Elle est rachetée par le plus grand concessionnaire Bugatti parisien, Dominique LAMBERJACK, dont le garage est situé au 68 rue Bayen dans le 17e arrondissement. La voiture reçoit la plaque 4581 DP 75, le 15 février 1955. Un nouvel amateur est trouvé rapidement à Toulouse et la Bugatti prend la route de la ville rose en juin 1955.

La Belle au Bois dormant de Toulouse.

Le Docteur René FOURNIER, 13 rue Colombette à Toulouse, jeune médecin de 34 ans, voulait acheter une Bugatti 57C, mais la voiture choisie avait un problème de vilebrequin et, le praticien s'est tourné vers le Ventoux 57704 qui était en parfait état. La voiture est immatriculée sous le numéro 56 DN 31 le 8 juin 1955. Peu de temps après son achat, le Dr Fournié a l'opportunité de partir vers 1957, se perfectionner sa spécialité de chirurgien maxillo-facial au Maroc. Il va diriger là-bas pendant près de dix ans, un centre de chirurgie. Pendant cet exil professionnel, la Bugatti est confiée aux bons soins d'amis bijoutiers, rue Bayard à Toulouse. La suite de l'histoire est contée admirablement par Yves Dalmier dans les « Roues de Fortune » et parue dans LVA du 15 avril 1983. En septembre 1959, Dalmier vient de dénicher à Toulouse une George Richard pour Henri Malartre qui est un des pionniers de la collection d'automobiles en France. Ce dernier confie au jeune toulousain d'acheter des Bugatti quand il en trouve de très belles.

André BELLONET .

This gentleman from Paris ran a private trust fund from 53 rue de Lisbonne in the 8e district. The car was registered with the number 1352 RM 7 on 2 September 1939. It was certainly bad timing to put such a beautiful car on the road on that day. The day before Hitler had invaded Poland. The day after France and England declared war on Germany. The car would undoubtedly have been well hidden during the hostilities. On 27 July 1945, Bellonet, now known as « director of Companies » and living in Soyaux in Charentes, re-registered his Bugatti in this department, 2241 DB 4. One month later, on 22 August 1945, the Ventoux was registered in the Seine department, taking the number 5178 RN 7. The Bugatti had changed hands. An unknown Parisian kept the car for almost four years. On 10 January 1949, the vehicle was bought by a jeweller from Rouen. Auguste BLAIN, of 7 rue des Belges in Blosseville-Bonsecours, registered the Bugatti under the number 2910 XB 4. On 10 October 1951, the car was sold in the department of Seine et Marne, with the number 892 Z 77. Archives of the Melun prefecture have not been kept and so the name of the purchaser will remain unknown. In 1955 the Bugatti returned to Paris. It was bought by the largest Bugatti dealer in Paris, Dominique LAMBERJACK, whose garage was at 68 rue Bayen in the 17e arrondissement. The car took the registration 4581 DP 75 on 15 February 1955. A new enthusiast was found straight away and the Bugatti set off for Toulouse in June 1955.

The Sleeping Beauty of Toulouse.

Dr René FOURNIER, of 13 rue Colombette in Toulouse, a young 34 year old doctor, was keen to buy a Bugatti 57C, but the car he had identified had a problem with the crankshaft. He turned instead to the Ventoux 57704 which was in perfect condition. The car was registered with the number 56 DN 31 on 8 June 1955. Shortly afterwards, Dr Fournier had the opportunity to work as a specialist maxillofacial surgeon in Morocco. He spent the next ten years there, in charge of a centre for surgery. During this professional exile, the Bugatti was entrusted to the good care of jeweller friends in rue Baynard in Toulouse. The rest of the story is told wonderfully by Yves Dalmier in « Roues de Fortune » (Wheels of Fortune), which appeared in the French motoring publication LVA on 15 April 1983. In September 1959, Dalmier had just unearthed a George Richard for Henri Malartre, one of the first car collectors in France. Malartre asked the young man from Toulouse to buy Bugattis when he came across good examples. Dalmier remembers : « The Bugatti mechanic in Toulouse, Mr Arquier, had mentioned several times with a knowing smile that he knew of a splendid example, but that unfortunately it would be too expensive. I introduced him to Malartre as a serious





Dalmier se souvient : « Le garagiste Bugatti de Toulouse, Mr Arquier disait quelques fois avec un sourire entendu, en connaître encore une splendide, mais qu'il fallait malheureusement payer beaucoup trop cher. Je lui présentais Malartre comme un acheteur éventuel sérieux de cette fameuse voiture. Je doutais un peu de son existence et la supposais en tous cas fort loin, je n'avais jamais pu obtenir le moindre renseignement supplémentaire. Alors que je pensais voir Arquier partir dans des explications plus ou moins cotonneuses sur l'absence du propriétaire ou les difficultés de voir l'auto, le voila qui se lève, met sa veste, prend son bérêt ,en nous disant :Puisque vous êtes là, nous pouvons aller la voir, mais il faudra payer une petite commission. Il hésita avant de monter en auto... Je me demande si nous n'irions pas plus vite à pied, avec la circulation...ce n'est pas loin...Je n'en pouvais plus. Bien sur, on ne peut traverser aux rayons X toutes les portes de remises, même près de chez soi .Et nous voila de nouveau rue Bayard, et juste devant le garage de la Richard. C'est en face dit Arquier. Il entre dans une petite bijouterie ou nous le suivons. Ah c'est vous Mr Arquier, je parie que vous venez nous débarrasser de la voiture. Voila quatre ans qu'on ne peut plus nous relever le compteur d'eau parce qu'elle est sur la trappe. Avec les pneus à plat, moi seul, je ne peux la pousser. Par un petit couloir, nous étions arrivés à une remise arrière-boutique et là, énorme, à peine poussiéreux, un coupé Ventoux vert sombre, dans un état de neuf, nous stoppa, dans notre élan...Malartre hochait la tête sans rien dire. Enfin nous regagnâmes le magasin ou il déclara avec sérénité : Oui, elle est belle, mais elle est bien récente ! Et puis, on ne sait jamais ce qu'il y a dedans ! Je vous offre cent quarante mille; pour moi c'est tout ce que ça vaut !...Bon, je pense que le propriétaire sera d'accord, je vais lui écrire au Maroc .Ah, il faut bien qu'il m'en débarrasse. » Y.Dalmier réfléchit alors au moyen de rattraper cette auto. Il se souvient que son ami Jean-Loup Latrille cherchait à racheter une 57 dans un état mécanique moins problématique que le cabriolet 57C vendu auparavant. Il possédait une Lorraine B 3/6 qui avait servi à l'école de pilotage de Nogarro. Malartre s'intéressa vivement à cette Lorraine . Latrille et Malartre se mirent d'accord sur la transaction avec échange.

potential buyer of this car. I rather doubted that it existed, and that it was certainly a long shot, as I had never been able to find out any other information about it. So I expected Arquier to come up with long-winded explanations about the owner not being around and how difficult it was to get to see the car. At that point he got up, donned his jacket and beret and said : Since you're here, let's go and see it. You'll need to pay a small commission though. He hesitated before getting in the car...I wonder if it wouldn't be quicker on foot, with the traffic...it isn't far. I was at the end of my tether. Of course, I didn't have x-ray vision to see behind the door of every shed, even so close to home. And then, there we were on rue Bayard once more, just in front of the garage where the Richard had been. It's just across the road, said Arquier. He went into a tiny jeweller's shop and we followed him. Ah, it's you Mr Arquier, I bet you've come to take the car off us. We haven't been able to read the water meter for four years because it's in the way. With flat tyres, I can't move it by myself. Down a narrow corridor, we came to a back room and there, enormous and not even covered with dust, a dark green Ventoux coupé, looking like new, stopped us in our tracks...Malartre shook his head without saying anything. Eventually we found our way back to the shop where he calmly declared :Yes, it's beautiful, but it is rather recent ! And then, you never know what you're going to find inside ! I'll make an offer of one hundred and forty thousand ; that's what it's worth to me !...Well, I think the owner will accept, I'll write to him in Morocco. Ah, I need him to get rid of it. » Y. Dalmier thought about how he could get hold of this car himself. He remembered that his friend Jean-Loup Latrille was looking to buy a 57 that would give less mechanical problems than the cabriolet 57C he had sold previously. Latrille also owned a Lorraine B 3/6 which had been used by the flying school in Nogarro and Malartre was really interested in the Lorraine. Latrille and Malartre came to a mutual arrangement. Dalmier was in charge of getting the 57 out of its prison to oversee the mechanical expertise. The Arquier garage took the car to bits. « Jean Loup could see this was his chance of having a beautiful car and didn't want anything





Dalmier fut chargé de sortir la 57 de sa prison pour en surveiller l'expertise mécanique. Le garage Arquier s'était chargé du démontage. « Jean Loup voyant enfin se réaliser son souhait d'une voiture belle et sure ne voulait rien négliger. Las ! Un coup de téléphone du garage m'invitant à passer, nous révéla la triste inutilité de toutes nos sages précautions. Ce magnifique moteur,net,bouchonné ne renfermait plus qu'un cimetière de pistons grippé, rayés, avec deux bielles faussées et deux jupes de cylindres brisées... Un splendide point de chaînette à l'arc tenait collé les morceaux de fonte maintenus par une belle et stupide pièce en tôle chaudronnée...Jean-Loup profondément déçu refusa de se lancer dans l'énorme reconstruction et il envoya un immense camion où tout fut chargé et la 57, en morceaux, alla dormir pour longtemps dans une vaste écurie désaffectée du château, entourée de caisses pleines de ses entrailles que la poussière et les araignées envahirent peu à peu. »

J-L. Latrille avait fait immatriculer la Bugatti en son château de Mazères à Barran dans le Gers sous le numéro 925 CE 32.Mais la voiture ne roula jamais. Quelques années plus tard, Latrille qui est redevable à Dalmier de travaux sur ses autres Bugatti dont une 35A, cède le Ventoux à celui-ci. La voiture est enregistrée à Toulouse sous le numéro 668 NM 31. En 1963 le grand amateur toulousain de Bugatti Philippe Salvan avait déjà porté secours à Dalmier en remettant en route la Bugatti dont l'allumage était défaillant. Ce dernier se servira enfin de la voiture et participera à un rallye en Allemagne avant que la gestion de ses finances ne lui dicte de se séparer de sa belle. Ainsi vers 1967, la voiture se retrouve à la vente. P.Salvan aimerait bien l'acquérir. Le prix demandé par Dalmier de 18.000ff dépasse les moyens de son ami qui ne peut en proposer que 15.000ff. Une semaine après, la voiture est vendue à Jacques Vincent de Vidauban, redoutable négociateur, pour 9.000ff.

Retour sur Paris avec étapes.

Bien vite le véhicule rejoint la grande collection du promoteur immobilier François LECORCHE près de Clermont-Ferrand. Celui-ci est crédité dans la revue du Club Bugatti France de septembre 1967, d'une collection de quinze Bugatti, dont le Ventoux 57704.

Il remise le beau coach au milieu des autres Pur -Sang de sa grande écurie. Un revers de fortune le conduit vers 1970 à se séparer en hâte de tous ses trésors. Le jeune Marc Nicolosi, qui tient le « Garage du collectionneur » près d'Avallon se rend chez Lecorché en espérant sortir quelques belles voitures. Il se retrouve à la porte de la propriété en même temps que le collectionneur Jacques Lefranc de Surry le Comtal. Ils se partagent le butin du jour. M.Nicolosi achète les Hispano-Suiza dont un 54cv, un cabriolet Mercedes 500K qui trouvera plus tard le chemin de la collection Lecoq, et la Bugatti 57 Ventoux vert olive. Nicolosi se souvient très bien de ce Ventoux qui lui a laissé le souvenir d'un véhicule en parfait état. Le compteur affichait environ 40.000km en 1967. La voiture est proposée à Jean SERRE de Montbeliard. Celui-ci l'achète mais la retourne peu de temps après, car il n'apprécie pas ce type de carrosserie. La voiture est immatriculée dans sa campagne du Cantal le 16 mars 1970 sous le numéro 67 EB 15. M.Nicolosi trouve un nouvel acquéreur pour 57704, en la personne de l'ex Rallyman Roger CROVETTO. Ce gentleman-driver fut vainqueur du Rallye de Monte-Carlo 1951 avec Jean Trevoux sur Delahaye. Il possédait déjà plusieurs voitures de collection. Son magasin du Faubourg Saint Honoré était réputé pour disposer du plus grand choix de Whisky de la capitale.

overlooked. Alas ! The garage telephoned and asked me to call round, to reveal to us the futility of all our careful precautions. This magnificent, clean engine, now contained nothing more than a cemetery of seized pistons, damaged, with warped rods and two broken cylinders...A point welding kept the pieces of cast iron together, attached to a ridiculous piece of sheet metal...Jean-Loup was desperately disappointed and refused to throw himself into the enormous task of re-building it. He sent a huge lorry, everything was loaded on and the Bugatti, in bits, disappeared for a long time, left in the disused stable of a castle, surrounded by boxes of its own parts that were slowly invaded by dust and cobwebs. »

J.L. Latrille had the Bugatti registered at his Château de Mazères in Barran, in the department of Gers, with the number 925 CE 32. However the car never drove. Some years later, Latrille gave the Bugatti to Dalmier, who had worked on his other Bugatti, including a 35A. The car was then registered in Toulouse with the number 668 NM 31. In 1963 the great Bugatti enthusiast,from Toulouse, Philippe Salvan helped Dalmier to sort out the faulty ignition on the Bugatti and get it going. Dalmier then took part in a rally in Germany in the car, before his financial situation dictated that he sold it. Therefore, around 1967, the car was on the market once more, for 18,000FF P. Salvan, a friend of Dalmier, wanted to buy it but he could only afford 15,000FF. The following week, the car sold to Jacques Vincent,from Vidauban, a formidable negotiator, for 9,000FF.

A return to Paris in stages

The vehicle then joined the big collection belonging to property developer François LECORCHE of Clermont-Ferrand. In the Club Bugatti France newsletter of September 1967, he was credited as having a collection of fifteen Bugatti, including the Ventoux 57704.

He kept this superb automobile with other thoroughbreds in his stable. In 1970 a reversal of fortunes forced him to part with his treasures in a hurry. The young Marc Nicolosi, who ran the « Garage du collectionneur » near Avallon, went to see Lecorché, on the lookout for a few nice cars. He arrived on the doorstep at the same time as the collector Jacques Lefranc from Surry le Comtal. They shared the spoils between them. Nicolosi bought the Hispano-Suizas, including a 54cv, a Mercedes 500K cabriolet that later found its way into the Lecoq collection, and the olive green Bugatti Ventoux. Nicolosi remembers the Ventoux well, as being in perfect condition. In 1967 the odometer stood at approximately 40,000km. The car was offered to Jean SERRE de Montbeliard, who bought it, but returned it shortly afterwards, not keen on the particular style of coachwork. It was then registered in rural Cantal on 16 March 1970, with 67 EB 15. Nicolosi found a new owner for 57704, a former rally driver by the name of Roger CROVETTO, who had won the 1951 Monte-Carlo Rally with Jean Trevoux in a Delahaye. This gentleman driver already owned several collectors' cars. His shop in Faubourg Saint Honoré was reputed to have the largest selection of whiskies in the capital.





Restauration exceptionnelle, dans les règles de l'Art.

La restauration de la carrosserie est confiée au maître carrossier Henri Chapron à Levallois, le châssis et la mécanique à Fernand Lacour qui a chargé le meilleur spécialiste, Raymond Hauswald, ancien chef de l'atelier Bugatti, également situé à Levallois, d'entreprendre ce travail jusque dans les moindres détails. Le travail de restauration a été supervisé par l'expert Christian Huet. Après deux années de restauration, la Bugatti est ressortie de l'atelier de Chapron en décembre 1971. La voiture est alors immatriculée le 27 décembre 1971, sous le numéro 390 XW 75, au nom de Roger Crovetto, 55 rue Cortambert Paris XVIème.

Comme le confie Christian Huet :

« Lors de rallyes, André Lecoq avait eu l'occasion d'apprécier la compagnie de R.Crovetto ainsi que la qualité et la fiabilité de sa belle Bugatti pour laquelle il avait ressenti un coup de cœur. Crovetto confia à son épouse qu'après son décès (survenu en 1981), il souhaitait qu'A. Lecoq achète sa Bugatti. »
 « Cette très belle Bugatti Ventoux, une des plus désirables que nous connaissons, est équipée d'un rarissime toit ouvrant, d'une sellerie plus luxueuse et confortable et de quelques détails de carrosserie fait pour souligner le prodigieux dessin de Bugatti. Tous ces travaux minutieux ont été réalisés par Chapron »
 Ainsi en février 1982, la voiture prend le chemin de la maison Lecoq sise au 25 rue Charles Schmidt à Saint Ouen. Elle reçoit l'immatriculation 7874 GX 93. Le grand restaurateur va soigneusement conserver l'auto en l'utilisant assez peu. Elle affiche aujourd'hui 70.447 km au compteur, et nous savons de part son histoire que ce chiffre est exact. Ce coach Ventoux est l'un des dix derniers assemblés à l'Usine sur les 120 construits à partir de la deuxième série débutant au Salon d'octobre 1935. Peu de Bugatti eurent la chance d'être préservées en aussi bel état et entretenues par des mains aussi expertes. La voiture est dans une configuration proche de sa sortie d'Usine. Cette grande routière, régulièrement entretenue est en bel état.

Pierre-Yves LAUGIER

An outstanding restoration

The task of restoring the bodywork was give to master coachbuilder Henri Chapron from Levallois. The chassis and mechanical components were entrusted to Fernand Lacour who put the best specialist, Raymond Hauswald, in charge. Hauswald, a former head of the Bugatti workshop, was also based in Levallois. The restoration project was supervised by Christian Huet. After two years work, the Bugatti left the Chapron workshop in December 1971. The car was registered on 27 December 1971, 390 XW 75, in the name of Roger Crovetto, 55 rue Cortambert, Paris XVIème.

Christian Huet says :

« While taking part in rallies, André Lecoq had the opportunity to enjoy the company of R.Crovetto and the quality and reliability of his beautiful Bugatti which he admired enormously. Crovetto confided to his wife that he would like A.Lecoq to buy his Bugatti after his death (which occured in 1981). »
« This stunning Bugatti Ventoux, one of the most desirable known to us, is fitted with a rare sunroof, luxurious upholstery and certain bodywork details that emphasise the extraordinary Bugatti design. Every aspect of this work was carried out by Chapron. »
Thus, in February 1982, the car headed towards the Lecoq residence, at 25 rue Charles Schmidt, Saint Ouen. It was registered 7874 GX 93. The great restorer conserved the car meticulously and used it little. Today the odometer shows 70,447km, and we know, from its history, that this is correct. This Ventoux is one of the last ten to be assembled at the Factory, out of 120 built of the second series that made its debut at the Motor Show in October 1935. Few Bugatti motorcars have had the opportunity to be preserved in such condition and maintained by such renowned experts. The car is in a configuration very close to how it would have left the factory. This grand touring car, regularly maintained, is presented in nice condition.

Pierre-Yves LAUGIER



Gael d'Oncieu de Chaffardon devant #757704, juin 1939





213

Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Châssis n° 85473555
Moteur n° 18GF2530
Carrosserie n°40 LB 750

- Modèle puissant et robuste
- Très bon état
- Agréable et facile à utiliser

- *Powerful and robust model*
- *Very good condition*
- *Enjoyable and easy to drive*

30 000 – 50 000 €
Sans réserve/
No reserve

1934 FORD V8-40 TORPÉDO LE BARON

Pour succéder à la Ford A et contrer les Chevrolet six-cylindres, Henri Ford parvient à produire un moteur V8 dont le coût de production reste raisonnable. Présentée en 1932, la nouvelle Ford V8-18 attire la curiosité et les acheteurs, ravis de profiter d'un type de moteur habituellement réservé à des modèles plus chers. Après cette première version, Ford lance une évolution plus aboutie, la V8-40, à la forme plus moderne déterminée par une calandre inclinée en coupe-vent et dont le moteur 3,6 litres atteint 75 ch, ce qui est plutôt élevé selon les standards européens pour une voiture de grande diffusion. Les différentes types de carrosserie usine sont dus au styliste maison E.T. Gregorie mais aussi, pour certains modèles, au carrossier Le Baron, de Detroit, comme la version présentée ici.

Ce torpédo Ford V8 était depuis longtemps dans la collection d'André Lecoq, qui souhaitait une voiture plus maniable que sa Horch ou sa Mercedes 500 K, pour circuler sur les routes sinueuses de Bretagne. Trouvée chez un marchand de Vidauban dans les années 1970, il s'agit vraisemblablement d'un exemplaire assemblé à l'époque dans l'usine Ford d'Asnières. Saine, elle nécessitait une restauration qui, menée à bien par la Carrosserie Lecoq, a remarquablement bien résisté au temps. Le premier rallye auquel André Lecoq a participé avec cette voiture était en 1976 le "Rallye du Bicentenaire des États-Unis", organisé notamment par Christian Huet. Par la suite, il a eu l'occasion de profiter à de nombreuses reprises de cette Ford V8-40 dont les excellentes performances se complètent d'une robustesse réelle et d'un confort de bon aloi. Avec ses quatre places sous capote et sa mécanique simple et puissante, c'est une excellente voiture de rallye touristique, capable d'attaquer les cols ou d'évoluer tranquillement sur les routes de campagnes. En bon état de présentation, cette voiture affiche 49 223 km au compteur.

To succeed the Ford A and compete with the six-cylinder Chevrolet, Henry Ford developed a V8 engine that could be produced for a reasonable price. Presented in 1932, the new Ford V8-18 attracted the curiosity of buyers keen to profit from a type of engine usually reserved for more expensive models. Following the first version, Ford launched a more successful evolution, the V8-40, which appeared in a more modern form. It featured a sloping radiator grille and a 3.6-litre engine producing 75 bhp, which was rather high by European standards for a mass-produced car. Different types of factory body were designed by coachbuilders E.T. Gregorie and also, for certain models, Le Baron from Detroit, who was responsible for the version presented here.

This Ford V8 Torpedo has been in André Lecoq's collection for a long time. He wanted a car that was easier to handle than his Horch or his Mercedes 500 K on the sinuous roads of Brittany. Discovered with a dealer from Vidauban during the 1970s, this was probably a car assembled in period at the Asnières Ford factory. It was sound, but in need of restoration, which was carried out in the Lecoq workshops, and the car has withstood the test of time remarkably. The first rally that André Lecoq participated in with this car was the "Rallye du Bicentenaire des États-Unis", in 1976, organised, incidentally, by Christian Huet. He subsequently had the opportunity to take part on many other occasions in this Ford V8-40 that offered a great performance and a true robustness, matched with a high level of comfort. With four seats under cover and an uncomplicated and powerful engine, this is an excellent car for rallies, being capable of attacking the hills with ease or sauntering at a leisurely pace along country roads. Well presented, this car has 49,223 km on the odometer.





214

Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Châssis n° 73713
Moteur n° 85427

- Présentation sans reproches
- Voiture rare et originale
- Utilisation facile, comportement agréable

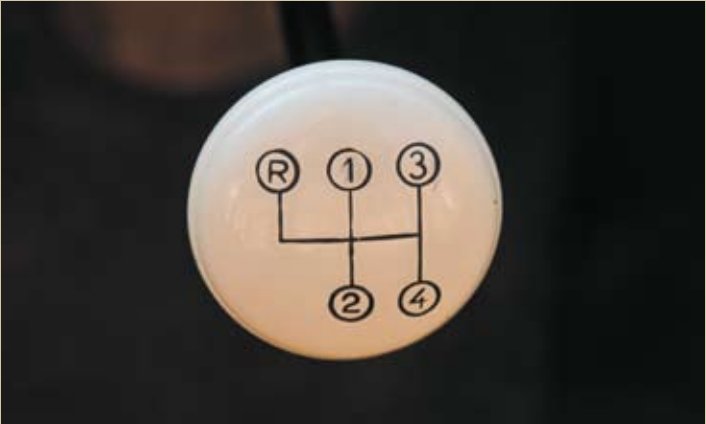
- Immaculate presentation
- Rare and sophisticated car
- Easy to use, good handling

100 000 – 150 000 €
Sans réserve/
No reserve

1938 BMW 327/328 CABRIOLET

La BMW 328 est une des plus célèbres des BMW, et elle a en tout cas largement contribué à la notoriété de la marque. Née en 1936 juste après la 326, son dessin est une sorte d'archétype du roadster de cette époque : minimaliste, sobre et sportif, il montre de plus un profilage qui traduit l'expérience aéronautique de BMW. Le capot dissimule un moteur bien né offrant une technique particulièrement originale : six cylindres en ligne, culasse hémisphérique et soupapes en tête, commandées par un arbre à cames qui agit sur une des deux rampes de culbuteurs, un système de renvoi permettant de commander l'autre rampe. Ce moteur connaîtra d'ailleurs de nombreux développements en compétition, sur les AC et les Cooper notamment. Mais c'est la 328 qu'il fait briller en premier, en juin 1936 au Nürburgring avant de lui faire remporter un nombre incalculable de courses, dont les Mille Miglia. Fort du succès de son modèle, BMW en développe des déclinaisons plus touristiques, dont le cabriolet 327. Dotée d'une carrosserie et d'une finition plus confortable, elle reçoit le même moteur dans une configuration un peu moins puissante. Relativement légère, bien conçue et élégamment dessinée, elle est idéale aussi bien pour se lancer à l'attaque des cols alpins que pour se rendre au théâtre par une belle soirée d'été. Appréciant tout particulièrement les voitures allemandes des années 1930, André Lecoq a possédé, entre autres, un roadster BMW 328. Mais la personnalité sportive de cette automobile, peu confortable et exigüe, ne convenait guère à l'usage qu'il souhaitait en faire : prendre part aux rallyes de voitures anciennes avec ses amis. Il s'en est donc séparé. Restant attaché à ce modèle dont la technique et la forme en font un jalon important de l'histoire de l'automobile, il a trouvé ce qu'il cherchait avec un cabriolet 327, plus large et confortable.

The BMW 328, one of the marque's most celebrated models, certainly helped to enhance BMW's reputation. Launched in 1936 shortly after the 326, it was an archetypal roadster design of the period: minimalist, understated and sporty, with a profile benefitting from BMW's aeronautical experience. The bonnet opened to reveal a well-bred engine displaying a certain technical originality: in-line six cylinders, hemispherical cylinder head and overhead valves operated by a single overhead cam attached to one rocker arm which worked a second arm. This engine was developed extensively for competition, notably for use in ACs and Coopers. However, it was in the 328 that the engine first enjoyed success, initially at the Nürburgring in June 1936, before going on to win innumerable races, including the Mille Miglia. Buoyed by the success of this model, BMW developed a range of more accessible versions, including the 327 cabriolet. With a body and level of finish offering a greater level of comfort, it used the same engine in a slightly less powerful configuration. Relatively light, well designed and elegantly styled, it was as suitable for attacking the alpine passes as it was for a trip to the theatre on a summer's evening. Being a particular enthusiast of 1930s German cars, André Lecoq owned, amongst others, a BMW 328 roadster. However, the sporting character of the car, somewhat cramped and uncomfortable, made it unsuitable for the use he had in mind – to compete in classic car rallies with his friends, and so he parted with it. Retaining an attachment to this model whose engineering and design had been an important milestone in the history of the automobile, he found what he was looking for in a 327 cabriolet which was larger and more comfortable.





Celui-ci, de plus est équipé d'un moteur 328, plus puissant que celui d'origine, ce qui lui permet d'afficher des performances pratiquement équivalentes à celles du roadster. André Lecoq avait été séduit par la ligne de cette voiture, avec sa fameuse calandre en "double haricot", ses ailes aux courbures élégantes, son tableau de bord sportif affichant ses beaux cadrans ronds sur tôle peinte, son pommeau de levier de vitesse blanc et ses sièges séparés offrant un bon maintien. Cette voiture comporte en plus des roues chromées avec « papillon » central de fixation, comme sur les 328, ce qui est très rare. La qualité de restauration (carrosserie, peinture, mécanique, sellerie) réalisée en Allemagne, a également convaincu André Lecoq, qui n'a pas eu besoin de la reprendre, tant sur le plan mécanique que cosmétique. De la part d'un tel spécialiste, c'est un beau compliment. Depuis son achat, cette belle BMW a connu un entretien attentif et régulier et elle se présente dans un état général toujours excellent (8525km au compteur). Voiture idéale pour profiter des routes de campagne, elle offre des performances lui permettant de s'insérer dans la circulation moderne, tout en affichant une réelle originalité et une élégance absolue.

Moreover, this example was equipped with a 328 engine, more powerful than the original, which gave it performances that almost matched the roadster. André Lecoq was attracted by the styling of this car, with its famous “double haricot” radiator grille, elegantly curved wings, sporty dashboard with attractive round dials on painted metal, white gear lever knob and separate seats offering good support. This car also sported the rare chrome wheels with central spinner, as on a 328, which is very rare. The quality of the restoration (body, paintwork, mechanical and upholstery) carried out in Germany also won over André Lecoq, with no further work needed, either mechanically or cosmetically. From such a specialist, this was a compliment indeed. Since Lecoq bought the car it has been maintained fastidiously and regularly and remains in excellent general condition (8525km on the odometer). Here is the perfect car to take to the country lanes, offering performances that enable it to cope with modern traffic while displaying a real originality and total elegance.





215

Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Châssis n° 102256
Carrosserie n° B 5025-
59747
Moteur n° MI04633

- Très bon état
- Séduisante petite voiture
- Simple à entretenir, facile à utiliser

- *Very good condition*
- *Attractive small car*
- *Simple to maintain, easy to drive*

10 000 – 15 000 €
Sans réserve/
No reserve

1929 AUSTIN SEVEN TORPÉDO

C'est la "Horsepower tax", un impôt proportionnel à la cylindrée, qui a donné à Herbert Austin l'idée d'une petite voiture. Avec un quatre-cylindres à soupapes latérales de 696 (puis 747) cm³ sur un châssis très simple, cette voiture est présentée en juillet 1922 et va rencontrer rapidement un succès considérable, dépassant en chiffre de ventes ses concurrentes britanniques. Disponible en plusieurs carrosseries, elle connaît même une version sportive nommée Ulster qui s'adapte divers succès de catégorie comme au Tourist Trophy ou aux 500 Miles de Brooklands. A l'étranger, sa conception intelligente séduit certains constructeurs qui décident de la produire sous licence : en Allemagne sous le nom de Dixi, ancêtre de toutes les BMW, aux Etats-Unis par Bantam, au Japon par Datsun et en France par Lucien Rosengart qui en fera sa 5 CV. L'Austin Seven bénéficie de diverses améliorations et ne disparaîtra des chaînes qu'en 1939. Portant un attachement particulier aux voitures populaires, André Lecoq s'est laissé séduire en 1994 par cette voiture. Elle appartenait à une ancienne infirmière qui l'avait beaucoup utilisée et conservée avec grand soin, si bien qu'elle était complète. Une fois achetée, cette jolie Austin Seven est passée à l'atelier d'André Lecoq où elle a été complètement démontée et restaurée : châssis, carrosserie, peinture, sellerie et mécanique ont fait l'objet d'une remise en état, si bien que cette charmante petite voiture offre aujourd'hui une belle présentation. Avec sa mécanique très simple, sa capote en bon état, son pare-brise dont la partie supérieure est amovible et son charmant triangle arrière rappelant la présence de freins sur les quatre roues, cette voiture constitue un moyen de transport idéal pour partir en balade sur les routes de campagne, en rappelant que le plaisir n'est pas proportionnel à la cylindrée de la mécanique régulièrement entretenue et en bon état...

It was the "Horsepower Tax", levied in relation to engine size, that gave Herbert Austin the idea for a small car. With a side-valve four-cylinder engine of 696cc (later 747cc) on a simple chassis, the car appeared in July 1922 and met with considerable success, quickly exceeding the sales figures of its British competitors. It was available in several body styles, including a sporting version, known as the Ulster that achieved considerable success in its class, including wins in the Tourist Trophy and the 500 Miles of Brooklands. The intelligent design of the Austin Seven also attracted certain foreign manufacturers who decided to build the car under licence : in Germany under the name Dixi, the precursor of the first BMW, in the US by Bantam, in Japan by Datsun and in France by Lucien Rosengart, who went on to produce the 5 CV. The Austin Seven benefitted from many improvements throughout its life and production of this model continued until 1939. With a particular attachment to popular cars, André Lecoq was won over by this car in 1994. It belonged to a former nurse who had used it regularly and looked after it so carefully that it remained complete. Once in the new owner's hands, this pretty Austin Seven went into André Lecoq's workshop where it was completely dismantled. The chassis, bodywork, paintwork, upholstery and mechanical components were all restored to such a high standard that the car remains in excellent condition today. With its straightforward engineering, hood in fine condition, windscreen with removable upper section and charming rear triangle signifying brakes on all four wheels, this car provides the ideal way to take to the country lanes. The modest size of this regularly maintained engine, in good working order, bears no relation to the amount of pleasure this car can bring...





216

Carte grise française collection

French title (collectors)

Châssis n° 854320A

Moteur n° 852078

• La voiture emblématique d'André Lecoq

• Voiture de grand prestige

• Confort de très grande classe

• *The car that represented André Lecoq*

• *Highly prestigious car*

• *Exceptional standard of comfort*

280 000 – 360 000 €

Sans réserve / No reserve

1939 HORCH 853 A CABRIOLET

Horch est le plus prestigieux des quatre anneaux d'Auto Union, groupe formé en 1932 avec Audi, Wanderer et DKW. Mais avant cet épisode, Horch prend naissance en 1899 sous l'impulsion d'August Horch, qui lui donne son nom avant de quitter l'entreprise pour fonder Audi. Au début des années 1920, le constructeur fait venir Paul Daimler, fils de Gottlieb Daimler, qui va procéder au renouvellement des moteurs de la gamme et introduire en 1926 un huit-cylindres à deux arbres à cames en tête. Le constructeur va rester fidèle à cette formule même si, après le départ de Daimler, Fritz Fledler modifie la distribution qui passe à un simple ACT sur un dessin complètement nouveau. Horch produit même une version V12 mais ce sont les modèles huit-cylindres, symboles de puissance et de richesse, qui bâtissent la réputation de la marque : à côté de Mercedes et Maybach, ils constituent de haut du panier de l'automobile allemande des années 1930, ayant pour clientèle les stars, dignitaires et grands industriels.

Pour André Lecoq, ce cabriolet Horch 853 A est un rêve ancien, qu'il parvient à concrétiser en 1972. Dans une petite annonce, un gendarme en retraite vend ce cabriolet acheté aux Domaines juste après la guerre, en état d'origine et à restaurer. Le prix est élevé pour l'époque (85 000 francs soit, compte tenu de l'inflation, l'équivalent de 84 200 € actuels), mais l'entreprise d'André Lecoq est prospère et il peut se permettre cette... folie. Il apprécie la ligne surbaissée exprimant la puissance, ainsi que les caractéristiques techniques hors du commun : moteur huit-cylindres en ligne de 5 litres, arbre à cames en tête, boîte quatre rapports avec démultiplicateur (soit huit rapports au total), circuit de frein séparé et, ce qui est assez original, un cric hydraulique (commandé depuis le compartiment moteur) pour chaque roue.

La restauration est effectuée dans les ateliers d'André Lecoq, qui veille à ce que sa qualité soit sans reproche. Mécanique, carrosserie et habitacle bénéficient des soins les plus attentifs, si bien que cette voiture va devenir pour André la meilleure des cartes de visite : à l'occasion des rallies touristiques ou concours auxquels il participe, en France, en Allemagne et même en Russie, les autres collectionneurs

Horch was the most prestigious name of the four rings of the Auto Union, formed in 1932 with Audi, Wanderer and DKW. The Horch marque had been established in 1899 by August Horch, who gave the company his name before leaving to found Audi. At the start of the 1920s, the manufacturer employed Paul Daimler, son of Gottlieb Daimler, to modernise the engines in the range. A straight eight-cylinder double overhead cam engine was introduced in 1926. The manufacturer remained faithful to this type of engine, although after the departure of Paul Daimler, Fritz Fledler changed the valve gear, using a re-designed single overhead camshaft. Horch even produced a V12 version but it was the eight-cylinder models, symbolising power and wealth, that established the marque's reputation. Alongside Mercedes and Maybach, they represented the very best amongst German automobiles of the 1930s, attracting a clientèle made up of stars, VIPs and industrialists.

For André Lecoq, this Horch 853 A cabriolet was a long-held dream which he turned into reality in 1972. The car was advertised in a small ad, being sold by a retired police officer who had bought it just after the war in a government auction. It was in original condition and ready to be restored. The price was high for the time (85,000 francs, which accounting for inflation equates to €84,200 today), but André Lecoq's business was doing well, and he permitted himself this...folly. He loved the low-slung styling that expressed its power, and its unusual mechanical characteristics: 5-litre straight eight overhead cam engine, four-speed reduction gearbox (eight gears in total), separate system of brakes and, somewhat original, hydraulic jacks for each wheel, controlled from the engine compartment. André Lecoq had the restoration carried out in his workshop, wanting it to be of the highest quality. The mechanical elements, bodywork and interior were subjected to the most diligent attention, so much so that this car became an effective business card for him. While participating in rallies and concours events in France, Germany and even Russia, other collectors would admire the quality

68

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS





présents peuvent apprécier la qualité de cette remise en état, et envisager de confier leur propre voiture à l'atelier de Saint-Ouen. C'est à cette époque que se répand l'idée selon laquelle une "restauration Lecoq", c'est l'assurance d'un prix lors d'un concours d'élégance !

André Lecoq avait rapporté à Christian Huet que, selon le gendarme qui lui avait cédé la voiture, elle aurait été utilisée en 1944 par le commandant de Paris, mais aucun document n'a pu appuyer ces dires.

Teinte rouge et noire, épais sièges en cuir rouge, planche de bord et garnitures en bois, finition impeccable, moteur souple et endurant, cette voiture répond au statut haut de gamme qu'elle affichait à l'époque. Sa calandre inclinée en léger coupe-vent lui donne une indiscutable élégance et, offrant quatre places confortables, elle constitue une rare occasion d'acquérir une des voitures allemandes les plus prestigieuses des années 1930, remarquable tant par sa technologie que par sa qualité de fabrication irréprochable. Le moteur a été totalement restauré avec une culasse neuve, en 2008, et depuis n'a fonctionné que 1.000km environ (66.674km au compteur). L'état général est toujours exceptionnel, malgré son importante utilisation avec une patine qui lui donne un charme particulier et inimitable

Merci de noter que la carte grise fait mention du numéro de moteur en lieu et place du numéro de châssis.

of the restoration and consider sending their own cars to the workshop in Saint-Ouen. And the news began to spread that « Lecoq restoration » would guarantee a prize in a concours d'élégance !

André Lecoq told Christian Huet that, according to the police officer who sold him the car, it had been used in 1944 by the governor of Paris, but there is no documentation to verify this claim.

Presented in red and black, with sumptuous red leather seats, wooden dashboard and trim, impeccable finishing and a strong and versatile engine, this car commands the 'top of the range' status it held in period. The inclined and lightly streamlined radiator grille gives it an indisputable elegance. With room to seat four comfortably, here is a rare opportunity to buy one of the most prestigious German cars of the 1930s, outstanding both technically and for its build quality. The engine was completely rebuilt with a new cylinder head in 2008, and the car has covered just 1,000km since (66,674km on the odometer). The overall condition remains exceptional, despite significant use, with a patina that gives it a special, individual charm.

Please note that the title mentions the engine number instead of the chassis number.



217

Carte grise française collection
French title (collectors)

Châssis n°248687
Moteur n° 248687

- Particulièrement rare sur le sol français
- Restauration de haut niveau
- Sportive, élégante, séduisante
- Ancêtre des Jaguar

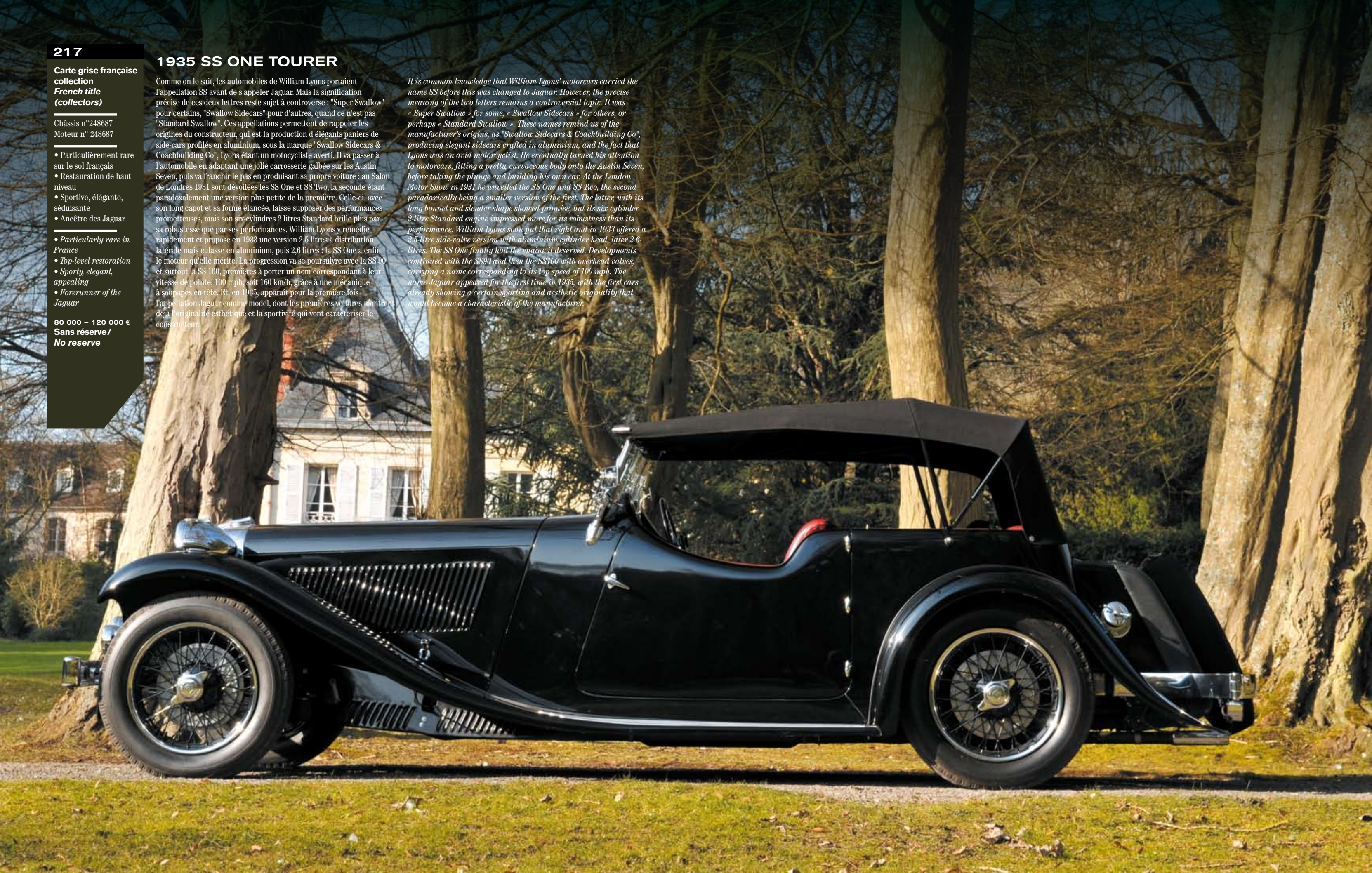
- Particularly rare in France
- Top-level restoration
- Sporty, elegant, appealing
- Forerunner of the Jaguar

80 000 – 120 000 €
Sans réserve/
No reserve

1935 SS ONE TOURER

Comme on le sait, les automobiles de William Lyons portaient l'appellation SS avant de s'appeler Jaguar. Mais la signification précise de ces deux lettres reste sujet à controverse : "Super Swallow" pour certains, "Swallow Sidecars" pour d'autres, quand ce n'est pas "Standard Swallow". Ces appellations permettent de rappeler les origines du constructeur, qui est la production d'élégants paniers de side-cars profilés en aluminium, sous la marque "Swallow Sidecars & Coachbuilding Co", Lyons étant un motocycliste averti. Il va passer à l'automobile en adaptant une jolie carrosserie galbée sur les Austin Seven, puis va franchir le pas en produisant sa propre voiture : au Salon de Londres 1931 sont dévoilées les SS One et SS Two, la seconde étant paradoxalement une version plus petite de la première. Celle-ci, avec son long capot et sa forme élancée, laisse supposer des performances prometteuses, mais son six-cylindres 2 litres Standard brille plus par sa robustesse que par ses performances. William Lyons y remédie rapidement et propose en 1933 une version 2,5 litres à distribution latérale mais culasse en aluminium, puis 2,6 litres : la SS One a enfin le moteur qu'elle mérite. La progression va se poursuivre avec la SS 90 et surtout la SS 100, premières à porter un nom correspondant à leur vitesse de pointe, 100 mph, soit 160 km/h, grâce à une mécanique à soupapes en tête. Et, en 1935, apparaît pour la première fois l'appellation Jaguar comme model, dont les premières voitures montrent déjà l'originalité esthétique et la sportivité qui vont caractériser le constructeur.

It is common knowledge that William Lyons' motorcars carried the name SS before this was changed to Jaguar. However, the precise meaning of the two letters remains a controversial topic. It was « Super Swallow » for some, « Swallow Sidecars » for others, or perhaps « Standard Swallow ». These names remind us of the manufacturer's origins, as "Swallow Sidecars & Coachbuilding Co", producing elegant sidecars crafted in aluminium, and the fact that Lyons was an avid motoreyclist. He eventually turned his attention to motorcars, fitting a pretty, curvaceous body onto the Austin Seven, before taking the plunge and building his own car. At the London Motor Show in 1931 he unveiled the SS One and SS Two, the second paradoxically being a smaller version of the first. The latter, with its long bonnet and slender shape showed promise, but its six-cylinder 2-litre Standard engine impressed more for its robustness than its performance. William Lyons soon put that right and in 1933 offered a 2.5-litre side-valve version with aluminium cylinder head, later 2.6-litres. The SS One finally had the engine it deserved. Developments continued with the SS90 and then the SS100 with overhead valves, carrying a name corresponding to its top speed of 100 mph. The name Jaguar appeared for the first time in 1935, with the first cars already showing a certain sporting and aesthetic originality that would become a characteristic of the manufacturer.





C'est en visitant Rétromobile 2003 qu'André Lecoq a remarqué cette SS One sur le stand d'un marchand : il a été immédiatement séduit par l'élégance sportive de son style typiquement britannique, et par l'excellence de sa restauration (qui représente 3 000 heures de travail), réalisée en Hollande. Peinture et chrome de qualité, sellerie à la remarquable finition, et mécanique soignée jusque dans le moindre détail : son ancien atelier n'aurait pas fait mieux.

Il s'est cependant peu servi de cette voiture mais, à chaque fois, affirmait y avoir pris beaucoup de plaisir. Il est en effet difficile de résister à son charme anglo-saxon, mélange de chic et de sport : portes échancrées, planche de bord à deux bosses symétriques, grand volant à branches chromées, pare-brise rabattable, élégants instruments, sellerie en cuir rouge confortable et finition soignée, tout contribue à emmener les occupants (qui peuvent être quatre) dans l'atmosphère d'une autre époque. Elle affiche 89.742miles au compteur et le moteur six-cylindres à deux carburateurs SU est suffisamment puissant pour permettre à cette automobile de s'insérer dans le flux de circulation moderne, d'autant plus qu'un ventilateur électrique additionnel a été installé en prévision d'éventuels encombrements.

A l'extérieur, avec sa calandre en léger coupe-vent prolongée d'un long capot, ses projecteurs "Bi-Flex" complétés de phares antibrouillard et de deux avertisseurs, ses roues fil de la couleur de la caisse, cette voiture offre une personnalité sportive qui n'est pas dénuée d'élégance. Visiblement, William Lyons était déjà préoccupé par l'esthétique de ses créations et, en cela, la SS One porte en elle le germe de toutes les futures Jaguar. Rare en soi, la SS One l'est encore plus sur le sol français : une opportunité qui ne se présente pas souvent.

It was during a visit to Rétromobile in 2003 that André Lecoq came across this SS One on a dealer's stand. He was immediately attracted to its sporty sophistication and typically British style, and also impressed by the quality of the Dutch restoration (3,000 hours of work). It displayed a high standard of chrome and paintwork and upholstery finishing, and the mechanical elements had been attended to in finest detail. His own workshop couldn't have done better. Although he didn't use the car a great deal, he claimed to enjoy it enormously when he did. It is hard to resist its Anglo-Saxon charm, a mixture of chic and sportiness, with low-cut doors, dashboard with two symmetrical curves, large chrome-spoked steering wheel, fold-down windscreen, elegant instruments, comfortable red leather upholstery and a high level of finishing. The car can carry four passengers comfortably, evoking a time gone by. It shows 89,742 miles on the odometer and the six-cylinder engine with SU twin-carburettors is powerful enough to make driving in modern traffic feasible, particularly with the addition of an extra electric fan in case of possible congestion. The exterior, with the slightly streamlined radiator grille extending the long bonnet, « Bi-Flex » headlights, fog lamps, two horns and wire wheels the same colour as the body, this car has a sporting character that is not short on style. It is clear that William Lyons was already preoccupied with the aesthetics of his creations, and as such, the SS One carries the germ of all future Jaguars. The SS One is rare, especially in France, making this an opportunity that rarely arises.





218
Carte grise française
collection
French title
(collectors)

- Châssis n° 434963
Moteur n° 131963 - 10142029319
- Belle présentation
 - Modèle prestigieux, robuste et confortable
 - Cabriolet quatre places

- *Superb presentation*
- *Prestigious model, strong and comfortable*
- *Four-seater cabriolet*

250 000 – 350 000 €
Sans réserve/
No reserve

Une des 56 produites/One of 56 produced

1939 MERCEDES BENZ 320/340 CABRIOLET B USINE

La série 290 de Mercedes, lancée au Salon de Berlin de 1933, succédait aux 260. Ces voitures de milieu de gamme recevaient un moteur six-cylindres à soupapes latérales et constituaient une marche intermédiaire avant les Mercedes 380 Mannheim. En 1937, les 290 laissaient place à la 320 qui gagnait en cylindrée par rapport à sa devancière. Avec un châssis offrant différents empattements, elle pouvait recevoir plusieurs styles de carrosseries, fermées ou ouvertes.

Au cours de sa vie de collectionneur, André Lecoq a eu la chance de posséder des Mercedes cabriolets A, des 500K et des 540K. Mais ces voitures de grand gabarit devenant pour lui difficile à conduire, il dut s'en séparer. Son attachement à la marque de Stuttgart n'a pas faibli pour autant et, en 2010, il a eu l'occasion d'acquérir cette rare 320/340 (W142). Il s'agit d'un des 56 exemplaires de 320 équipés d'un moteur 340 (3 405 cm³) qui, s'il ne brille pas par la technique avancée dont Mercedes a fait preuve sur ses modèles de compétition, présente une endurance et une fiabilité à toute épreuve. La 320 a d'ailleurs servi de base à plusieurs versions militaires, preuve de la conception robuste de l'ensemble. Les suspensions mises au point par Hans Nibel et Max Wagner sont plus raffinées, à quatre roues indépendantes avec essieu brisé à l'arrière et des ressorts hélicoïdaux sur les quatre roues, ce qui garantit un confort supérieur à la moyenne de cette époque où les essieux rigides sont la norme. Par ailleurs, la boîte de vitesse est ici dotée d'un surmultiplicateur faisant office de cinquième rapport. Pour plus de facilité d'utilisation dans la circulation actuelle, la dynamo a été remplacée par un alternateur.

The Mercedes 290 series, launched at the Berlin Motor Show in 1933, was a successor to the 260. These mid-range motorcars had six-cylinder side-valve engines and were considered to be a step up from the Mercedes 380 Mannheim. In 1937, the 290 gave way to the more powerful 320. With a chassis catering for different lengths of wheelbase, it could take several different body styles, both open and closed.

During his time as a collector, André Lecoq had the good fortune to own Mercedes A, 500K and 540K cabriolets. However, large cars became difficult for him to drive, and he decided to part with them. This didn't lessen his attachment to the Stuttgart marque, however, and in 2010 he had the opportunity to buy this rare 320/340 (W142), one of 56 examples of the 320 built with the 340 engine (3,405cc). While it may not display the most advanced engineering that Mercedes demonstrated on competition models, it was capable of passing any test for endurance and reliability. Moreover, the 320 served as the base for several military versions, sure proof of the robust design. The sophisticated all-round suspension, developed by Hans Nibel and Max Wagner, features coil springs on all four wheels, guaranteeing a higher level of comfort than usual, as rigid axles were the norm at that time. In addition, the gearbox on this car is fitted with overdrive enabling use of a fifth gear. For ease of use in modern traffic, the dynamo has been replaced with an alternator. The Cabriolet B body on offer has the advantage of four generous seats, allowing friends to share in the pleasure of leisurely drives. It





La carrosserie Cabriolet B du présent modèle offre l'avantage de quatre places spacieuses, ce qui permet de partager entre amis le plaisir de la balade. Elle est peinte d'une attrayante combinaison noire et bleue, avec une sellerie cuir gris clair sobre et chic et des garnitures intérieures en bois vernis. Les chromes extérieurs rehaussent l'ensemble, deux rétroviseurs venant s'appuyer sur les roues de secours placées de part et d'autre du long capot. Au pied du pare-brise se trouve un phare de "poursuite", orientable. L'habitacle est fermé par une capote épaisse et doublée, les vitres latérales avant et arrière s'escamotant complètement dans les portes sans entourages. Le tableau de bord central à gros cadrans sur fond blanc est équipé d'un rare poste de radio Philips de forme ronde, d'origine, avec un haut-parleur en face du passager. Les circonstances de la vie n'ont pas permis à André Lecoq d'utiliser cette voiture lors de rallyes de véhicules anciens, mais il a pu la conduire sur les routes de sa région de l'Oise, tout en s'assurant que l'entretien en soit parfaitement assuré. Ainsi, même si la restauration est ancienne, l'état reste très satisfaisant et cette belle Mercedes fonctionne très bien (82.008 km au compteur). Offrant tous les attributs de la marque à l'étoile et sa finition luxueuse, ce cabriolet Mercedes reste facile à conduire et à utiliser.

is presented in an attractive combination of black and blue, with light grey leather interior that is chic and understated, and varnished wooden trim. The exterior chrome lifts the appearance of the whole, with two rear-view mirrors resting on the spare wheels on either side of the long bonnet. There is an adjustable « search » light fitted at the base of the windscreen. The passenger compartment is enclosed by a thick, lined hood, and the front and rear windows wind down into the door, without surrounds. The central dashboard with large dials on a white background is equipped with a rare, original round-shaped Philips radio, with a speaker in front of the passenger. Circumstances prevented André Lecoq from using this car on classic car rallies, but he did drive the car in his local area of Oise, and made sure that it was always maintained. Although the car was restored some time ago, it remains in good condition, and this handsome Mercedes drives well (82,008 km on the clock). Offering all the attributes of the German marque, with luxury finishing, this Mercedes cabriolet is easy to drive and use.



Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Châssis n° 14TH959
– 268
Moteur n° 959268

- Ligne élégante
- Rare en Europe
- Prestige, puissance, confort
- Qualité de fabrication et robustesse

- *Elegant styling*
- *Rare in Europe*
- *Prestige, power, comfort*
- *High quality build and robustness*

120 000 – 180 000 €
Sans réserve/
No reserve

1936 PACKARD SUPER EIGHT CABRIOLET

Avec Cadillac, Packard représentait dans les années 1920 et 1930 le très haut de gamme américain. Adoptées par les stars, les hommes politiques, les dandys aisés et les gangsters de haut rang, les voitures de ce constructeur se distinguaient par une finition soignée et une mécanique puissante, sans ostentation inutile. La marque portait le nom de son créateur, James Ward Packard, et ses ateliers étaient au début situés à Warren, dans l'Ohio. James Packard avait toutefois cédé son entreprise en 1901 à Henry B. Joy qui, basé à Detroit, avait décidé de transférer les usines dans cette ville qui allait devenir celle de l'automobile. Dès le départ, les voitures de la marque se sont distinguées par leur qualité et leurs performances. Par exemple, un modèle 12 cylindres, présenté des 1915, a rencontré un tel succès qu'il a dépassé 15 000 exemplaires vendus. Ce ne sera pas le premier puisque l'on retrouvera un V12 au tout début des années 1930.

La Super Eight dont il est question ici partage le même châssis que la version 12 cylindres, avec un huit-cylindres 6,3 litres qui développe 145 ch ; une puissance qui peut paraître modeste à nos yeux actuels, mais qui n'était alors l'apanage que de quelques voitures de grand luxe.

Alongside Cadillac, Packard represented the top of the range in the US during the 1920s and 1930s. Adopted by the stars, politicians, the well-to-do and serious gangsters, this make of car was exceptional for its level of finish and powerful engine, presented without needless ostentation. The marque bore the name of its creator, James Ward Packard, whose workshops were originally in Warren, Ohio. However, in 1901 Packard sold his business to Henry B. Joy who was based in Detroit and moved the factory to the city which would become a centre for the automobile industry. From the start, the cars of the Packard marque distinguished themselves by their quality and performance. For example, a 12-cylinder model, presented in 1915, met with such success that more than 15,000 examples sold. It would not be the only one, as a V12 appeared again at the start of the 1930s. The Super Eight, the example on offer, shared the same chassis as the 12-cylinder version, with a 6.3-litre eight-cylinder engine producing 145 bhp ; a level of power that may seem modest today, but was a privilege only available to a few luxury cars at that time.





En été 1986, André Lecoq est aux États-Unis avec des amis pour assister aux nombreuses ventes aux enchères organisées à cette période. Lors de l'une de ces ventes, son regard se porte sur un splendide cabriolet avec spider et trappes pour clubs de golf. Il reste sous le charme de son style très élancé, sobre et élégant. L'association des grands galbes, des angles vifs et des lignes droites, ainsi que la continuité des formes du capot dans celles du radiateur, tout cela constitue un style marqué par la discrétion propre aux Packard. Signe particulier : le radiateur, dont l'entourage est peint, ne porte aucun insigne, le patronyme ne figurant que sur les enjoliveurs de roues et un petit écusson situé au bas de la grille de radiateur en tuyaux d'orgue. André Lecoq se porte donc acquéreur de ce beau cabriolet et l'amène à son atelier de Saint-Ouen. La peinture noire, trop craquelée, ne pouvant être conservée, une laque très profonde, de même couleur, est refaite avec des filets crème. La sellerie de cuir noir présente une belle patine et peut être préservée, mais la moquette et la capote sont remplacées. La mécanique ne réclame qu'une simple révision : la culasse est déposée pour contrôle (moteur toujours bruyant) et certains éléments du compartiment moteur sont repeints. L'habitacle ne comporte que deux places mais la voiture comporte un siège arrière dit "de belle-mère" permettant de transporter deux autres passagers. Une fois pliée, la capote s'escamote complètement derrière les sièges, ce qui permet de préserver l'élégance de la ligne. A l'intérieur, les garnitures bois apportent leur touche de luxe, alors que le tableau de bord comporte, au centre, un poste de radio intégré, équipement plutôt rare à l'époque. André Lecoq appréciait beaucoup la conduite de ce très beau cabriolet, qu'il a utilisé à de nombreuses reprises. Il a été régulièrement entretenu et se trouve en bon état de présentation (28.057miles au compteur). Avec son huit-cylindres en ligne souple et puissant, son confort et son raffinement, cette voiture permet de se déplacer dans une parfaite quiétude, les yeux voyant défiler le paysage au bout du long capot à la découpe élégante. Un véritable voyage dans le temps...

In the summer of 1986, André Lecoq was in the US with friends, attending the numerous auctions that had been organised. At one of these sales, he came across a splendid cabriolet with room for golf clubs. He was enthralled by its slender profile that was elegant and restrained. The generous curves, sharp angles and straight lines worked together and the continuity of form from the bonnet to the radiator grille all marked the discreet styling Packard was known for. One distinguishing feature: the radiator with painted surround bore no sign of the marque, and the name only appeared on the hub caps and a small sign at the bottom of the radiator grille. André Lecoq became the owner of this handsome cabriolet and had the car transported to his workshop in Saint-Ouen. The black paintwork, with too much cracking, couldn't be conserved and it was given a deep lacquer with cream highlights. The black leather upholstery with charming patina was kept, but the carpet and hood were replaced. Mechanically it required a simple service: the cylinder head was removed for inspection (a loud engine), and certain parts of the engine compartment were repainted. The passenger compartment with two seats also had a seat in the back known as the « mother-in-law » allowing room for two more passengers. Once folded back, the hood retracted completely behind the seats, retaining the elegant styling. Inside, the wood trim added a touch of luxury and the dashboard featured an integrated radio in the centre, which is rather rare for the period.

André Lecoq greatly appreciated the driving qualities of this superb cabriolet that he used for numerous journeys. The car has been regularly maintained and is presented in good condition, (28,057 miles on the odometer). With its powerful and versatile in-line eight-cylinder engine, combined with comfort and sophistication, this car provides a perfect, peaceful drive, allowing the eyes to follow the landscape passing by at the end of the elegantly styled bonnet. A real journey back in time...







220

Carte grise française collection
French title (collectors)

Châssis n° 734230

- État d'origine exceptionnel, peut-être unique
- Mécanique V12 hors du commun
- Ligne typique de l'Amérique des années 1930

- Exceptional original condition, possibly unique
- Unusual V12 engineering
- Typical 1930s US styling

40 000 – 80 000 €
Sans réserve/
No reserve

Exceptionnel état d'origine/*Exceptional original condition*
1934 PACKARD 1108 TWELVE LIMOUSINE

Ce n'est pas pour son imposante carrosserie, ni pour son moteur V12 de 7,3 litres et 160 ch qu'André Lecoq s'est laissé séduire par cette voiture, lors d'une visite en 1989 du musée Blackhawk, aux États-Unis. Mais c'est pour son très exceptionnel état général d'origine ! Cette limousine comporte en effet sa peinture, sa sellerie, sa moquette, ses boiseries et toute sa mécanique d'origine, dans un état proche du neuf ! Mais laissons André Lecoq en parler lui-même (Auto-Passion n°66 de 1992) : "Cette auto est très rare en Europe et j'avoue avoir un penchant pour cette limousine aux lignes imposantes, mais tellement raffinées. En outre, je l'ai fait venir des États-Unis et elle représente le seul exemplaire, que je possède, conservé intégralement dans son état d'origine. Je dispose en effet de son pedigree et je détiens la preuve qu'elle a été conservée toute sa carrière dans son jus d'origine. Il va de soi qu'il est hors de question que je restaure quoi que ce soit sur cette auto, d'ailleurs en parfait état. Voyager à son volant est un plaisir indéfinissable. Le silence de fonctionnement de sa mécanique, lié à son exceptionnel confort, m'ont permis de pouvoir envisager une utilisation fréquente. Cette Packard représentait un must pour son époque, et elle conserve de nos jours une très forte personnalité. J'ai déjà effectué des parcours conséquents sans rencontrer le moindre problème, ce qui, vu la date de sa conception, n'est pas nécessairement courant". La voiture a été régulièrement entretenue et se trouve dans un bon état de fonctionnement (37.449 miles au compteur).Le futur propriétaire pourra à son tour profiter de cet état rare, qu'aucune restauration ne peut procurer. Allié au prestige de ce modèle, haut de gamme d'une des plus belles marques américaines de l'époque, il fait de cette voiture un choix exceptionnel.

It wasn't the imposing coachwork or the 7.3-litre 160 bhp V12 engine that attracted André Lecoq to this car, during a visit to the Blackhawk museum in the US in 1989. It was quite simply the car's exceptionally original condition ! This limousine had retained its original paintwork, upholstery, wood and mechanical components, all in as-new condition! But let's allow André Lecoq to talk about it (Auto-Passion n°66 from 1992) : « This car is very rare in Europe, and I must confess to a weakness for this limousine with its bold but sophisticated styling. In fact I brought it over from America and it is the only example I own that has been conserved in totally original condition. Indeed it is the pedigree that I own, and I hold the proof that it has been completely conserved throughout its life. It is clearly out of the question that I should restore this car, which incidentally is in perfect condition. To travel behind the wheel is an indescribable joy. The silent running of the engine, coupled with its level of comfort, has allowed me to consider using it regularly. This Packard was a must-have in its day, and it retains a strong personality today. I have already carried out substantial journeys without encountering the slightest problem, which, given how long ago it was designed, is not what you would expect ». The car has been regularly maintained and is offered in good working order (37,449 miles on the odometer). The future owner will, in his turn, be able to relish the car's outstandingly original condition. This is something that no restoration could recreate and combined with the prestige of this model, top of the range of one of the finest US marques of its day, it makes this car an exceptional choice.



221

Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Châssis n° 800581
Moteur n° 800581

- Voiture homogène et utilisable
- Élégante et sobre carrosserie Chapron
- Mécanique endurante et fiable
- Excellente présentation

- *Correct, functional car*
- *Elegant and understated Chapron coachwork*
- *Strong and reliable engineering*
- *Excellent presentation*

70 000 – 130 000 €
Sans réserve/
No reserve

Équipée d'un rare toit ouvrant/Equipped with rare sunroof

1947 DELAHAYE 135 MS COACH CHAPRON

Les racines de la Delahaye 135 remontent à la nouvelle série "Super-Luxe" dévoilée au Salon de Paris de 1933. Elle comporte alors deux versions, une quatre-cylindres et une six-cylindres, le Type 138, qui constitue la base sur laquelle va s'épanouir toute la famille des 135 qui vont faire la gloire du constructeur. Le châssis est nouveau et reçoit une suspension avant indépendante, avec ressort à lames transversal, et le moteur 18 CV est un six-cylindres 3,2 litres de 90 ch. Avec une version un peu modifiée, Delahaye établit dès l'été 1933 plusieurs records sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, dont 500 km à plus de 158 km/h. En mai 1934, Delahaye va plus loin encore avec un coupé profilée qui parcourt notamment 10 000 km à plus de 168 km/h de moyenne, ce qui traduit déjà l'endurance de cette mécanique. Celle qui sera désignée comme 135 est présentée au Salon de Paris 1934 : dérivée de la 138, elle offre une forme plus élancé qui, combinée à son homogénéité mécanique et son comportement équilibré, en font un véritable succès. Elle se complète d'une gamme 20 CV à moteur 3,5 litres et sa carrière est une réussite sur deux tableaux : celui de l'élégance, grâce aux carrosseries les plus diverses réalisées par les plus grands carrossiers français, et celui du sport, avec de nombreux succès comme le rallye de Monte-Carlo, le Grand Prix de l'ACF ou les 24 Heures du Mans.

The origins of the Delahaye 135 go back to the « super-Luxe » series unveiled at the Paris Motor Show in 1933. This comprised both a four-cylinder model and the six-cylinder Type 138. It was the latter that provided a base for the entire 135 range that brought so much glory to the manufacturer. It had a new chassis and featured independent front suspension, with transverse leaf springs, and the 18 CV 3.2-litre six-cylinder engine produced 90 bhp. In the summer of 1933, using a slightly modified version, Delahaye broke several records on the Montlhéry speed ring, including 500 km at more than 158 km/h. In May 1934, Delahaye went still further with a streamlined coupé that covered 10,000 km at an average speed of over 168 km/h, establishing beyond doubt the resilience of its engineering.

The car that would become the 135 was first presented at the Paris Motor Show in 1934. Derived from the 138, it displayed a more slender body that, combined with the strong engineering and balanced handling, made the car an enormous success. The range was completed with a 20 CV 3.5-litre model ensuring success on two fronts: for its elegance, thanks to the wide range of bodies built by the greatest French coachbuilders, and for its success in competition, with numerous wins including the Monte-Carlo rally, the ACF Grand Prix and Le Mans 24 Hours.





AVIS DE GLACE
REF.
15 36 00 36



Pour André Lecoq, c'est au départ l'ambiance régnant au sein du club Delahaye qui l'a séduit. Il s'est donc mis en quête d'une voiture qui lui permettrait d'en faire partie et de partager les rallyes touristiques qu'il organisait. En 1989, il a trouvé cet élégant coupé Chapron qui, bien que datant de 1947, présente encore le charme du style d'avant-guerre, avec ses ailes séparées accueillant les beaux phares Marchal chromés. De plus, il s'agit d'une 135 MS, la plus puissante des versions tourisme, avec ses trois carburateurs Solex. Comme la plupart des Delahaye 135, elle comporte une boîte de vitesse électromagnétique Cotal, dont le petit levier dans le fameux "moutardier" est facile à utiliser et évite tout craquement lors des passages de rapport, une des difficultés de conduite des voitures de cette époque. Le six-cylindres est suffisamment puissant pour permettre à cette voiture de suivre sans difficulté le rythme de la circulation moderne, alors que l'intérieur présente tout le confort d'une voiture de luxe dotée d'une carrosserie artisanale : sièges en cuir brun-rouge, planche de bord en bois vernis et grand volant à jante rouge foncée et branches chromées. La voiture comporte même un toit ouvrant qu'André Lecoq avait doté d'un moteur électrique : anachronisme, certes, mais bien commode et réversible...

Dès que la restauration de cette Delahaye a été terminée, en 1990, André Lecoq l'a beaucoup utilisée, non seulement pour participer à de nombreux rallyes, mais aussi pour se rendre avec son épouse Paule dans leur maison de Bretagne. Cette Delahaye 135 représente l'archétype des belles classiques françaises, alliant sobriété et élégance, et ses performances sont assorties d'une réputation justifiée de robustesse. De belle provenance et avec une restauration ancienne mais qui a fort bien résisté au temps, cette Delahaye 135 MS Chapron trouvera sa place dans toute manifestation nationale ou internationale de voitures classiques, statiques ou dynamiques. Merci de noter qu'une erreur administrative fait état sur la carte grise du numéro de série 80058 au lieu de 800581.

For André Lecoq, it was the friendly atmosphere of the Delahaye Club that he was drawn to initially. He went in search of a car that would allow him to take part in the rally events organised by the club. In 1989 he discovered this elegant Chapron coupé that although it dated from 1947, still displayed a certain pre-war charm, with separate wings and wonderful chromed Marchal headlights. Moreover, this was a 135 MS, the most powerful touring car version, with triple Solex carburettors. In line with the majority of Delahaye 135s, it is fitted with a electromagnetic Cotal gearbox, with a petite «moutardier» lever that is easy to use, and avoids crunching gears – a common driving hazard in cars of this period. The six-cylinder engine is powerful enough to allow the car to keep up with modern traffic, and the interior displays all the comfort of a luxury car fitted with hand-crafted coachwork : reddish brown leather seats, varnished wood dashboard and large dark red-rimmed steering wheel with chrome spokes. The car even has a sunroof that André Lecoq fitted with an electric motor – out of place perhaps, but very convenient and easily reversible...

When the restoration of this Delahaye was finished, in 1990, André Lecoq made great use of it, taking part in numerous rallies, and also to drive, with his wife Paule, to their house in Brittany. This Delahaye 135 is the embodiment of France's finest classic automobiles, combining a reserved elegance with a performance carrying a justly deserved reputation for robustness. With excellent provenance and an earlier restoration that has survived the passage of time magnificently, this Delahaye 135 MS Chapron will be at home in every display, nationally and internationally, static or driving. The car has been maintained regularly and is in good working order (9,397km on the odometer), with some dull varnish on the dashboard and paint cracking in the door openings. Please note that an administrative mistake mentions on the title the serial number 80058 instead of 800581.





222

Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Chassis n°709953

- Très rare Renault huit-cylindres
- Restauration de qualité
- Attrayante carrosserie à pare-brise rabattable

- *Very rare eight-cylinder Renault*
- *Restored to a high standard*
- *Attractive body with fold-down windscreen*

60 000 – 100 000 €
Sans réserve/
No reserve

Seule survivante de la série ABM3 / *Last surviving example of the ABM3 series*

1935 RENAULT NERVASTELLA GRAND SPORT CABRIOLET

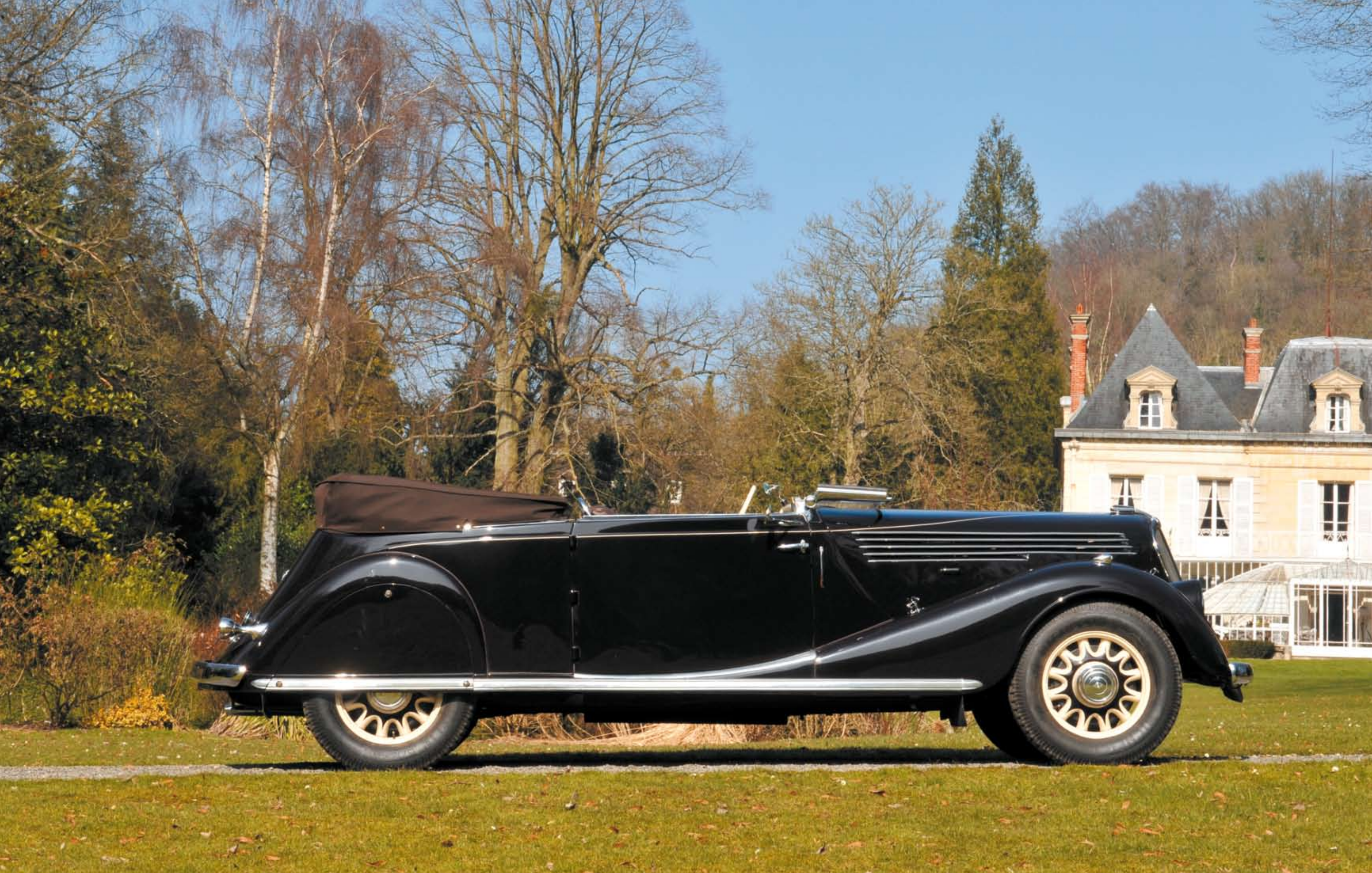
Nervastella Grand Sport : cette appellation grandiose traduit à elle seule toute l'ambition que Louis Renault place dans ses modèles les plus prestigieux. Dès le début du siècle, les 40 CV sont d'enviables automobiles de standing mais, à partir de 1932, la gamme des "grandes" Renault prend un coup de jeune. La désignation "Nerva" concerne exclusivement les versions huit-cylindres et "Stella" leur vaut d'être dotées d'une étoile à cinq branches au sommet de la calandre. Mais c'est surtout à partir de 1934 que la forme de ces voitures va changer. La mode de l'aérodynamisme déferle sur l'Europe, les États-Unis ayant ouvert le bal avec la Chrysler Airflow, et Renault lance une carrosserie "hyperaérodynamique" de berline profilée. L'accueil plutôt frais que lui réserve le public ramène la marque dès 1935 vers des lignes plus sages, mais qui conservent un réel dynamisme. Sous le capot, la mécanique reste traditionnelle avec un gros huit-cylindres 5,5 litres à distribution latérale mais, malgré leur gabarit, ces grosses Renault sont des voitures agréables à conduire. Elles sont de plus particulièrement rares : par exemple, seules 118 Nervastella Grand Sport ABM3 ont vu le jour entre mars et septembre 1935.

L'histoire de l'exemplaire de la collection Lecoq est évoquée en détail dans l'ouvrage "Renault, des automobiles de prestige", de Claude Rouxel, Marc Griselhubert, Claude Gueldry et Jacques Dorizon (ETAI, 2002). En fait le livre, qui la considère comme la seule survivante de la série ABM3, lui consacre un chapitre spécial où sont évoquées les recherches du précédent propriétaire pour en comprendre l'histoire, à partir de son numéro de châssis. On y apprend qu'elle a été achetée neuve par un médecin parisien, puis vendue après la guerre en Seine-et-Marne. Son propriétaire l'équipe alors d'éléments de carrosserie de Suprastella 1939 et l'utilise jusqu'en 1965. Fatiguée, la voiture est plus ou moins abandonnée avant d'être sauvée par un collectionneur, remise dans le circuit et achetée par un amateur (celui qui a effectué les recherches historiques) qui en entreprend la remise en état.

Nervastella Grand Sport : this imposing title expresses the ambition Louis Renault had for his most prestigious models. Since the beginning of the century, the 40 CV models had been desirable and highly regarded automobiles, but from 1932, the « Grandes » Renault range took on a new lease of life. The « Nerva » name was only used on eight-cylinder versions, and « Stella » entitled the cars to a five-pointed star at the top of the radiator grille. However, it was 1934 when the shape of these cars really changed. The craze for aerodynamic styling spread across Europe, having started in the US with the Chrysler Airflow. Renault launched a saloon with "hyperaérodynamique" designed coachwork. The rather cool reception it received from the public caused the marque to revert to a more conservative styling from 1935, but the cars remained dynamic in appearance. They kept a traditional set-up under the bonnet, with a large 5.5-litre eight-cylinder side-valve engine. Despite their size, these large Renaults were agreeable to drive. They were also very rare : between March and September 1935 just 118 Nervastella Grand Sport ABM3 examples were produced.

The history of the example from the Lecoq collection is described in detail in the book "Renault, des automobiles de prestige", by Claude Rouxel, Marc Griselhubert, Claude Gueldry and Jacques Dorizon (ETAI, 2002). In fact the book, which considers it to be the sole surviving example of the ABM3 series, dedicates a chapter to research by the previous owner into its history, starting with its chassis number. It was apparently bought new by a Parisian doctor and sold after the war in Seine-et-Marne. Its owner equipped the car with various elements of the 1939 Suprastella body and used it until 1965. It was discovered by a collector, more or less abandoned and in a tired condition. It was sold to an enthusiast (who carried out the research into its history), and the new owner began restoring it.







C'est probablement à lui qu'André Lecoq achète en 2004 cette voiture, qui est encore partiellement démontée et dont seul le moteur a été restauré. A cette époque, André Lecoq a déjà vendu son atelier de Saint-Ouen, qui était surchargé de travail. Il confie alors la restauration de ce cabriolet à l'atelier Bonnefoy, dirigé par un ancien et excellent compagnon de la Carrosserie Lecoq, qui procède à la remise en état du châssis, mécanique, carrosserie, avec réfection du faisceau électrique et de la sellerie. La Nervastella Grand Sport est enfin terminée début 2006. Pleinement satisfait, André Lecoq n'a eu cependant l'occasion de participer qu'à deux ou trois manifestations au volant de cette prestigieuse Renault. Elle est de ce fait toujours en très bon état général et affiche 78.740 km au compteur. Avec ses deux banquettes pouvant accueillir six personnes, son gros huit-cylindres et son pare-brise rabattable qui donne toute sa valeur à l'expression "conduite cheveux au vent", cette voiture particulièrement rare et originale témoigne du savoir-faire de Renault en matière de voitures de luxe, avant la seconde Guerre Mondiale. Elle représente une opportunité très rare d'acquérir une Renault de cette catégorie, et ne passera pas inaperçue lors des concours d'élégance et des sorties en automobiles de collection.

It is probably from this enthusiast that André Lecoq bought the car in 2004. It was still partially dismantled and only the engine had been restored. By this time, André Lecoq had already sold his workshop in Saint-Ouen, which was overrun with work. He therefore entrusted the restoration of this cabriolet to the Bonnefoy workshop, led by a talented, former employee of the Carrosserie Lecoq, who began to restore the chassis, bodywork and mechanical elements, including the wiring and the upholstery. The Nervastella Grand Sport was finally ready at the start of 2006. Delighted with the results, André Lecoq only had the opportunity to participate in two or three displays at the wheel of this prestigious Renault. It remains in very good condition generally and shows 78,740 km on the odometer. This particularly rare and original car has two bench seats that can carry six passengers, a large eight-cylinder engine and a fold-down windscreen that gives real meaning to the phrase 'driving with the wind in your hair'. It is a testament to Renault's expertise in the luxury car market before the Second World War. Here is a very rare opportunity to buy a Renault of this type, which is bound to attract attention in concours d'élégance and collectors car events.





223

Carte grise française
collection
French title
(collectors)

Châssis n° 13283
Moteur n°863885

- Carrosserie séduisante et sportive
- Bonne présentation
- Mécanique simple, usage facile

- *Appealing sporting body*
- *Well presented*
- *Straight forward engineering, easy to use*

70 000 – 110 000 €
Sans réserve/
No reserve

1935 FIAT 508 S BALILLA SPIDER SPORT, LIGNE "COPPA D'ORO"

Présentée au Salon de Turin 1932, la Fiat 508 Balilla se devait d'être la voiture populaire italienne majeure, selon les vœux de Mussolini. Ce qu'elle devint, grâce à l'ingénieur Dante Giacosa qui mit au point une voiture légère, fiable, robuste, économe, facile d'utilisation, performante et esthétique. En 1933, et malgré une cylindrée de 995 cm³, un très joli spider remportait la "Coppa d'Oro dell Litorio" (course à étapes faisant le tour de l'Italie). Du coup, cette carrosserie sportive prendra le nom de cette épreuve. Avec ses freins à commande hydraulique, son moteur culbuté et sa boîte à quatre rapports, ce spider remporta de très nombreuses victoires de catégorie, dont les Mille Miglia et les 24 Heures du Mans.

Pour cette petite sportive, André Lecoq s'est laissé séduire par la beauté intemporelle de la carrosserie : avec sa calandre étroite, son capot effilé, ses ailes élancées, ses portes échancrées et son arrière arrondi doté d'une arête dorsale, elle est une reproduction à échelle réduite des machines de Grand Sport qui dominaient le sport automobile. L'habitacle est sobre et la carrosserie comporte à l'arrière le logement prévu pour la capote, roulée en travers. Cette voiture a été achetée par André Lecoq, entièrement restaurée, boiserie et carrosserie en grande partie refaites. La boîte à quatre rapports et le moteur (dont le numéro correspond à une cylindrée de 1220 cm³) proviennent d'une Simca 8. Régulièrement entretenu, ce spider en bon état de présentation et de fonctionnement est la promesse de balades plaisantes et sportives, la légèreté de l'ensemble permettant de profiter de performances de voiture de plus grosse cylindrée, avec le charme et la maniabilité d'un gabarit réduit. Ce modèle affiche 3.406 km au compteur et peut être éligible dans de nombreuses épreuves historiques.

It was the wish of Mussolini that the Fiat 508 Balilla, presented at the Turin Motor Show in 1932, would become the most popular Italian motorcar. And it did, thanks to Dante Giacosa, the engineer responsible for developing a car that was lightweight, reliable, strong, economical, easy to use, efficient and attractive. In 1933, despite the modest engine size of 995cc, a pretty spider won the "Coppa d'Oro dell Litorio" (a race in stages around Italy), and the sporting version subsequently kept the name. With hydraulic brakes, side-valve engine and four-speed gearbox, the spider achieved numerous class wins, including the Mille Miglia and Le Mans 24 Hours.

It was the timeless beauty of its coachwork that attracted André Lecoq to this petite sports car. With its narrow radiator grille, tapered bonnet, slender wings, low-cut doors and rounded tail, it was a scaled-down version of the Grand Sport machines dominating motorsport. The interior is uncluttered and the body contains an area for the rolled-up hood to be stored away. This car was bought by André Lecoq completely restored, with the body and wood largely refurbished. The four-speed gearbox and engine (whose number corresponds to a 1,220 cc engine) come from a Simca 8. Regularly maintained, this spider is offered in good working order and presentation, promising an enjoyable, sporty drive. Its light weight allows a performance worthy of a more powerful motorcar, with the reduced size adding charm and ease of handling. This model has 3,406 km on the odometer and would be eligible for numerous historic events.





224

Sans carte grise
No title

Moteur n°2779

- Première Renault réellement populaire
- Célèbre moteur bicylindre
- Carrosserie propice à la balade
- *First truly popular Renault*
- *Famous twin-cylinder engine*
- *Bodywork ideal for leisurely drives*

25 000 – 35 000 €
Sans réserve/
No reserve

1908 RENAULT AX PHAÉTON

Les premières voitures créées par Louis Renault, à partir de 1900, sont équipées d'un moteur monocylindre De Dion Bouton. Dès 1903, la gamme s'enrichit d'une mécanique bicylindre mise au point par le constructeur et qui est déclinée en plusieurs cylindrées. En 1905 apparaît le Type AG, le premier à être équipé d'une version 1 060 cm³ de ce bicylindre. Ce modèle sera rapidement populaire car il est adopté par la "Société des Automobiles de Place", compagnie de taxis dont, en 1914, les voitures seront utilisées pour transporter les troupes sur le front et devenir ainsi les fameux "Taxis de la Marne". Ce Type AG évolue et sa cylindrée augmente, et c'est le Type AX, lancé en 1908, qui hérite du bicylindre 1 060 cm³. Surnommée la "deux-pattes", cette petite voiture rencontrera un succès populaire important : on la considère comme la première Renault économique. Sa simplicité facilite la production en grande série, ce qui permet de limiter les coûts de fabrication. Elle est vendue avec une carrosserie simple à deux places décapotables et restera au catalogue jusqu'en 1913.

André Lecoq souhaitait que sa collection comporte un "ancêtre" comme point de départ chronologique. Possédant une Renault 9 CV châssis long, il l'avait échangée en 2011 contre cette petite Renault AX. Cette voiture a été équipée ces dernières années d'une carrosserie phaéton, de roues à raies bois et d'un radiateur, ainsi que d'une sellerie et d'un tablier en cuir. André Lecoq n'a guère eu l'occasion d'utiliser cette petite voiture sympathique, mais elle est en bon état de fonctionnement.

The first cars built by Louis Renault, from 1900 onwards, were fitted with a single cylinder De Dion Bouton engine. Then, in 1903, the range was extended to include a twin-cylinder engine developed by the manufacturer, available in different sizes. The Type AG appeared in 1905, the first model to be equipped with the 1,060cc version of this twin-cylinder engine. It soon became well-known, adopted by the « Société des Automobiles de Place » taxi company, and in 1914 these cars were used to carry troops to the front, becoming known as the « Taxi of the Marne ». The Type AG evolved using a bigger engine and the subsequent Type AX, launched in 1908, inherited the 1,060cc twin-cylinder engine. Nicknamed the « deux-pattes » (two paws), this small car gained significant popular backing, considered to be the first economical Renault. Its simple engineering made mass-production easier, which in turn kept costs down. It was sold with a simple two-seater convertible body and remained available until 1913.

André Lecoq wanted to include an early car, as a chronological starting point for his collection. He owned a long chassis Renault 9CV which he exchanged in 2011 for this little Renault AX. In recent years, it has been fitted with a phaeton body, wooden spoked wheels, radiator, and leather seats and bulkhead. André Lecoq didn't have much of an opportunity to use this sympathetic early Renault, but it is offered in good working order.





225

Titre de circulation anglais

English title

Châssis n° B40CR

Moteur n° U2BH

• État d'origine étonnant

• Modèle rare et intéressant

• Historique et entretien suivis

• Nice patina

• Rare and interesting model

• Known history, continuously maintained

50 000 – 70 000 €

1935 BENTLEY 3.5 LITRE BERLINE HOOPER

Après avoir été carrossée chez Hooper, cette berline a été livrée le 10 janvier 1935 à son premier propriétaire, Sir Macfarlane, propriétaire d'une fabrique de gâteaux en Irlande. Cette jolie carrosserie quatre portes en aluminium, basse, sobre et légère, aurait équipé sept autres châssis Bentley 3.5 Litres. Avec un thème bicolore rouge foncé et noir, cette voiture présente un intérieur en cuir beige et des moquettes marron, les sièges avant dissimulant toujours les deux boîtes à outils d'origine. La voiture repose sur des roues fils sobrement peintes en noir, le tout dans une présentation d'origine d'une qualité étonnante. D'un point de vue mécanique, elle est équipée de son moteur d'origine qui a été entièrement restauré dans les ateliers Fiennes en 1991, comme en attestent les fiches de travaux. Le circuit électrique a été refait en 1999 chez Frank Dale, établissement réputé qui a assuré l'entretien régulier de cette voiture dans les années 1990. En fait, cette Bentley a bénéficié d'un entretien régulier tout au long de sa vie, ce qui lui donne une allure bien particulière et attrayante. D'ailleurs, elle est accompagnée d'un important dossier de factures, dont les plus anciennes remontent à 1962. Elle est aujourd'hui en parfait état de fonctionnement et son propriétaire n'hésitait pas à envisager de longs trajets à son volant. Dotée d'une élégante carrosserie en aluminium, équipée d'un puissant six-cylindres, présentant une patine émouvante et d'un historique suivi depuis le début des années 1960, il s'agit d'une rarissime occasion d'acquérir ce type de Bentley d'avant-guerre, berline sportive traduisant la fin des voitures de maître avec chauffeur.

Having been bodied by Hooper, this saloon was delivered on 10 January 1935 to its first owner, who had a cake factory in Ireland. This handsome four-door body in aluminium, low, lightweight and understated, would have been fitted to seven other Bentley 3.5-litre chassis. Presented in two-tone dark red and black, with the interior in beige leather with brown carpets, the two original boxes of tools are still hidden beneath the front seats. The car is fitted with black painted wire wheels, and is presented in astonishingly original condition. Mechanically, it retains the original engine, which was completely rebuilt by the Fiennes workshop in 1991, as confirmed by the documentation of the work carried out. The wiring was renewed in 1999 by Frank Dale, the renowned business that maintained the car regularly during the 1990s. In fact, this Bentley has benefitted from regular maintenance throughout its life, giving the car a special appeal. It comes with a large file of invoices, dating back to 1962, and the car is offered in perfect working order. The owner has had no hesitation in carrying out long journeys at the wheel of this car. With an elegant aluminium body, a powerful six-cylinder engine, a wonderful patina and a documented history since the early 1960s, here is a very rare opportunity to buy this type of pre-war Bentley, a sporting saloon that reflects the end of chauffeur-driven cars.



1947 DELAHAYE 135 M CABRIOLET ANTEM

Chez Delahaye, le Type 135 a constitué une incontestable réussite, qui a contribué à la réputation et au succès de la marque. Ce modèle, équipé d'un robuste six-cylindres culbuté (ici en cylindrée 3,5 litres), a fait merveille en compétition sur circuit (victoire aux 24 Heures du Mans), en rallye (victoire au rallye de Monte Carlo), mais aussi lors des concours d'élégance. En effet, se prêtant fort bien aux interprétations des carrossiers, ce châssis est sans doute celui qui a bénéficié de la plus grande variété d'habillages jamais réalisés sur un même modèle : Chapron, Figoni & Falaschi, Saoutchik, Labourdette, Franay ou Guilloré s'y sont intéressés, mais aussi des ateliers plus confidentiels comme Duval, Sical ou Köng. Antem, qui nous intéresse ici, fait partie des plus grands et a commencé à carrosser des Delahaye dans les années 1930. C'est après la seconde Guerre Mondiale qu'il s'est tourné vers la 135, en exposant un cabriolet 135 M au Salon de Paris 1946. Il préfigurait la ligne qu'il allait adopter pour d'autres réalisations, avec notamment son aileron de coffre arrière. Au Salon de 1948, Antem présentait une version plus aboutie, qui correspond à la voiture que nous présentons. Habilement, le carrossier a réussi à éviter le piège de la lourde ligne "ponton" en conservant des ailes séparées plus élégantes, mais en intégrant les phares pour apporter à l'ensemble une touche de modernisme. Les roues arrière dissimulées par un carénage répondaient à la vogue aérodynamique. Antem aurait réalisé trois exemplaires de cette carrosserie, dont la voiture que nous présentons.

At Delahaye, the Type 135 was an indisputable success, contributing to the reputation and the success of the marque. This model, equipped with a robust six-cylinder overhead engine (here with 3.5-litres), created a stir in competition, on the circuit (winning at the Le Mans 24 Hour Race), in rallying (winning the Monte Carlo Rally), and also in concours d'élégance events. This chassis lent itself perfectly to the interpretations of different coachbuilders and has undoubtedly benefitted from the greatest variety of bodies ever created for the same model : Chapron, Figoni & Falaschi, Saoutchik, Labourdette, Franay and Guilloré, in addition to smaller workshops such as Duval, Sical and Köng. Antem, of interest to us here, was one of the larger concerns, that began bodying Delahayes during the 1930s. Following the Second World War, they turned their attention to the 135, and displayed a 135 M cabriolet on their stand at the Paris Motor Show in 1946. Certain characteristics of the styling would be used again on other creations, such as the delicate fin traced down the length of the boot. At the 1948 Motor Show, Antem presented a more finished version, which corresponds to the car on offer. The coachbuilder skilfully avoided the trap of heavy « ponton » styling by elegantly keeping separate wings while incorporating the headlights to give the car a more modern feel. The rear wheels were hidden behind a fairing, in a nod to the trend for aerodynamic styling. Antem built three examples with this body, and the car on offer is one of these.





Ayant subi des ans le réparable outrage, cette belle Delahaye 135 M a bénéficié dans les années 1980 d'une restauration complète. La carrosserie a fait l'objet des soins les plus attentifs, à commencer par la structure bois, dont les parties abîmées ont été soigneusement remplacées. La tôlerie a ensuite été soit restaurée, soit refaite pour les pièces irrécupérables et manquantes, comme les ailes et le capot. La mécanique, qui correspond ici à l'enviable version à trois carburateurs, a fait l'objet également d'une restauration complète. Précisons que cette voiture est équipée de la boîte électromagnétique Cotal, équipement optionnel et qui facilite grandement les passages de vitesses grâce à son petit levier très simple à manipuler dans son fameux "moutardier".

Ces travaux se sont complétés d'une remise en état de la sellerie en cuir beige, ainsi que de la capote et du superbe tableau de bord en bois. Dans les années 1990, la voiture a changé de mains pour devenir la propriété d'un éminent collectionneur hollandais. Elle est accompagnée d'un dossier de factures et de sa carte d'identité FIVA. Soigneusement entretenue depuis sa restauration, il s'agit d'une belle représentante de l'époque où les carrosseries étaient de véritables sculptures roulantes, le dessinateur s'attachant plus à l'aspect esthétique que pratique. Les phares intégrés, les ailes galbées, l'arrière élégamment arrondi, l'aileron qui orne le coffre, tout contribue à souligner le statut de cette voiture dont les occupants peuvent admirer le long capot avalant le bitume, tout en étant accompagnés du doux ronflement du puissant six-cylindres. Cette voiture sera pour son nouveau propriétaire une précieuse clé d'entrée à de prestigieux événements d'automobiles de collection.

Having suffered years of neglect, this stunning Delahaye 135 M benefitted from a painstaking restoration carried out during the 1980s. The coachwork was given enormous attention, starting with the wooden frame, with rotten parts carefully replaced. The panels were then either restored or where parts were missing or beyond repair, such as the wings and bonnet, for example, they were rebuilt. The engine, here in the desirable triple-carburettor version, was also entirely rebuilt. We note that the car is fitted with the electromagnetic Cotal gearbox, optional equipment giving a smooth gear change thanks to the famous « moutardier » gear lever. The interior beige leather upholstery was also restored, along with the hood and the superb wooden dashboard.

During the 1990s, the car changed hands and became the property of an eminent Dutch collector. It comes with a file of invoices and FIVA identity card. Fastidiously maintained since its restoration, it is a perfect representation of the era when a car's coachwork was seen as a sculpture on wheels, with the aesthetic appearance being all-important. The integrated lights, curved wings, rounded tail with discreet fin all combine to underline the status of this wonderful automobile. Passengers can sit in comfort and watch the road disappear under the long bonnet, listening to the gentle roar of the powerful six-cylinder engine. This car will provide its new owner with an entry ticket to the most prestigious collectors' car events.







227

Carte grise française
French title

Châssis n° 419979

- Rare cabriolet Traction
- Voiture robuste et fiable
- Bonne présentation

- Rare Traction cabriolet
- Strong and reliable car
- Nice Older restoration

120 000 – 160 000 €

1938 CITRÖEN TRACTION 11 BL CABRIOLET

Est-il besoin de rappeler que la Traction constitue une véritable légende sur roues ? Révolutionnaire lors de son lancement, tant par sa technique que par sa ligne surbaissée, elle a montré des qualités qui n'ont fait que se confirmer au fil des ans et de son évolution, sur plus de 20 ans de production. D'ailleurs, elle a fait partie des premières voitures auxquelles se sont intéressés les collectionneurs. Ce n'est pas un hasard...

Ce rare cabriolet a été acheté en 1978. Il s'agissait alors d'une voiture de famille puisqu'il appartenait aux parents de la personne qui l'a vendu à l'actuel propriétaire. La mécanique a été refaite dans les années 1980 et la voiture a été ensuite entretenue régulièrement. Le moteur est équipé d'un cache-culbuteurs Record en aluminium. Les freins ont été refaits en 1998 et l'échappement a été remplacé en 1999 par un élément en acier inoxydable. Bicolore crème avec ailes rouge bordeaux, dotée de phares antibrouillard, d'avertisseurs de pare-chocs et des fameuses roues Pilote, elle présente une sellerie en skaï rouge en bon état, de même que la capote. Les ailes avant et arrière sont équipées d'enjoliveurs Robri qui constituent une protection tout en rehaussant l'aspect extérieur de la voiture.

Offrant deux places spacieuses plus deux dans le spider, ce rare et désirable cabriolet Traction 11 Légère constitue un moyen idéal de se balader en famille ou avec des amis. Confortable, endurante et robuste, la Traction a maintes fois montré sa capacité à se lancer sur de longues distances sans problème. En cabriolet, c'est encore plus agréable.

Is it necessary to be reminded that the Traction is a genuine legend on wheels ? Revolutionary when it was launched for both its engineering and its low profile, the car continued to demonstrate its abilities as it evolved through more than twenty years of production. Moreover this was one of the first cars to interest collectors. There is no coincidence here...

This rare cabriolet was bought in 1978. At that time it was a family car, belonging to the parents of the person who sold it to the present owner. It was mechanically overhauled during the 1980s and maintained regularly after that. The engine is fitted with an aluminium Record rocker cover. The brakes were refurbished in 1998 and the exhaust replaced in 1999 with a stainless steel version. Presented in two-tone cream with burgundy red wings, boasting fog lamps, bumpers and the famous Pilote wheels, it is upholstered in red imitation leather in good condition, the same as the hood. The front and rear wings are fitted with Robri trim adding protection and a visual highlight to the exterior of the car.

Offering two spacious seats with two extra in the convertible version, this rare and sought-after Traction 11 Légère cabriolet offers the perfect mode of transport for an excursion with family or friends. Comfortable, reliable and robust, the Traction has demonstrated its ability to tackle long trouble-free journeys time and again. In the cabriolet version, this becomes even more enjoyable.



228

Sans titre de circulation

Not registered

Châssis n° 531

• Prestigieuse provenance

• Modèle original

• Bon état

• Prestigious provenance

• Orignal model

• Good condition

2 000 – 3 000 €

Sans réserve/

No reserve

Ex collection Jean Paul Riopelle

1974 KV MINI 1 VOITURETTE SANS PERMIS

Voilà une curieuse petite automobile qui, née au début des années 1970, répond à la définition des voiturettes sans permis. Elle puise ses racines dans l'histoire de New-Map, société créée par Paul Martin pour produire des motos puis, plus confidentiellement, des microcars à moteurs Sachs 100 cm3. Par divers rebondissements, New-Map débouche sur Solyto (marque composée des deux premières lettres de Société Lyonnaise de Tôlerie), qui produit un petit utilitaire à trois roues et moteur deux-temps 125 cm3 Ydral. Léger et maniable, il va rencontrer un certain succès, une de ses caractéristiques étant d'être disponible en deux teintes, vert océan ou gris métal. Au début des années 1960, l'un des principaux sous-traitants du constructeur est la société de matériel électrique KV qui, par un concours de circonstances, rachète son client. Pour donner suite au Solyto dont les ventes menacent de s'essouffler, KV lance alors la Mini 1, dotée d'un moteur 125 cm3 relié à un variateur. Comme le Solyto, la Mini 1 n'est disponible qu'en vert océan ou gris métal ! Par la suite, la gamme s'étend avec la Mini 2 et la Gadjet, sous la marque KVS. La KV Mini 1 que nous proposons a appartenu à Jean-Paul Riopelle, celui que l'on considère comme l'un des plus grands peintres canadiens. L'histoire raconte qu'il utilisait cette petite auto sur le port de Cannes, pour se rendre jusqu'au bateau de Pierre Matisse. Celui-ci, fils du peintre Henri Matisse, était un célèbre marchand d'art, connaisseur et passionné. Pour cette petite voiture, être entourée d'un tel apannage d'esprits sensibles à l'esthétique était plutôt flatteur ! Arrêté depuis deux ans, ce modèle original nécessitera une petite révision lors de la remise en route afin d'en profiter pleinement.

Here is a curious little automobile designed at the start of the 1970s that can be defined as an unlicenced microcar. It has its roots in the history of New-Map, the business created by Paul Martin producing motorcycles and, more confidentially, microcars powered by 100cc Sachs engines. After various twists and turns, New-Map became Solyto (a name derived from the first two letters of each word Société Lyonnaise de Tôlerie), which produced a small three-wheel van with two-stroke 125 cc Ydral engine. Light and easy to manoeuvre, it enjoyed considerable success, and was available in two colours, ocean green or metallic grey. At the start of the 1960s they provided materials for an electrical manufacturing company KV who subsequently took them over. To replace the Solyto whose sales were on the wane, KV launched the Mini 1 with a 125 cc engine linked to a variator. Like the Solyto, the Mini 1 was also only available in ocean green or metallic grey ! The range later expanded with the addition of the Mini 2 and the Gadjet, under the marque KVS. The KV Mini 1 on offer used to belong to Jean-Paul Riopelle, one of Canada's most renowned artists. The story goes that he used this little car in the port of Cannes to travel to the boat of Pierre Matisse, Henri Matisse's son, who was a renowned art dealer and enthusiast. It is flattering to think of this tiny car surrounded by such artistic, creative minds! The car hasn't run for two years and will require recommissioning before it can be enjoyed to the full.



229

Carte grise française

French title

Chassis n° 221959

• Modèle original

• Belle présentation

• Mécanique fiabilisée

• Original model

• Correct presentation

• Proven mechanics

35 000 – 55 000 €

1938 PANHARD X77 DYNAMIC 140 BERLINE

Au milieu des années 1930, Panhard succombe à la mode aérodynamique et passe de la Panoramique, encore très classique, puis à la Dynamic, dont la carrosserie dessinée par Louis Bionier présente un aspect inhabituel, voire baroque. Sous cette forme exubérante, cette voiture bénéficie d'une technique moderne : caisse autoporteuse, suspension par barres de torsion et freins hydrauliques lui donnent un comportement routier supérieur à la moyenne de l'époque. Après l'avoir acquise, en 2000, en Haute-Savoie, le propriétaire de cette Panhard Dynamic s'est lancé dans une restauration complète, achetant même une épave pour parfaire certains détails. S'agissant d'un modèle construit début 1938, elle est dotée d'une conduite centrale, particulièrement recherchée. Le moteur sans-soupapes, ici dans sa version 2,8 litres, a fait l'objet d'une remise en état approfondie et surtout d'une fiabilisation chez un spécialiste de ce type de mécanique, à Villefranche-sur-Saône. Celui-ci a notamment adapté des coussinets de bielles en lieu et place du régule, installé une pompe à essence électrique, un ventilateur additionnel et un manomètre de température d'eau. La voiture est accompagnée d'un courrier de la société Panhard (retrouvé dans la boîte à gants) daté de 1954, adressé à un certain M. Guyot, précédent propriétaire de la voiture, et mentionnant certains détails d'entretien spécifiques aux Dynamic. En bon état de fonctionnement et de présentation, cette voiture comporte l'ensemble des petits accessoires de finition qui font tout le charme de ce type d'automobile. Rare et originale, cette Panhard Dynamic sera remarquée à chacune de ses sorties, apportant à son propriétaire le silence de fonctionnement et la douceur de son moteur sans-soupapes.

In the mid-1930s, Panhard succumbed to the fashion for aerodynamic styling and moved from the still classical Panoramique to the Dynamic, featuring a body designed by Louis Bionier that was unusual and rather baroque in appearance. The engineering of this exuberant form was modern. A freestanding body, torsion bar suspension and hydraulic brakes gave it much better handling than usual for this period. Having bought this Panhard Dynamic in Haute-Savoie in 2000, the owner then carried out a thorough restoration on the car, even buying a second car for spares so that every detail could be right. This is a model built at the start of 1938, with particularly sought-after central steering. The valveless engine, here in 2.8-version, was completely rebuilt and made reliable by a specialist from Villefranche-sur- Saône, who adapted new connecting rods for better reliability, installed an electric fuel pump, an additional fan and a water temperature gauge. The car comes with a letter from Panhard (discovered in the glove box) dated 1954, addressed to a certain M. Guyot, the former owner of the car, outlining maintenance details specific to the Dynamic model. Offered in good working order and presentation, this car comes with all the finishing touches that make this type of car so charming. Rare and original, this Panhard Dynamic will be noticed wherever it goes, with its valveless engine providing a smooth and silent drive.

230

Carte grise française
French title

Châssis n° 8839
Moteur n° 788

- Carrosserie classique et élégante
- Modèle prestigieux
- Très belle présentation

- Classic, elegant body*
- Prestigious model*
- Superb presentation*

60 000 –80 000 €
Sans réserve/
No reserve

1920 DELAGE TYPE CO COUPÉ-CHAUFFEUR

Au début du siècle, Delage est une marque sportive : voitures de record et de compétition sortent des ateliers, dotées de mécaniques sophistiquées qui leur permettent de remporter de nombreux succès. Delage va défendre ses couleurs jusqu'aux États-Unis, empochant en 1914 la victoire au fameux Grand Prix d'Indianapolis. Les modèles de tourisme bénéficient des retombées techniques de ces voitures, mais la marque met aussi un point d'honneur à répondre aux attentes d'une clientèle aisée qui souhaite un niveau de confort élevé. Pour elle, Delage conçoit le Type CO, dont la mise au point a été perturbée par le premier conflit mondial. Il sera donc d'abord présenté comme version militaire, avant de prendre toute sa dimension après l'Armistice. Avec son six-cylindres 4,5 litres, la Delage CO est parfaitement apte à recevoir les carrosseries les plus statutaires, dont un coupé-chauffeur est un exemple parfait. Héritage des carrosseries hippomobiles, il comporte pour les occupants un compartiment fermé à l'arrière, alors que la partie avant, découvrable, est réservée au chauffeur.



At the start of the century, Delage was a sporting marque, producing record-breaking models and competition cars. These cars left the workshop with a mechanical sophistication that earned the manufacturer great success. Delage even competed in the US, achieving victory in 1914 in the famous Indianapolis Grand Prix. The touring cars benefitted from the technical advancement of these competition cars, but the marque also made it a point of honour to respond to the wishes of their wealthy clients who required a high level of comfort. With these clients in mind, Delage designed the Type CO, whose development was interrupted, however, by the First World War: Consequently, the model was initially launched as a military vehicle, before coming to fruition after the Armistice. With a 4.5-litre six-cylinder engine, the Delage CO was ideal for the grandest of coachwork, the coupé-chauffeur being the perfect example. An evolution of the horse-drawn carriage, the passengers sat in a closed rear section, while the open part at the front was reserved for the driver.

La carrosserie de cette Delage type CO est signée Boulogne et Fils. Dans les années 1960, cette automobile d'une grande élégance appartient à Jacques Rousseau, historien réputé et auteur d'un livre sur la marque. Ayant mis la main sur le châssis, le moteur et la partie avant de la carrosserie, il a en effet entrepris de lui rendre sa configuration d'origine à partir d'un dessin du carrossier. En 1967, il arrive au bout de cette tâche délicate et la carrosserie retrouve tout son lustre passé. De plus, la voiture reçoit un moteur refait. C'est à cette époque que, par l'intermédiaire d'un négociant lyonnais, cette belle Delage passe entre les mains de José Lesur, collectionneur avisé habitant Hardelot. Il va parfaire la restauration de cette automobile en ajoutant notamment des compas arrière et en l'équipant des pneus à talons. Parallèlement, la mécanique bénéficie d'une révision complète. Quelques temps après, ce coupé-chauffeur renoue avec la famille Delage et plus précisément avec Patrick Delage, qui l'utilise pendant plusieurs années. Il se souvient tout particulièrement, et non sans humour, d'une sortie en Normandie où il avait fait monter à côté de lui le maire du village qu'il traversait. Celui-ci serrait les mains de ses administrés avec beaucoup de chaleur, avant de dire discrètement de chacun : « C'est un crétin !» En 1984, lors d'une vente aux enchères dirigée à Paris par Hervé Poulain, Pierre Brignole se porte acquéreur de cette Delage et l'intègre à sa collection. Depuis 28 ans, elle n'en a pas bougé, conservée avec amour sous le très favorable climat corse. Le compartiment intérieur est très soigné, avec une abondance de boiseries magnifiquement vernies et une sellerie en tissu beige allant jusqu'à couvrir les repose-pieds chauffants ! La banquette avant est comme il se doit recouverte de cuir noir capitonné, de même que les contre-portes, et le chauffeur dispose d'un tableau de bord aux instruments très complets. Ce coupé-chauffeur d'une grande élégance, symbole de luxe et de réussite, représente une excellente acquisition qui permettra à son nouveau propriétaire de participer — entre autre ! — du 4 au 6 octobre 2013 au rallye des Grandes Marques, à la Rochelle, organisée par les Amis de Delage et le président Jean-Michel Charpentier.

The body of the Delage Type CO was designed by Boulogne et Fils. During the 1960s, this elegant car belonged to Jacques Rousseau, renowned historian and author of a book on the marque. Turning his hand to the chassis, the engine and the front part of the body, he set about configuring the car to its original specification using a drawing by the coachbuilder. He finished this delicate operation in 1967, having revived the body to its former glory. Moreover the car had a rebuilt engine. At this point, through an intermediary dealer from Lyon, this beautiful Delage passed into the hands of José Lesu, a knowledgeable collector living in Hardelot. He perfected the restoration, by adding rear compasses and beaded edge tyres. At the same time the car underwent a thorough mechanical service. A short while later, this coupé-chauffeur renewed its links with the Delage family, specifically Patrick Delage, who used the car for several years. He has a particular memory, told not without humour, of a trip he made in Normandy. The mayor of the village he was passing through rode alongside him, warmly shaking the hands of his constituents, before discreetly saying of each one « He's a moron ! ». In 1984, in an auction held by Hervé Poulain in Paris, Pierre Brignole became the new owner of this Delage which he integrated into his collection. It has not moved for the past 28 years, lovingly conserved in the favourable Corsican climate. The exquisite interior has an abundance of varnished wood and beige fabric upholstery which even covers the heated footrests ! The front bench seat has been correctly covered in padded black leather, as have the door panels, and the driver has at his disposal a dashboard flush with instruments. This highly elegant coupé-chauffeur, a symbol of luxury and success, represents a wonderful opportunity which will permit the new owner to take part in – amongst others – the rallye des Grandes Marques on 4 – 6 October 2013, in La Rochelle and organised by the 'Amis de Delage' and its president, Jean-Michel Charpentier.





231

Carte grise française
French title

Châssis n° 882330
Moteur n°5251
Carrosserie n°0089

• Modèle très rare

• Attrayante carrosserie cabriolet

• Fiable et facile à utiliser

• Very rare model

• Attractive cabriolet coachwork

• Reliable and easy to use

90 000 – 120 000 €

Provenant de la Collection Rédélé

1938 RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET (BCX3)

"Grand Sport"... Deux mots qui font rêver et que les constructeurs réservent à leurs voitures les plus puissantes. Chez Renault, la Viva Grand Sport mérite-t-elle cette flatteuse appellation ? Dans la version qui nous occupe ici, produite au compte-goutte pour une clientèle aisée, le six-cylindres 4,1 litres développe 95 ch, ce qui n'est pas très loin des 110 ch d'une Hotchkiss 20 CV. Et il lui faut 300 mètres pour passer de 0 à 100 km/h, contre 350 mètres pour une Talbot 4 litres, d'après l'ouvrage de Rouxel/Griselhubert/Gueldry/Dorizon sur les Renault de prestige. Sans être un foudre de guerre, elle se situe donc dans la bonne moyenne des voitures de luxe. Avec sa carrosserie cabriolet, elle offre de plus un habitacle extrêmement spacieux : les publicités d'époque montrent six personnes ravies — trois devant et trois derrière, profitant de la possibilité de rabattre le pare-brise. La Viva Grand Sport va connaître, comme toutes les Renault, une évolution liée à la mode du style aérodynamique et la version que nous présentons ici comporte des ailes enveloppantes, des phares profilés, des carénages de roues arrière et une malle arrière arrondie. C'est une voiture rare, les exemplaires survivants de Viva Grand Sport Cabriolet BCX3 étant estimés à moins d'une dizaine. Ce cabriolet Viva Grand Sport provient de la collection Rédélé, créateur des Alpine Renault. Depuis la restauration complète dont elle a bénéficié au cours des années 80, elle n'a parcouru que 800 km. De couleur grise avec habitacle en cuir assorti, elle est aujourd'hui en parfait état de fonctionnement et de présentation. La capote est en parfait état et les roues bien chaussées. Il s'agit d'une rare occasion d'acquérir une Renault prestigieuse, raisonnablement performante, peu courante et spacieuse.

"Grand Sport"... Two words that inspire dreams and reserved by manufacturers for their most powerful cars. At Renault, could the Viva Grand Sport deserve this flattering title? In the version concerning us here, produced in very small numbers for wealthy clients, the 4.1-litre six-cylinder engine produced 95 bhp, which was close to matching the 110 bhp Hotchkiss 20 CV. It took just 300m to go from 0 to 100 km/h, against 350m for the 4-litre Talbot, according to the book by Rouxel/Griselhubert/Gueldry/Dorizon, 'Renault, des automobiles de prestige'. While not groundbreaking, it sat happily in the mid-range of luxury motorcars. With a cabriolet body, it offered a remarkably spacious interior: period advertisements show six delighted passengers, three in the front and three in the back, profiting from the option of a folded-down windscreen. As with all Renaults, the Viva Grand Sport experienced an evolution brought on by a trend for aerodynamic styling, and the version on offer has enveloping wings, shaped headlights, rear wheel fairings and a rounded rear trunk. This is a rare car, with less than a dozen examples of the Viva Grand Sport Cabriolet BCX3 estimated to have survived. This Viva Grand Sport cabriolet comes from the Rédélé collection, creator of the Alpine Renault. Since a thorough restoration in the 1980s, it has run just 800 km. Presented in grey with leather interior, it is presented in good condition and perfect working order. Here is a rare opportunity to acquire an unusual and prestigious Renault that is spacious and reasonably powerful.







232

Carte grise française
French title

Châssis n° 619646
Moteur n° E60103227
Carrosserie n°219

• Modèle rare

• Très belle présentation

• Provenance intéressante

• Rare model

• Superb presentation

• Interesting provenance

45 000 – 65 000 €

Provenant de la Collection Rédélé

1934 RENAULT VIVASTELLA LIMOUSINE (PG9)

Renault a toujours été un adepte des moteurs six-cylindres, et sa gamme en comporte depuis la 50 CV de 1908. La tradition de luxe n'est donc pas nouvelle à Billancourt. Ce qui l'est, en 1929, c'est l'abandon du radiateur à l'arrière, pour une position plus conventionnelle. Au même moment apparaît le suffixe "Stella" sur les versions les plus luxueuses, dont les carrosseries sont produites à l'atelier O, quai du Point du Jour, anciennement consacré aux avions Renault. Quant à la première partie du nom, "Viva", elle correspond aux versions six-cylindres. Le moteur reste traditionnel : c'est un 3,2 litres à soupapes latérales, qui emmène la Vivastella à 120 km/h, ce qui n'est pas mal à une époque où les berlines de grande diffusion plafonnent à 80 km/h.

Au début des années 1930, les Renault sont équipées d'une belle calandre en léger coupe-vent, que l'on dit influencée par Chrysler, et leur dessin ne manque pas d'élégance. A partir de 1933, la mode aérodynamique pointe son nez et les carrosseries Renault adoptent de nouveaux galbes : les malles arrière disparaissent au profit d'une poupe arrondie portant la roue de secours, et les pare-chocs s'incurvent. La Vivastella est alors une automobile statutaire appréciée d'une clientèle aisée, et dont la production reste limitée.

Cette belle limousine provient de la collection Rédélé, célèbre créateur de la marque Alpine. Elle a bénéficié d'une restauration complète et de qualité au cours des années 1980. L'intérieur est tendu d'un épais velours brun, tandis que la carrosserie arbore une élégante livrée bicolore noire et grise. Equipée de roues fils, cette Vivastella est en excellent état de présentation, ayant parcouru moins de 3000 km depuis sa remise en état. Une belle et rare classique, représentative des Renault six-cylindres des années 1930.

Renault had always been a supporter of six-cylinder engines, and had included an example in its range since the 50 CV model of 1908. The element of luxury was therefore nothing new to Bilancourt. What was new, however, was moving the radiator from the back to a more conventional position. This was when the suffix « Stella » appeared on the more luxurious versions, with bodies constructed at 'atelier O'; on the quai du Point du Jour, previously used for Renault aeroplanes. As for the first part of the name, « Viva » corresponds to the six-cylinder versions. It was a traditional engine: 3.2-litres with side-valves capable of propelling the Vivastella to 120 km/h. This was rather impressive at a time when the majority of mass-produced saloons peaked at 80 km/h. During the early 1930s, Renault motorcars were fitted with a lightly streamlined, highly attractive radiator grille, possible influenced by Chrysler, and the overall design was very elegant. From 1933, the fashion for aerodynamics took hold and Renault bodies developed new curves: the rear trunk disappeared in favour of a rounded stern with curved bumpers that carried the spare wheel. The Vivastella was a stately car appreciated by a wealthy clientèle, produced in limited numbers.

This wonderful limousine comes from the Rédélé collection, the celebrated creator of the Alpine marque. It benefitted from a comprehensive, high-quality restoration completed during the 1980s. The interior is clothed in thick brown velours, and the body is liveried in an elegant two-tone black and grey. Equipped with wire wheels, this Vivastella is presented in excellent condition, having covered less than 3,000 km since being restored. A beautiful and rare classic that is a great representation of the 1930s six-cylinder Renaults.





233

Titre de circulation
USA
Certificat
de dédouanement
dans l'UE
US title
EU customs cleared

Châssis N° LSJR61
Moteur N° SR30J

- Bel historique
- Très belle présentation
- Rare dans cet état

- Great history*
- Superb presentation*
- Rare in this condition*

40 000 – 60 000 €

1965 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III

Déjà en 1950, il était clair pour les ingénieurs de Rolls-Royce que leur moteur six cylindres était en fin de carrière. Conçu en 1938, ce six cylindres en ligne avait la tâche écrasante de motoriser des berlines de plus en plus lourdes et on ne pouvait lui appliquer les recettes classiques pour en tirer plus de puissance à cause des normes très sévères chez Rolls-Royce et Bentley de raffinement, de ralenti, de souplesse et de discrétion de la mécanique. Aussi l'équipe de motoristes de Harry Grylls eut pour mission d'étudier et de construire un tout nouveau moteur. Personne ne savait que ce moteur (ou plutôt ses dérivés) serait encore construit en 1995, ni que ce serait le dernier moteur conçu pour la prestigieuse marque puisque c'est BMW qui a été choisi pour motoriser les futures Rolls-Royce et Bentley douze cylindres. La Silver Cloud III fut présentée en octobre 1962.

Construite en 1964 cette belle anglaise fut livrée neuve aux Etats-Unis et immatriculée pour la première fois en Floride en 1965, à Fort Lauderdale, par un certain Mr Schuster. Très bien conservée sous ses cieux cléments, la voiture fut ramenée en Europe par un collectionneur hollandais en 2004 qui fut impressionné par son état d'origine. Equipée des vitres teintées, des glaces électriques, de la climatisation qui semble fonctionner, ce grand classique de la marque conserve ses boiseries et ses moquettes d'origines, tandis que son intérieur a été refait il y a quelques années. Les chromes ainsi que la peinture sont de très bel aspect, et la voiture semble exempte des habituels, signes de l'usage et du temps qui passe.

Already in 1950, it was clear to the Rolls-Royce engineers that their six-cylinder engine was approaching the end of its career. Designed in 1938, this straight six had the difficult task of powering heavier and heavier saloons. It wasn't possible to extract more power and continue to meet the exacting standards required by Rolls-Royce and Bentley for the smooth and quiet running of the car. The engineering team, led by Harry Grylls, therefore had to design and build a new type of engine. Noone knew that this engine (and its derivatives) would still be built in 1995, or that it would be the last engine designed for the prestigious marque, as BMW was later chosen to power the 12-cylinder Rolls-Royce and Bentleys. The Silver Cloud III was presented in October 1962.

Built in 1964, this stunning British car was delivered new to the US and was registered for the first time in Fort Lauderdale in Florida in 1965, by a certain Mr Schuster. Well conserved in this warm climate, the car was taken to Europe in 2004 by a Dutch collector who was impressed by its original condition. Equipped with tinted electric windows and air-conditioning that appears to be working, this grand classic has retained the original wood trim and carpets. The interior was refurbished a few years ago. The chrome and paintwork are presented in very good condition, and the car shows none of the usual signs of wear, having somehow escaped the passage of time.



234

Titre de circulation
italien
Italian title

Châssis n° 192942

- Modèle exclusif
- État d'origine rare
- Agrément de conduite

- Exclusive model*
- Rare original condition*
- Great to drive*

46 000 – 58 000 €

Un seul propriétaire jusqu'en 2007 / *One owner until 2007*

1968* ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING AVEC HARD-TOP

Chez Alfa Romeo, Orazio Satta est une figure importante. C'est lui en effet qui a été l'artisan du renouveau de la marque après le conflit mondial. Satta est à l'origine de l'Alfa Romeo 1900, dévoilée au Salon de Paris 1950 et dont la personnalité reposait en grande partie sur son moteur, un quatre-cylindres 1,9 litres à deux ACT qui allait constituer la base des moteurs à venir. Le succès rencontré par ces modèles amena Alfa Romeo à les développer. Parallèlement à la gamme Giulietta de cylindrée plus modeste, la marque présentait au Salon de Turin 1958 la 2000, en version berline et Spider, celui-ci étant dessinée par Touring. A partir de 1961, ces modèles haut de gamme recevaient un six-cylindres 2,6 litres, double ACT et développant 145 ch. C'est le dernier moteur Alfa Romeo présentant cette architecture.

Cette voiture n'a connu que trois propriétaires: le premier, qui l'a achetée neuve au garage Baganelli, à Rome, était un comte italien, il a fait immatriculé la voiture tardivement en 1968. Ce n'est qu'en 2007, à l'occasion d'une vente aux enchères monégasque qu'elle a changé de mains pour la première fois, le troisième propriétaire étant celui qui détient aujourd'hui la voiture. Elle se présente donc dans un état d'origine intéressant, ce qui est particulièrement rare pour une automobile de cet âge. Des travaux mécaniques ont été effectués récemment, concernant une révision de la culasse avec remplacement du joint, ainsi qu'un réglage de l'allumage et de la carburation. Une facture jointe au dossier témoigne de ces travaux.

Ce beau cabriolet signé Touring, modèle luxueux et moins diffusé que ses petites sœurs à quatre cylindres (la production dépasse à peine 2 200 exemplaires), offre un réel agrément de conduite grâce à son six-cylindres souple et puissant. Son état de conservation constitue un plaisir supplémentaire dont pourra profiter son futur acheteur lors de ses balades par tous les temps, le rare hard-top permettant aussi une utilisation pendant les mauvaises saisons.

Orazio Satta was an influential figure at Alfa Romeo and the force behind the revival of the marque after the Second World War. He was responsible for the Alfa Romeo 1900, unveiled at the Paris Motor Show in 1950, with a four-cylinder 1.9-litre twin-cam engine that gave the car its character and formed the basis for future engines. These models enjoyed such success that Alfa Romeo decided to continue developing them. At the Turin Motor Show in 1958, alongside the lower-powered Giulietta range, the marque presented the 2000, offered as the Berlina and also the Spider version which was designed by Touring. From 1961, these top of the range models were fitted with a six-cylinder 2.6-litre twin-cam engine that produced 145 bhp. It was the last Alfa Romeo engine to have this set-up.

This car has had just three owners. The first, who bought it new from the Baganelli garage in Rome was an Italian count, who had the car registered late in 1968. It didn't change hands again until 2007 at an auction in Monaco, and only belongs to its third owner today. It is thus presented in remarkably original condition that is very rare for a vehicle of this age. Some mechanical work was undertaken recently when the cylinder head gaskets were replaced, and the ignition and carburettors were tuned. An invoice in the file records this work. This handsome cabriolet, a luxurious model designed by Touring that was produced in smaller numbers than its four-cylinder sibling (with a production of just over 2,200 examples), offers a great driving experience with its versatile and powerful six-cylinder engine. Its well-preserved condition provides an additional pleasure, and the future owner will be able to enjoy driving the car in all weather as it comes with the rare hard top for use in the colder seasons.

* selon Carte grise / *according to registration documents*



235

Carte grise française
French title

Châssis n° LSXA33
Moteur: SA 141

- Rarissime
- “Countryman” par Radford
- Climatisation et équipement riche
- Moteur refait il y a peu

- Very rare
- “Countryman” by Radford
- Air conditioning and well equipped
- Recently rebuilt engine

40 000 – 60 000 €

1956 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD I COUNTRYMAN PAR HAROLD RADFORD

La firme Rolls-Royce révéla la Silver Cloud I et la Bentley SI en avril 1955. Leur châssis remplaçait celui de leurs devanciers qui datait quand même de 1939, ce devait être le dernier châssis séparé de la marque et il fut construit, dans sa version à empattement long jusqu'au milieu des années quatre-vingt où il équipait encore les Phantom V et VI. Une nouvelle culasse fut étudiée pour le classique six cylindres de près de cinq litres de cylindrée. Ce moteur était équipé, aussi bien dans sa version Bentley que Rolls-Royce de deux carburateurs S.U. Cette mécanique était extrêmement silencieuse et le slogan de la marque était : " à 100 km/h, le bruit le plus fort dans l'habitacle est le tic-tac de la montre ". Le moteur était accouplé à une boîte automatique à quatre rapports, dont le passage des rapports était spécialement doux. L'ensemble de cette mécanique était très fiable, lorsque bien entretenue, et les moteurs dépassant les 300 000 km furent nombreux. Cette Silver Cloud I a été faite sur mesure pour le premier propriétaire, le Dr. Cronin de Genève. Elle lui a été livrée neuve par le Garage Athénée. On retrouve la voiture en 1992 mise aux enchères dans la Collection Monteverdi où Mr. Lüscher en fait l'acquisition, puis à Paris dans une vente à Rétromobile en février 2002. Elle est alors acquise par Gilles Dudognon, grand passionné de belles automobiles et Chef

Rolls-Royce unveiled the Silver Cloud I and the Bentley SI in April 1955. The chassis that had been used since 1939 was replaced, and would be the last separate chassis employed by the marque, used as a long-wheelbase version until the mid-1980s for the Phantom V and VI. A new cylinder head was designed for the classic six-cylinder 5-litre engine. Twin SU carburettors were added in 1957 to both Bentley and Rolls-Royce versions. The engine was extremely quiet and the famous Rolls-Royce slogan declared : “At 60 miles an hour the loudest noise in this new Rolls-Royce comes from the electric clock”. The engine was mated to an automatic four-speed gearbox offering a very smooth gear change. Mechanically, the car was very reliable and well-maintained engines were more than capable of lasting over 300,000km. This Silver Cloud I was commissioned by its first owner, Dr Cronin from Geneva and delivered new by the Garage Athénée. In 1992 the car was sold at auction as part of the Monteverdi Collection to Mr Lüscher, and appeared at auction again in February 2002, this time at Retromobile in Paris. It was bought by Gilles Dudognon, renowned chef and serious car enthusiast, who runs the highly recommended Relais & Châteaux La Chapelle Saint-Martin in Limoges. Dudognon





macaroné, propriétaire de l'excellent et luxueux Relais & Châteaux La Chapelle Saint-Martin à Limoges que nous vous recommandons vivement. Gilles a sillonné les magnifiques routes de la région limousine pour rendre visite à ses meilleurs artisans fournisseurs ou pour emmener ses enfants chercher des truffes (une des spécialités de son établissement). Cette automobile présente effectivement des avantages introuvables sur d'autres Cloud et les aménagements Radford sont intelligents : banquette arrière rabattable, nécessaire à maquillage et miroir pivotant dans l'accoudoir central arrière. Cette Rolls est également équipée de la climatisation et des tablettes escamotables en bois verni dans le dossier des sièges avant. En 2008, le moteur a été entièrement refait par un excellent spécialiste à côté de Limoges, ce qui lui permet aujourd'hui de fonctionner de manière optimale, avec des passages de rapport sans à-coups. Son intérieur est entièrement d'origine, en cuir gris souris joliment patiné. La peinture, refaite, est très belle. Elle est équipée de sa trousse à outils quasi-complète. L'occasion n'est pas rare de pouvoir acquérir une Silver Cloud I mais l'équipement Radford de celle-ci est quasi-unique et permettra au futur acquéreur de se distinguer des autres de manière très élégante et pratique.

has criss-crossed the magnificent roads in the region to visit his favourite artisan suppliers or to hunt for truffles (one of the specialties of his establishment) with his children. This motorcar offers many advantages over other versions of the Silver Cloud and the Radford adaptations are intelligently thought out, including the folding rear bench seat and swivelling mirror in the rear central armrest. This Rolls-Royce is also equipped with air-conditioning and varnished wooden picnic tables in the back of the front seats. In 2008, the engine was comprehensively rebuilt by a renowned specialist from Limoges, and today the car functions beautifully with a very smooth gear change. The interior is completely original with pale taupe leather displaying a charming patina, and the exterior has been beautifully re-painted. It comes with a near-complete toolkit. Only a small number of Rolls-Royces were sent to Harold Radford for Countryman coachwork adaptations, giving the future owner of this car an opportunity to stand out in a very elegant fashion.





236

Documents de circulation US
Dédouanée UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° : T832062DN
Moteur n° : VS1940-9
Boîte de vitesse
n° : JLS43678J5

- Roadster XK dans un bel état
- Moteur et boîte de vitesse d'origine
- Révision mécanique récente
- *XK Roadster in superb condition*
- *Original engine and gearbox*
- *Recent mechanical overhaul*

105 000 – 125 000 €

1959 JAGUAR XK 150 3,4L S ROADSTER

Après le coup d'éclat que constitue la présentation de la XK 120 au Salon de Londres 1948, Jaguar ne s'endort pas sur ses lauriers. En 1954, la XK 140 semble en être un succédané, mais elle est en réalité profondément différente. En prélude au lancement de la future Type E – prévu pour le début des années 60 - Jaguar exécute une dernière version de la XK, le type 150, présenté en 1957. La ligne se tend, et l'auto hérite des bienfaits de la compétition, entre autres les quatre freins à disque, mais aussi une préparation accentuée des moteurs, notamment sur les versions « S ». Ce roadster Jaguar date de 1959, il fait donc partie de la première génération de XK 150 S, équipée de bloc de 3,4 l.de cylindrée de 250 ch. SAE, grâce à l'adoption de trois carburateurs SU HD8 et des culasses Straight Port. Il fut livré neuf dans l'état de New-York, dans lequel il resta jusqu'à ce que son propriétaire précédent, un collectionneur californien, en fasse l'acquisition en 2008. La voiture avait déjà ses petits phares additionnels et semble avoir conservé tous ses équipements originaux. Le Jaguar Heritage Certificate de l'auto nous confirme que le moteur et la boîte sont ceux qui équipés la voiture à l'origine. Dans sa robe Imperial red avec son superbe intérieur noir, ce bel exemplaire a bénéficié récemment de travaux importants. Début 2013 Jaguar Service en Hollande a procédé à une révision importante du moteur et de la carburation ainsi que du système de freinage totalisant une facture de plus de 5700 € afin que cette sportive fonctionne comme il se doit. Vendue avec son Certificat Jaguar Heritage, ses manuels originaux, ainsi que sa trousse à outils, cette belle automobile constitue le modèle le plus abouti des XK, qui ne demande qu'à profiter des routes secondaires.

After the fanfare for the launch of the XK 120 at the London Motor Show in 1948, Jaguar didn't rest on its laurels. In 1954, the XK 140 appeared at first glance to be a continuation, but in reality it was a completely different car. As a prelude to the launch of the E-Type – scheduled for the start of the 1960s – Jaguar produced a final version of the XK, the Type 150, presented in 1957. The styling was smoother and the car also benefitted from developments made in competition, amongst them, all-round disc brakes and a higher performance engine, notably on the « S » versions. This Jaguar roadster from 1959 was therefore one of the first generation of the XK150, equipped with a 3.4-litre 250 bhp SAE engine, with three SU HD8 carburettors and Straight Port cylinder head. It was delivered new to the state of New York, where it stayed until bought by its previous owner, a collector from California, in 2008. The car already had its additional headlights and appears to have kept all its original equipment. The Jaguar Heritage Certificate for the car confirms that the engine and the gearbox are the ones that were fitted in the car originally. Presented in Imperial red with a splendid black interior, this beautiful example had major work carried out at the start of 2013 by Jaguar Service in Holland, who refurbished the engine, carburettors and brakes for a sum of €5,700, to ensure that this sports car performs as it should. Sold with its Jaguar Heritage Certificate, original manuals and toolkit, this superb automobile is a great example of the most successful XK model that is raring to head out onto the B roads.



JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.							
CHASSIS No.		832062DN	ENGINE No.		VS1940-9		
BODY No.		F 170 99	GEARBOX No.		JLS43678J5		
RECOMMENDED LUBRICANTS.							
ENGINE		MOBIL	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	B.P.	S.A.E.
	SUMMER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSO EXTRA 30W/30	ENERGOL 30	30
	WINTER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X-100 20/20W	ESSO EXTRA 30W/30	ENERGOL 30	30
	TROPICAL	MOBIL OIL A.S.	CASTROL XXL	X-100 40	ESSO EXTRA 40/50	ENERGOL 40	40
GEARBOX		MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30	30
	REAR AXLE	MOBIL OIL GK	CASTROL HYPO	SPIRAK T.E.P.	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOL E.P. 90	HYPOID 90
STEERING GEAR		MOBIL GREASE No 3	CASTROL LEARN W.B.	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGOL E.P. 90	MURR GREEN
	WHEEL HUBS						
VALVE CLEARANCE (COLD) IN INCHES							





COLLECTION ASA

PROVENANT DE LA FAMILLE DE NORA,
FONDATRICE DE LA MARQUE
COMING FROM THE DE NORA FAMILY

Lorsqu'Enzo Ferrari, à l'occasion d'une conférence de presse à Maranello, le 19 décembre 1959, annonce la présentation d'une "petite" Ferrari, il surprend tout le monde. La "Ferrarina 854", dont l'allure ressemble à une 250 GT en réduction, repose sur une plateforme Fiat mais surtout elle est équipée d'un quatre-cylindres 850 cm³ qui est en fait une "tranche" du V12 de la 250 GT. Il bénéficie de la même conception, avec un arbre à cames en tête et des chambres de combustion hémisphériques, ce qui lui permet de développer 75 ch à 6 800 tr/mn, soit une puissance spécifique de 87 ch/ litre, chiffre tout à fait exceptionnel pour l'époque. Cette voiture, régulièrement utilisée par Enzo Ferrari, restera à l'état de prototype mais elle va déboucher sur la "Bertone 1000", présentée au Salon de Turin en octobre 1961. Sous un nouveau dessin plus personnel et signé Giorgetto Giugiaro, qui reprend pour la calandre le thème "nez de requin" des monoplaces de Formule 1 Tipo 156, on trouve une évolution du moteur de la 854 : il présente désormais une cylindrée de 1 032 cm³ et, alimenté par deux carburateurs Weber, il développe 97 ch à 7 000 tr/mn. La voiture est équipée d'un châssis tubulaire et de quatre freins à disques et, comme elle ne dépasse pas 780 kg, elle atteint 190 km/h. Au début de l'année 1962, un accord est signé entre Enzo Ferrari et Oronzio e Niccolo de Nora, famille qui est à la tête d'un puissant groupe d'industrie chimique, pour la cession des droits de fabrication de la Bertone 1000. Pour ce faire, la famille de Nora crée la société Autocostruzioni Società per Azioni (ASA), dont le siège social est à Lambrate, dans la périphérie de Milan. Et, au mois d'octobre 1962, l'ASA 1000 GT fait ses débuts au Salon de Turin. Ses performances lui permettent de se mesurer à des voitures de plus forte cylindrée et, au Salon de Genève de l'année suivante, ASA dévoile une version cabriolet mais il faut attendre 1964 pour que commence la commercialisation des premiers exemplaires.

Cette belle aventure s'achève trois ans plus tard, non sans avoir produit une version compétition dotée d'un moteur six-cylindres de la même veine, la RB 613. Les chiffres de production diffèrent selon les sources, mais s'élèveraient à moins de 70 exemplaires, plus une quinzaine de spiders. C'est une voiture aussi séduisante par sa mécanique que par sa forme et son histoire peu banale. La collection que nous présentons, comportant quatre voitures provenant directement de la famille de Nora dont certaines ayant été les voitures personnelles d'Oronzio et Niccolo de Nora est donc tout à fait exceptionnelle, d'autant qu'elle comporte un exemplaire de la version 411 allégée, dont quatre exemplaires auraient été construits, et une des trois RB 613 produites, à moteur six-cylindres et carrosserie en fibre de verre.

When Enzo Ferrari announced the launch of a « little » Ferrari at a press conference on 19 December 1959, it surprised the whole world. The « Ferrarina 854 » which resembled a 250 GT in miniature, sat on a Fiat platform and was equipped with an 850cc four-cylinder engine which was actually a « slice » of the 250 GT V12 engine. It benefitted from the same design, with single overhead camshaft and hemispherical combustion chambers, producing 75 bhp at 6,800 rpm. This equated to a power of 87 bhp per litre, an exceptional figure at that time. This car, used regularly by Enzo Ferrari, remained a prototype, but it led to the « Bertone 1000 » presented at the Turin Motor Show in October 1961. This was a more individual design styled by Giorgetto Giugiaro that drew on the « shark nose » theme of the F1 Tipo 156 single seaters for the radiator grille. The engine had evolved from the 854, now up to 1,032cc with Weber carburetors, and produced 97 bhp at 7,000 rpm. The car had a tubular chassis and all round disc brakes, and weighing just 780 kg, it could reach speeds of 190 km/h.

At the start of 1962, an agreement was signed between Enzo Ferrari and Oronzio e Niccolo de Nora, the family at the head of a powerful chemical industry group, for the transfer of manufacturing rights for the Bertone 1000. In order to do this, the Nora family created the company Autocostruzioni Società per Azioni (ASA), with its headquarters in Lambrate, on the outskirts of Milan. In October 1962, the ASA 1000 GT made its debut at the Turin Motor Show. Its performance allowed it to compete with larger powered cars, and the next year at the Geneva Motor Show, ASA unveiled a cabriolet version, although it was 1964 before the first examples were produced commercially.

This wonderful adventure came to an end some three years later, but not before a competition version was built with a six-cylinder engine, called the 613. Production numbers differ according to different sources, but there were no more than 70 examples, plus around fifteen spiders. Here was an exceptional car for its engineering, design and unusual history.

The collection that we are presenting comprises four cars that come directly from the Nora family, some of which were used personally by Oronzio and Niccolo de Nora. It is an outstanding group of cars and includes an example of the lightweight 411, of which only four were built, and one of the three RB 613s, with six-cylinder engine and fibre-glass body.



ASA

BERLINETTA 411



237

Titre de circulation italien

Italian registration

Châssis n° 1014

Moteur n° 173/189

• Propriété de la famille de Nora depuis 1971

• Rarissime version sportive

• Belle présentation

• Owned by the same family since 1971

• Extremely rare sports version

• nice presentation

50 000 – 80 000 €

Sans réserve/

No reserve

Probablement une des 4 ASA 411 construite / Probably 1 of the 4 411 built

1965 ASA 411 GT COUPÉ

Immatriculé d'abord au nom de Renato Gazzaniga, à Côme, cette 411 GT est ensuite revenue dans la famille de Nora, le "libretto" de 1969 mentionnant Niccolo de Nora en octobre 1971. Ce dernier voulait conserver un de ces rares exemplaires sportifs développé par la marque. Depuis, elle est restée dans la famille, étant régulièrement entretenue par le mécanicien qui gère les voitures modernes avec lesquelles les membres de la famille participent à diverses compétitions. Selon l'ouvrage de Franco Varisco, cette 411 GT aurait d'abord été utilisée par la scuderia Sant Ambroeus

Il s'agit d'une version très rare et particulière de l'ASA 1000, dénommée 411 GT, plus légère et plus puissante que la 1000 GT et destinée à une clientèle sportive. D'après l'ouvrage de Franco Varisco sur la marque, « La Ferrarina » la 411 est dotée d'un moteur légèrement plus gros, de 1 092 cm3 développant 104 ch ce qui n'est pas mentionné sur le libretto de la voiture qui la désigne comme une 1000 GT. Sa carrosserie en aluminium construite par la carrosserie Marazzi à Caronno Pertusella pèse 110 kg de moins que la carrosserie en acier de la 100 GT, et elle présente des phares carénés sous globes. Les vitres latérales coulissantes et la lunette arrière sont en plexiglas et l'habitacle comporte aussi un aménagement particulier : le volant Nardi a laissé place à un volant Momo à gaine cuir et branches ajourées, et les instruments de tableau de bord sont disposés légèrement différemment. Sous la poignée de maintien du passager se trouve une petite lampe de lecture de cartes. Les contreportes sont plus sommaires et comportent un vaste compartiment de rangement, alors que le tunnel de transmission et l'espace de rangement, à l'arrière, sont recouverts de simili matelassé du plus bel effet sportif.

Cette voiture est enregistrée à l'ASI sous le numéro 20201 et elle est éligible pour de nombreux événements historiques internationaux. Toujours selon l'ouvrage déjà cité, les 411 GT ont été produites à quatre exemplaires. C'est donc une version extrêmement rare d'une voiture exclusive, qui dégage un parfum sportif auquel ne sauraient rester insensibles les amateurs de sport automobile.

First registered in the name of Renato Gazzaniga, Como, the GT 411 then went into the family of Nora, the "libretto", in 1969, starting with Niccolo Nora in October 1971. He wanted to keep one of these rare sports cars developed by the brand. Since then, this car has remained in the family, being regularly maintained by the same mechanic who manages the modern cars with which family members participate in various competitions. According to the work of Franco Varisco, this 411 GT was apparently first used by the Scuderia Sant Ambroeus

This is a very rare and special version of the ASA 1000, called the 411 GT, lighter and more powerful than the 1000 GT and for serious sporty purposes. According to the work of Franco Varisco on the marque, "The Ferrarina" 411 has a slightly larger engine of 1092cc developing 104bhp which is not mentioned in the libretto, where the car is designated a 1000 GT. Its aluminum body was built by coachbuilder Marazzi, from Caronno Pertusella, and weighs 110 kg less than the steel body of the 1000 GT and features faired in Perspex headlamps. The sliding side windows and rear window are plexiglass and the cockpit also includes special equipment: the Nardi steering wheel has been replaced by a Momo steering wheel with perforated leather-clad spokes, and dashboard instruments are arranged slightly differently too. Under the passenger grab handle is a small reading lamp. The door panels are more basic and include large storage compartments, while the transmission tunnel and storage space at the back are covered with quilted material for a very fine sporting effect.

This car is registered to the ASI under number 20201 and is eligible for many international historical events. Also according to the book mentioned above, just four 411 GTs were ever produced. This is an extremely rare and exclusive car in this version, exuding a sporty fragrance which sports car enthusiasts cannot be immune to.





238

Titre de circulation italien

Italian registration

Châssis n° 1214

Moteur n° 173/207

• État d'origine intouché depuis les années 1980

• Livrée neuve à la famille de Nora

• Finition et performances dignes d'une grande GT

• State of origin untouched since the 1980s

• Delivered new to the family of Nora

• Finish and performance worthy of a great GT

15 000 – 25 000 €

Sans réserve/

No reserve

La voiture personnelle d'Orazio de Nora

1966 ASA 1000 GT COUPÉ

Comme le montre son libretto d'origine, cette ASA 1000 GT a eu comme premier propriétaire la marque ASA elle-même. Réservée à l'usage de la famille de Nora, elle est ensuite immatriculée en 1972 au nom d'une société appartenant à Orazio de Nora. Il utilise la voiture épisodiquement, mais toujours avec plaisir, jusqu'aux années 1980, quand elle est remise au sec, dans une des usines du groupe industriel familial. Depuis, elle n'en a plus bougé et se trouve aujourd'hui dans un état d'origine rare. De couleur grise, sa peinture extérieure est défraîchie mais sa caisse est saine et complète, avec ses jantes Borrani à papillon central. A l'intérieur, les sièges en simili noir sont en bon état et l'habitacle présente l'inimitable charme de la patine, qu'une restauration ne saurait égaler. En face du passager se trouve un lecteur de disques et l'équipement est complet, à l'exception de quelques interrupteurs manquants au tableau de bord. Cette voiture "sortie de grange" mérite l'attention soignée de son nouveau propriétaire, de façon à en préserver l'aspect d'origine en choisissant de rénover plutôt que remplacer. Elle présentera alors une enviable et rare authenticité, qui s'ajoutera à la provenance et à l'histoire de la voiture, à son intérêt mécanique, à ses performances et à son équipement intérieur digne d'une vraie Grand Tourisme de plus grosse cylindrée. Une rare conjonction de qualités pour une même voiture, qui saura séduire l'acheteur perspicace.

140

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS





239

Véhicule de compétition

Competition vehicle

Châssis n° 21000

Moteur n° 63379

• Une des trois RB produites

• Préparation dans l'atelier de la famille de Nora

• Mécanique née chez Ferrari

• Une voiture originale pour le Mans Classic

• One of the three RBs produced

• Preparation in de Nora's family workshop

• Engine coming from Ferrari

• An original and sporty car for the Le Mans Classic

280 000 – 340 000 €

1966 ASA RB 613 BERLINETTE

Au Salon de Genève 1966, ASA présente un modèle plus étoffé que la 1000 GT : la RB (pour "Roll-Bar"), dotée d'une carrosserie "targa" avec arceau de sécurité arrière, toit amovible et carrosserie en fibre de verre, fabriquée en collaboration avec la Carrozzeria Corbetta. Le style n'est pas sans rappeler celui de la Corvette Sting Ray et la forme est indéniablement jolie. Sous le capot, on trouve un moteur inédit : c'est un six-cylindres 1 290 cm³ de même configuration que le quatre-cylindres d'origine Ferrari, à arbre à cames en tête et qui, alimenté par trois carburateurs Weber double corps, développe 124 ch à 6 000 tr/mn. Pour le marché américain, un quatre-cylindres 1800 est envisagé, mais le modèle ne verra pas le jour.

Pour des raisons de coût de production, cette jolie voiture ne sera pas commercialisée mais trois exemplaires verront le jour. Deux d'entre eux participent aux 24 Heures du Mans 1966, dont une aux couleurs de l'écurie de Luigi Chinetti, lui-même impliqué dans la genèse de ce modèle qui sera conduite par Pasquier/Mieusset. L'autre voiture est engagée par l'usine avec Dini/Giunti mais aucune des deux ne pourra rallier l'arrivée, l'une à cause d'une collision avec une CD, et l'autre à la suite d'un problème de transmission.

C'est le troisième exemplaire que nous proposons à la vente. Il a été complètement préparé dans l'atelier qui gère les voitures de compétition modernes de la famille de Nora, dans le but de participer aux compétitions historiques. Le projet de prendre part au Mans Classic ne s'est toutefois pas concrétisé : il aurait nécessité la modification de l'arceau de sécurité, exigence que les restaurateurs ont préféré ne pas suivre, pour ne pas dénaturer la voiture.

At the Geneva Motor Show in 1966, ASA has a more special version of the 1000 GT model: the RB (for "Roll-Bar"), with a "targa" type body, with rear rollover, a removable roof and fiberglass body, made in collaboration with the Carrozzeria Corbetta. The style is reminiscent of the Corvette Sting Ray and the shape is undeniably pretty. Under the hood is a new engine: it is a six-cylinder 1290cc, the same configuration as the original four-cylinder Ferrari, overhead camshaft and fed by three Weber twin choke carburetors, developing 124bhp at 6000rpm. For the U.S. market, a four-cylinder 1800 was considered, but the model did not see the light of day. For reasons of costs of production, this beautiful car will not be sold but just three examples are made. Two of them participate in the 24 Hours of Le Mans in 1966, one in the colours of the team of Luigi Chinetti, who was himself involved in the genesis of this model, and which will be driven by Pasquier/Mieusset. The other car is entered by the factory with Dini/Giunti at the wheel but neither of them reached the finish line, one due to a collision with a CD, the other due to transmission problems. This is the third car that we offer for sale. This car was fully prepared in the workshop that handles modern competition cars for the de Nora family, in order to participate in historical events. The project to take part at Le Mans Classic, however, did not materialize: it would require changing the rollbar, a requirement that the restorers preferred not to follow, so as not to misrepresent the car.





L'intérieur, avec son petit volant sport à jante épaisse, est complètement dépouillé et équipé de sièges baquets. Le toit est démontable et l'on trouve à l'extérieur les petites lampes d'éclairage des numéros de course. Le moteur a été refait récemment et le coffre arrière contient un réservoir d'essence ATL compétition. Accompagnée de son passeport technique historique FIA (catégorie GTP2), cette machine de compétition rare est complètement équipée pour les compétitions historiques. Élégante, légère et bien équilibrée, elle apportera à son pilote le plaisir d'une voiture peu ordinaire, qui puise ses origines dans le bureau d'études de Maranello.

The interior, with its small sports steering wheel with its thick rim is completely stripped and equipped with bucket seats. The roof is dismountable and small lighting lamps with race numbers are to be found outside. The engine has been recently overhauled and the boot contains a ATL competition fuel tank. Accompanied by the car's historic FIA technical passport (GTP2 category), this machine is a rare competition car that is fully equipped for historical events. Elegant, light and well balanced, it will bring the pleasure of an unusual car, which has its origins in the R&D centre of Maranello, to its driver.



Les deux ASA 613 engagées au Mans 1966, châssis 003 et 004

MOTORE 1300 cc., 6 cilindri	
Numero dei cilindri in linea	6
Alargaggio a corsa	mm. 69 x 57,5
Cilindrata totale	cc. 1290
Rapporto di compressione	9,2 : 1
Potenza massima a 5500 giri	CV 126 94,6
	CV 128 95,9
Mondolice cilindri in allineamento con camera superiore	
Albero a camme in testa	
Cassa di accoppiamento	
Tre carburatori a doppio corpo	
Pompetti	180 x 13
MOTORE ASA 1300 cc., 6 cilindri	
Numero dei cilindri in linea	6
Alargaggio a corsa	mm. 69 x 57,5
Cilindrata totale	cc. 1290
Rapporto di compressione	9,2 : 1
Potenza massima a 5500 giri	CV 126 94,6
	CV 128 95,9
Mondolice cilindri in allineamento con camera superiore	
Albero a camme in testa	
Cassa di accoppiamento	
Due carburatori a doppio corpo	
Pompetti	170 x 13
CHASSIS	
Cambio a 5 velocità sincronizzato	
Presa parafango del tipo rigido con pneumatici laterali	
Telaio a torsione in tubi di acciaio	
Freno a disco sulle quattro ruote	
Peso	mm. 2200
Carreggiata anteriore	mm. 1267
Carreggiata posteriore	mm. 1270
Raggio di sterzo	mm. 9,50
Velocità massima oltre	km/h 200
Velocità carburatore	cc. 40
Carrozzeria assemblata in alluminio	

MOTORE 1300 cc., 6 cilindri	
Numero dei cilindri in linea	6
Alargaggio a corsa	mm. 69 x 57,5
Cilindrata	cc. 1290
Tasso de compression	9,2 : 1
Potenza maximum a 5500 t/min.	CV 126 94,6
	CV 128 95,9
Six monovalve cylindres en allignement avec chambre supérieure	
Arbre à camme en tête	
Chambre de distribution hemisphérique	
Deux carburateurs à double corps	
Pompe	180 x 13
MOTORE ASA 1300 cc., 6 cilindri	
Numero dei cilindri in linea	6
Alargaggio a corsa	mm. 69 x 57,5
Cilindrata	cc. 1290
Tasso de compression	9,2 : 1
Potenza maximum a 5500 t/min.	CV 126 94,6
	CV 128 95,9
Six monovalve cylindres en allignement avec chambre supérieure	
Arbre à camme en tête	
Chambre de distribution hemisphérique	
Deux carburateurs à double corps	
Pompe	170 x 13
CHASSIS	
Cambio a 5 velocità sincronizzato	
Presa parafango del tipo rigido con pneumatici laterali	
Telaio a torsione in tubi di acciaio	
Freno a disco sulle quattro ruote	
Peso	mm. 2200
Carreggiata anteriore	mm. 1267
Carreggiata posteriore	mm. 1270
Raggio di sterzo	mm. 9,50
Velocità massima oltre	km/h 200
Velocità carburatore	cc. 40
Carrozzeria assemblata in alluminio	

MOTORE 1300 cc., 6 cilindri	
Cilindrata in linea	mm. 69 x 57,5
Date and stroke	cc. 1290
Total displacement	cc. 1290
Compression ratio	9,2 : 1
At 5500 R. p. m.	HP 126 94,6
	HP 128 95,9
Cylinder block in aluminum with pressed - in liners	
Overhead camshaft	
Hemispherical combustion chamber	
Three double-bodied carburetors	
Type	180 x 13
MOTORE ASA 1300 cc., 6 cilindri	
Cilindrata in linea	mm. 69 x 57,5
Date and stroke	cc. 1290
Total displacement	cc. 1290
Compression ratio	9,2 : 1
At 5500 R. p. m.	HP 126 94,6
	HP 128 95,9
Cylinder block in aluminum with pressed - in liners	
Overhead camshaft	
Hemispherical combustion chamber	
Two double-bodied carburetors	
Type	170 x 13
CHASSIS	
5 synchronized speed gears	
Rigid rigid type axle with side springs	
Steel tube frame	
Disc brakes on all 4 wheels	
Wheel base	mm. 2200
Front track	mm. 1267
Rear track	mm. 1270
Steering radius	mm. 9,50
Maximum speed higher than	km/h 200
Fuel tank	cc. 40
Body of steel - glass	

ASA

coupe spider
Roll-Bar 613
moteur 1300 cc 6 cilindri



"ASA 1000 G.T." COUPÉ BERTONE



CHASSIS

Boîte à 4 vitesses, toutes synchronisées, avec relais surmultiplicateur sur 3^{ème} et 4^{ème} vitesse
Suspension arrière à assise rigide et ressorts hélicoïdaux avec stabilisateur transversal
Suspension avant à roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs oleodynamiques

Cadre à tubes ovales en acier

Frein à disque Dunlop sur les 4 roues

Empattement 2200 mm

Voie avant 1226 mm
Voie arrière 1240 mm

Poids à sec 780 Kg
Vitesse maximum 190 Km/h
Réservoir d'essence 60 litres
Consommation d'essence . . . 10/12 litres 100 Km
Roues en alliage légère pour pneus 145 x 13

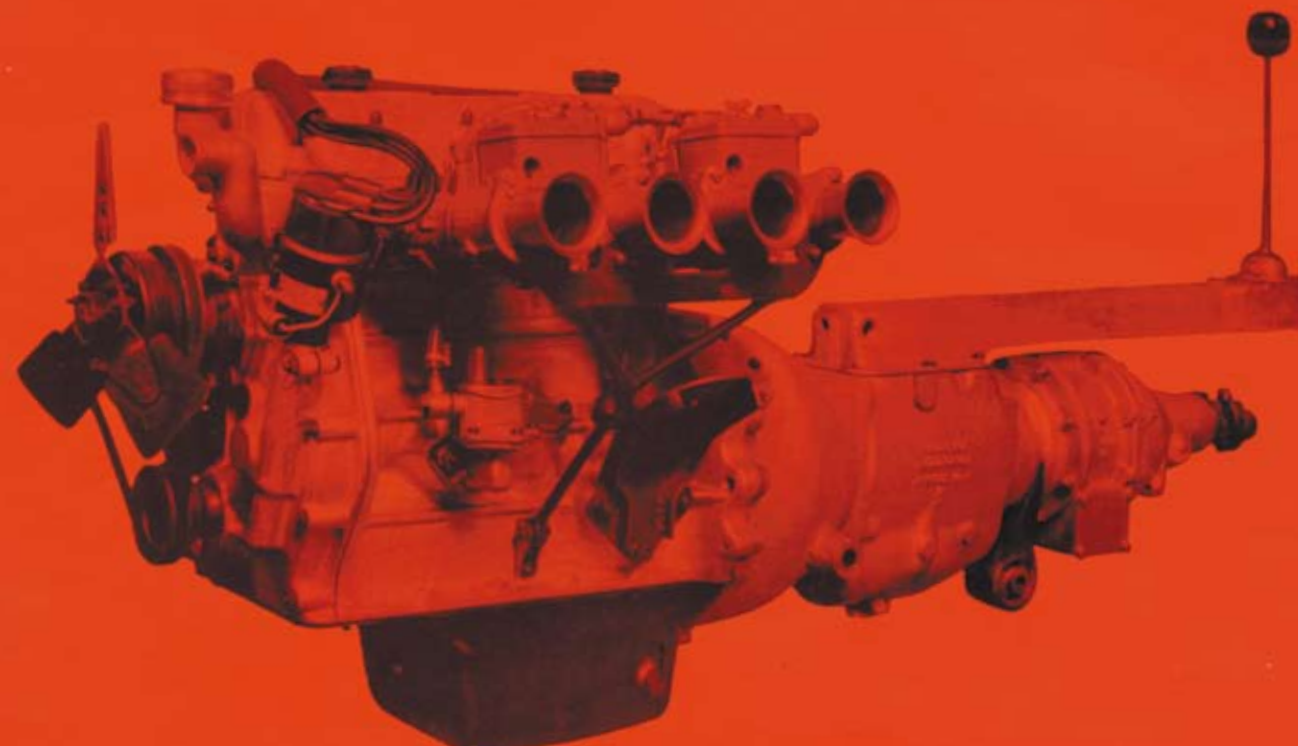


MOTEUR

4 cylindres en ligne
Alésage 69 mm
Course 69 mm
1032 cm³
Compression 9,1 : 1
Puissance maxim. 97 CV à 7000 t. p. m.

Bloc moteur - cylindres et base en alumin
Soupapes en tête en V avec came et balanciers
Arbre à cames en tête et pompe eau actionnée par chaîne silencieuse
Lubrification avec pompe et engrenages

Allumage avec batterie et distributeur avec avance automatique
Alimentation avec pompe essence
Deux carburateurs Weber à double corps
Refroidissement avec radiateur eau et ventilateur automatique Peugeot





240

Titre de circulation italien

Italian registration

Châssis n° 1138

Moteur n° 173/115

• Provenance exceptionnelle

• Moteur d'origine

• Modèle exclusif, présentation sportive et soignée

• *Exceptional Provenance*

• *Original motor*

• *Exclusive model, very sporty in good condition*

45 000 – 75 000 €

Sans réserve/
No reserve

1965 ASA 1000 GT COUPÉ

Cette ASA 1000 GT a été vendue neuve à un certain Nicola Carradini et elle appartient aujourd'hui à la famille de Nora. Elle est équipée de son moteur d'origine et a été entièrement restaurée il y a une dizaine d'années. La présentation de cette voiture en fait une véritable GT de petites dimensions. Elle est dotée de roues Borrani à serrage central et ses prises d'air d'ailes avant souligne sa personnalité sportive. A l'intérieur, il s'agit d'une stricte deux places, l'espace situé derrière les sièges pouvant recevoir quelques bagages, complétant le coffre relativement vaste pour une voiture de sport. L'habitacle est particulièrement soigné, avec ses sièges en cuir beige complètement refaits, ses moquettes rouge, son ciel de toit en très bon état, ses contreportes comportant un vide-poche et une manivelle permettant de descendre la vitre latérale. Le tableau de bord est une réussite : sur un sobre fond noir, il affiche une batterie d'instruments dignes des plus belles GT, avec un compteur de vitesses gradué jusqu'à 220 km/h, la zone rouge du compte-tours apparaissant à 6 500 tr/mn. Le totalisateur kilométrique affiche 33 620 km, ce qui pourrait correspondre à la réalité. Le passager dispose d'une poignée de maintien et le conducteur d'un volant Nardi à trois branches et jante bois dont le moyeu porte l'élégant logo ASA. Sous le capot, on trouve le quatre-cylindres dont la présentation se rapproche de celle d'un Ferrari V12 de 250 GT, avec couvre arbre à cames noir vermiculé. Il est flanqué d'un côté de deux carburateurs Weber double-corps débouchant sur quatre trompettes d'admission, et de l'autre d'un échappement "spaghetti". C'est un ensemble exclusif et racé autant que raffiné, doté d'une fantastique provenance et qui saura répondre aux attentes d'un amateur exigeant, tant sur le plan esthétique que sur celui du plaisir de conduite.

This ASA 1000 GT was sold new to a Nicola Carradini and now belongs to the family of Nora. It is equipped with its original engine and has been fully restored there about ten years ago. The presentation of this car makes it a real compact GT. It is equipped with Borrani wheels with central locking nuts and front fenders emphasize its sporty personality. Inside, this is a strict two-seater, the space behind the seats can accommodate some luggage, complementing the relatively large trunk for a sports car. The interior is particularly well done with its beige leather seats completely redone, its red carpets, the headliner in very good condition, its door panels with pockets and a crank to lower the side window. The dashboard is very successful featuring a simple black background, it displays a set of instruments worthy of the most beautiful GTs, with a speedometer calibrated up to 220 km/h, the red zone of the tachometer appearing at 6500 rpm. The odometer shows 33,620 km, which should correspond to the reality. The passenger has a grab handle and the driver a Nardi steering wheel with three-spokes and wood rim, the hub carrying the stylish ASA logo. Under the hood is the four-cylinder whose presentation is similar to that of a V12 Ferrari 250 GT with black cam shaft covers. It is flanked on one side with two twin choke Weber carburettors leading to four intake trumpets, and the exhaust is of a "spaghetti" type. This is an exclusive and elegant, as well as refined, car that will surely meet the expectations of a demanding enthusiast, both aesthetically and in terms of driving pleasure.

150

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS

***PROVENANT
DE LA COLLECTION
D'UN GENTLEMAN
DU SUD-EST DE LA FRANCE***





241

Carte grise française

French title

Châssis n° 82730

Moteur n° 63379

• Éligible aux Mille Miglia

• Belle présentation

• Matching numbers

• Version la plus enviable de la 356

• Eligible for the Mille Miglia

• Superb presentation

• Matching numbers

• Highly sought-after version of the 356

140 000 – 180 000 €

1956 PORSCHE 356 SPEEDSTER A 1600

La conception initiale de Ferdinand Porsche était bonne. Moteur arrière, quatre cylindres à plat refroidis par air, carrosserie profilée, fabrication de qualité, cet ensemble a évolué jusqu'à nos jours avec régularité et rigueur. En fait, l'aventure commence dès la fin des années 1930 avec la Volkswagen et avec les trois prototypes profilés de la course Berlin-Rome 1939, finalement annulée. Ils préfigurent celle qui va naître dans le bureau d'étude Porsche de Gmünd, en Autriche, et dont le numéro de projet est 356. Un chiffre qui deviendra en 1950 son appellation commerciale. D'abord conçue avec un moteur central-arrière, elle adopte pour des raisons de coût la formule de la Volkswagen, avec châssis-plateforme et moteur en porte-à-faux arrière. Avec sa forme aérodynamique et sa construction légère, elle obtient rapidement des succès en compétition qui vont contribuer à la faire connaître des automobilistes sportifs.

Aux États-Unis, un homme d'affaires particulièrement énergique, grand amateur d'automobiles, se charge d'importer les voitures de sport qui sont en train de naître en Europe. Connaissant bien son marché, il suggère aux constructeurs les modèles qu'il aimerait pouvoir distribuer. Chez Porsche, il suggère une version dépouillée de la 356, dont le prix de vente serait inférieur à 3 000 dollars. Porsche met alors au point celle qui va prendre le nom de Speedster : sous forme d'un roadster doté d'un pare-brise bas et dépourvu de vitres latérales, il est plus léger que les versions tourisme normales et va bientôt être adopté par les amateurs de sport automobile, qui l'engagent dans les courses du week-end. C'est ainsi qu'est née la légende du Speedster, voiture aussi spartiate qu'appréciée, aussi sportive que racée.

The initial design by Ferdinand Porsche was good. Air-cooled, flat-four engine, streamlined body, high quality build. This set of characteristics evolved with regularity and vigour. In fact the adventure began at the end of the 1930s with the Volkswagen and three streamlined prototypes for the 1939 Berlin-Rome race, which was ultimately cancelled. They foreshadowed the design created in Porsche's studio in Gmünd, Austria, given the project number 356. This number became its commercial name in 1950. Initially conceived with a mid-engine set-up, it adopted the Volkswagen format for reasons of cost, with a chassis-platform and rear engine overhanging the back wheels. With its streamlined form and lightweight construction, it was an immediate success in competition bringing it to the attention of sporting drivers. In the US, a particularly dynamic businessman began importing sports cars that were appearing in Europe. Knowing his market well, he told the manufacturers the kind of models he wanted to sell. For Porsche, he suggested a stripped down version of the 356 that would reduce the price by \$3,000. And so Porsche developed the car that would become known as the Speedster. In the form of a roadster with a low raked windscreen and no side windows, it was lighter than the standard versions and was quickly adopted by motorsport enthusiasts, who liked to take part in racing at weekends. This was how the legendary Speedster was born. A car that is loved for its spartan, sporty and thoroughbred character.



Provenant d'une très belle collection d'automobiles en majorité italiennes, située dans le sud-est de la France, ce très beau Speedster est entre les mains de son propriétaire depuis les années 2000. Il a été construit par le carrossier Reutter de Stuttgart. Notre collectionneur en avait fait l'acquisition pour prendre part aux Mille Miglia où il avait été accepté. Mais, après avoir pris connaissance de l'ambitieux programme et avoir constaté l'intensité et la sportivité de la course, lui et sa femme ont décidé de renoncer à participer à cette rétrospective légendaire. Ils ont préféré utiliser cette voiture pour rouler à leur rythme et profiter des joies que peuvent offrir les belles routes de France et d'ailleurs, de relais en châteaux.

Pour la petite histoire, dans le garage de ce collectionneur, cette 356 est garée à côté de la 911 Speedster ex-Leonardo di Caprio, rouge également !

Ce grand classique en collection, équipé de son moteur d'origine ("matching numbers"), a toujours été entretenu avec la plus grande attention par le Garage Juan Auto Cannes et le Garage du Baus Roux, spécialistes Porsche dans le Sud-Est (plusieurs factures sont jointes au dossier). L'habitacle invite à y prendre place, les sièges baquets habillés de cuir noir étant en très bon état d'origine.

La configuration Speedster est une des plus désirables des 356 de tourisme, d'autant plus dans cette version 1956 dont la forme est la plus pure. De plus, il s'agit d'un modèle particulièrement rare dont la production limitée est l'assurance d'un bon investissement. Alliant légèreté, maniabilité et performances, elle représente une vraie promesse de plaisir au volant, tout en offrant une grande facilité d'utilisation et d'entretien, grâce à sa robustesse. L'été arrivant, c'est un achat idéal !

Coming from an outstanding collection of mainly Italian automobiles in the South-East of France, this handsome Speedster has belonged to the current owner since the 2000s. It was built by the coachbuilder Reutter of Stuttgart. Our collector bought the car to be able to take part in the Mille Miglia, and was duly given an entry. However, having looked into the ambitious programme and discovered how intense and competitive an event it was, he and his wife decided not to take part in this legendary retrospective. Instead, they preferred to use the car to drive at their own pace and enjoy the rural roads in France and elsewhere. For the record, this 356 has been parked in the collector's garage next to the 911 Speedster that used to belong to Leonardo di Caprio, also in red !

This great collectable classic, sporting the original engine with matching numbers, has always been carefully maintained by the Garage Juan Auto Cannes and the Garage du Baus Roux, both Porsche specialists in the South-East of France (various invoices included in the file). The interior is inviting and the bucket seats in black leather are in very good original condition. The Speedster configuration is one of the most sought-after of all 356s, particularly in this 1956 version with the purest form. It is a particularly rare model, with a limited production that adds to its value. Combining a tight weight, good handling and performance, this car promises enjoyment at the wheel, while its robustness makes it easy to use and maintain. The summer is coming and here is the ideal purchase !





242

Carte grise française
French title

Châssis n° AM109S731

- Un des cabriolets les plus désirables des années 1960
- Historique suivi, faible kilométrage
- Dernière Maserati six-cylindres en ligne

- *One of the most sought-after 1960s cabriolets*
- *Full history, low mileage*
- *Last inline six-cylinder Maserati*

230 000 – 260 000 €

Un des 123 exemplaires construits / *One of the 123 examples built*

1969 MASERATI MISTRAL 3,7 LITRES SPYDER

Au début des années 1950, Maserati n'est encore qu'un constructeur à la production confidentielle, dont les voitures de sport sont raffinées et performantes, mais un peu trop exigeantes pour la clientèle aisée qui est en train de naître avec le renouveau d'après-guerre. Elle a besoin de voitures qui ont certes de l'allure et qui peuvent rouler vite, mais qui soient en même temps confortables et sûres. La tâche de mettre au point un tel modèle va revenir à Giulio Alfieri, brillant ingénieur qui entre chez Maserati en 1953. Quatre ans plus tard, le stand Maserati du Salon de Genève expose un beau prototype de 3500 GT, carrossé en coupé par Touring. Il constitue la base sur laquelle va se bâtir la formidable lignée des Grand Tourisme de la marque. Avec son six-cylindres double allumage issu de la compétition, la 3500 GT dépasse facilement 200 km/h et fait partie des voitures qui tiennent le haut du pavé et la voie de gauche des autoroutes alors sans limitation de vitesse. Grâce à son succès, elle va connaître une production de plus de 2 000 exemplaires, toutes carrosseries confondues. Après avoir présenté en 1962 la Sebring, Maserati dévoile l'année suivante celle qui va définitivement remplacer la 3500 GT : c'est la Mistral, élégamment dessinée par Frua. Sa forme fluide et d'un chic discret comporte une vitre arrière galbée faisant office de hayon, formule originale pour l'époque. Mécaniquement, cette voiture reste classique mais présente une homogénéité qui traduit le talent de l'ingénieur Alfieri et qui rend la Mistral moins intimidante et plus facile à utiliser que certaines Ferrari. Elle sera disponible en versions 3,7 litres et 4 litres, la première développant 245 ch, puissance suffisante pour atteindre 230 km/h.

Comme nous l'apprend la copie de la facture originale, cette voiture a été livrée neuve le 12 février 1969 en Italie à M. Nami Hamouda, originaire de Lybie. En 1978, elle est réputée passer entre les mains de M. Farag Owar Bessituni pour le compte du Roi du Maroc, avant de rejoindre en 1997 la collection de l'usine Maserati, puis celle d'un ingénieur de Modène proche de l'usine, qui la fait restaurer entièrement dans les règles de l'art et dans sa configuration d'origine. Elle fait

At the start of the 1950s, Maserati was still producing cars on a small scale. It built high performance sports cars that were a little too demanding for the wealthy clientèle just starting to appear after the war. The marque wanted to produce models that kept the same allure and were fast, but which had improved levels of comfort and security. The task of developing such a car was given to Giulio Alfieri, the brilliant engineer who joined Maserati in 1953. Four years later, the Maserati stand at the Geneva Motor Show displayed a stunning prototype of the 3500GT, with a coupé body designed by Touring. It formed the base for the formidable line of GT cars that followed. With a six-cylinder twin-spark engine derived from competition, the 3500 GT could reach speeds of more than 200 km/h with ease, allowing it to dominate the fast lane on unrestricted autoroutes. The car was a success and more than 2,000 examples were built on different bodies. In 1963, following the Sebring presented the year before, Maserati unveiled the car that would unequivocally replace the 3500 GT. It was the Mistral, elegantly designed by Frua. A curved rear window serving as the tailgate was cleverly and discreetly incorporated into the flowing shape of the car, an original concept at that time. Mechanically, it kept the same engine set-up but the car presented a uniformity reflecting Alfieri's talent as an engineer and made the Mistral less intimidating and easier to drive than many Ferrari. It was available in 3.7 and 4-litre versions, with the 3.7-litre engine producing 245 bhp and enough power to propel the car to 230 km/h.

As the copy of the original invoice shows, this car was delivered new on 12 February 1969 in Italy to Mr Nami Hamouda, originally from Libya. In 1978, it is believed to have passed into the hands of Mr Farag Owar Bessituni on behalf of the King of Morocco, before returning to the Maserati factory collection in 1997. It was then acquired by an engineer from Modena, based close to the factory, who carried out a complete and thorough restoration of the car, in line with the original configuration. In July 2004, this stunning Mistral







alors la couverture du magazine Ruoteclassiche de Juillet 2004. Cette belle Mistral est alors vendue à son actuel propriétaire, lors de la vente aux enchères de Gstaad, en décembre 2007. A cette époque, elle n'affiche que 27 000 km d'origine et, six ans après, le compteur indique 30 866 km (au jour des photos), ce qui reste un kilométrage extrêmement faible pour une voiture de cet âge. Entretemps, elle a remporté en 2008 le concours d'élégance de Valescure, organisé par l'excellent François Degand et l'œil très expert de Jean-Pierre Cornu. Ses moquettes sont en bel état d'origine, de même que sa sellerie en cuir noir qui présente une belle patine. La voiture est accompagnée de la copie de sa facture d'achat de 1969, de sa trousse à outils d'origine, de son livret d'utilisation et de divers documents, dont son certificat ASI.

La Mistral est la dernière Maserati de tourisme équipée du six-cylindres en ligne, avant le passage au V8. De plus cette version Spyder n'a été produite qu'à 125 exemplaires, ce qui en fait une voiture extrêmement rare. Doté d'un historique suivi et intéressant et n'affichant qu'un faible kilométrage, ce Spyder Mistral représente donc une occasion unique d'acquérir un des plus désirables cabriolets GT italiens des années 1960, mais sans doute pas un des plus chers. Une situation qui ne saurait durer, ce qui n'échappera pas aux amateurs.

featured on the cover of Ruoteclassiche. The car sold to the current owner at an auction in Gstaad in December 2007. At that time it had covered just 27,000km from new, and six years later, on the day the photographs were taken, the odometer read 30,866km, which is extremely low for a car of this age. In 2008, it won the concours d'élégance de Valescure, organised by François Degand and with the experienced eye of expert Jean-Pierre Cornu. The original black leather upholstery displays a charming patina and the carpets are also in excellent, original condition. The car comes with a copy of the original bill of sale from 1969, original toolkit, owner's manual and various documents including its ASI certificate. The Mistral was the last Maserati to feature the straight-six engine, before the marque switched to a V8 configuration. Moreover, there were just 125 examples built of the spyder version, making this an extremely rare car. Coming with full and interesting history and a low mileage, this Mistral Spyder is one of the most highly sought-after Italian GT cabriolets of the 1960s. It is, however, not one of the most expensive in this category, a situation that must change, making this a unique opportunity that will not go unnoticed by enthusiasts.





243

Titre de circulation allemand

German title

Châssis n°116018.
Moteur n° P 605475
type 616/1

• Restauration de qualité

• Matching Numbers, Belle combinaison de couleurs

• Rare toit ouvrant d'origine

• *High quality restoration*

• *Matching numbers, lovely colour combination*

• *Rare original sunroof*

50 000 – 60 000 €

1961 PORSCHE 356 B COUPÉ 1600 T 5

A la fin des années 1950, la Porsche 356 est une des sportives allemandes les plus appréciées. Elle a repris les ingrédients qui avaient fait le succès de la première Volkswagen : moteur arrière, quatre cylindres à plat refroidi par air, carrosserie profilée. Mais la Coccinelle est loin derrière et les modifications initiées par Ferry Porsche ont transfiguré la paisible automobile en une brillante voiture de sport qui, à des performances intéressantes, ajoute une fiabilité supérieure à nombre de ses concurrentes. Après une première génération de 356 et 356 A, la 356 B est présentée en 1959. Plus moderne, sa carrosserie ne change que dans les détails, notamment au niveau des pare-chocs rehaussés et des phares plus haut placés, et de la forme du capot. L'habitacle est maintenant aéré et certaines modifications portent également au cours des 5 années de production sur la mécanique. Le moteur 1 600 cm3 reste disponible en versions 60 ou 75 ch mais, à partir de mars 1960, il gagne encore quelques chevaux sur la Super 90, qui affiche 90 ch. Voiture très polyvalente, la Porsche 356 a fait la joie des conducteurs tout en brillant sur les circuits, notamment en version Carrera.

La voiture présentée, fabriquée par la carrosserie Reutter, fut importée des Etats Unis en 2003, restaurée dans les règles de l'art en 2005 et resta dans une collection jusqu'à ce jour ayant très peu roulé depuis. Elle est équipée d'un rare toit ouvrant manuel et l'intérieur est tendu d'un cuir rouge du plus bel effet. Les sièges sont munis de peu courants appui-têtes et le capot moteur d'une Véronique (porte-bagages). Le ciel de toit, et les tapis ont été refaits dans leur qualité d'origine et les joints de carrosserie sont neufs, les chromes en excellent état et les pneumatiques également. Le moteur, la boîte de vitesses et l'embrayage ont été également refaits.

At the end of the 1950s, the Porsche 356 was one of the most popular German sports cars. Porsche had taken the most successful elements of the first Volkswagen : rear engine, air-cooled flat-four engine and streamlined body. But the Beetle was left behind, as the modifications made by Ferry Porsche had transformed the gentle automobile into a brilliant sports car, that performed well and was more reliable that much of the competition. After the first generation of the 356 and 356 A models, the new 356 B was presented in 1959. This had a more modern appearance with different details on the body, such as raised bumpers, headlights placed higher and a different shaped bonnet. The interior was lighter, and the engine had benefitted from five years of development. The 1600cc engine was available in 60 and 75 bhp versions, and from 1960, also the Super 90 with 90 bhp. A very versatile car, the Porsche 356 has excelled on the circuit, particularly the Carrera version, and has always been been a firm favourite amongst sporting drivers.

The car presented was built by Reutter, and imported from the US in 2003. It underwent a full and thorough restoration in 2005, and has been part of a collection since then, having been driven very little. It comes with the rare manual sunroof and the interior is beautifully presented in red leather. The seats are fitted with head-rests and the engine lid with a luggage rack. The roof lining and the carpets have been restored to their original condition, the seals on the bodywork are all new, and the chrome work and tyres are in excellent condition. The engine, gearbox and clutch have all been refurbished.

164

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS

●244

Titre de circulation
US, à dédouaner
US title, to be
custom cleared

Châssis n° 50599

• Rare version "pré-A"

• Dessin pur et
historique

• Très belle présentation

• Rare « pre-A » version

• Historic, pure design

• Excellent presentation

120 000 – 160 000 €

Sans réserve/
No reserve

Equipée d'un rarissime toit ouvrant / *With a rare factory sunroof*

1953 PORSCHE 356 "PRÉ-A" COUPÉ REUTTER

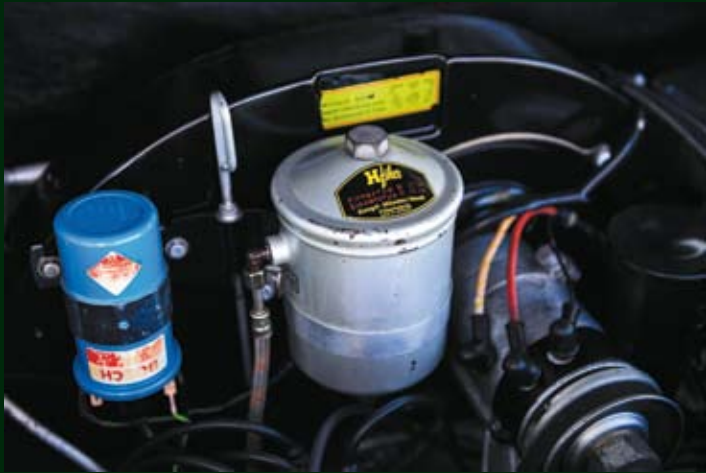
Conçue au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, la Porsche 356 a connu une genèse mouvementée et riche en rebondissements. Commencée à Gmünd, dans un petit atelier niché dans les Alpes autrichiennes, sa carrière s'est poursuivie à Stuttgart, dans la propre maison de la famille Porsche. Finalement, la marque se présente officiellement au salon de Genève 1949 et deux Porsche 356 sont exposées au salon de Paris 1950. Peu après, en janvier 1951, Ferdinand Porsche, brisé par son séjour en prison en France, disparaît et c'est son fils Ferry, brillant et dynamique, qui prend la suite. Pour des raisons de coût et de simplicité, la 356 s'éloigne un peu du premier prototype à structure tubulaire et moteur central. Elle reprend une plateforme dérivée de la Volkswagen, ainsi que son moteur modifié pour délivrer une puissance supérieure. La carrosserie est dessinée par Erwin Komenda, aérodynamicien d'origine autrichienne avec qui Porsche a déjà collaboré sur les Auto Union de compétition et la VW. Quant à la carrosserie, elle est réalisée dans les ateliers du carrossier Reutter, à Stuttgart. La voiture va évoluer, tant esthétiquement que mécaniquement et, au début des années 1950, le client dispose de cinq moteurs différents : 1100, 1300, 1300 Super, 1500 et 1500 Super. Légère et aérodynamique, la voiture fait merveille sur les parcours sinueux. Dès le départ, Porsche s'engage en compétition et commence à établir la réputation de la marque grâce à des succès de catégorie ou au classement général de nombreux rallies en Europe ou aux États-Unis, pays où elle commence à être importée grâce au bouillant Max Hoffman. Les premières 356, baptisées rétrospectivement "pré-A" car elles arrivent avant la 356 A lancée en 1955, sont des modèles rares. Ce sont aussi parmi les plus purs et les plus enviables, dans la famille des 356.

Designed in the aftermath of the Second World War, the Porsche 356 had an eventful beginning, full of twists and turns. Production began in Gmünd, in a little workshop nestled in the Austrian Alps, then moved to Stuttgart to the home of the Porsche family. Finally, in 1949, the model was officially unveiled at the Geneva Motor Show, and the following year, two Porsche 356s were displayed at the Paris Motor Show. Shortly afterwards, in January 1951, Ferdinand Porsche, broken by his stay in a French prison, disappeared and his son, the dynamic and brilliant Ferry Porsche, took over. For reasons of cost and simplicity, the 356 moved away from the first prototype with mid-engine and tubular chassis. It used a platform derived from the Volkswagen, and an engine, which was modified to provide more power. The body was designed by Erwin Komeda, the aerodynamics engineer from Austria who Porsche had already worked with on the Auto Union competition cars and the VW. The body was constructed in the coachbuilder Reutter's workshop in Stuttgart. The car evolved aesthetically and mechanically, and by the start of the 1950s, it was available in five different engine sizes : 1100, 1300, 1300 Super, 1500 and 1500 Super. Light and aerodynamic, the car was great on winding roads. From the start, Porsche used the car in competition and the marque's reputation grew quickly, with class and outright victories in numerous rallies across Europe and the US, where the car was imported by Max Hoffman. The first 356s, appearing before the 356 A launched in 1955, were retrospectively baptised « pre-A » and are rare models. They are also among the purest in design and the most desirable in the 356 family.



La 356 que nous présentons, accompagnée d'un certificat d'authenticité de Porsche, est superbe dans sa peinture d'une profond rouge bordeaux. Les chromes ne présentent pas de défauts et l'habitacle de couleur crème est clair et agréable. Le tableau de bord comporte un autoradio Telefunken qui correspond à une enviable option d'époque. Pour ce qui concerne la partie mécanique, le châssis est sain et dénué de corrosion et le moteur a été remplacé par un quatre-cylindres de 912. Nettement plus performant que le moteur d'origine, il compense un des défauts des premières 356, qui était une puissance un peu limitée en regard des possibilités de son châssis. Il permet ainsi de profiter pleinement des qualités de cette voiture, dont le toit ouvrant d'époque, équipement rare sur ce modèle, constitue un autre indéniable attrait. La "pré-A" fait partie des 356 les plus pures, dont la ligne délicieusement profilée présente un aspect léger et dépouillé. Son pare-brise en V ajoute un côté désuet qui marque ce modèle comme étant à l'origine d'une des voitures de sport les plus célèbres du monde. C'est aussi une des versions les plus rares de 356. Ainsi, cette 356 procurera à son nouvel utilisateur le plaisir combiné d'une allure historique et de performances permettant de rouler en toute facilité parmi les automobiles actuelles.

The 356 offered comes with a certificate of authenticity from Porsche, and is resplendent in a deep red livery. The chrome is spotless and the cream coloured interior is light and pleasant. The dashboard displays a Telefunken radio, which was a desirable option in period. Structurally, the chassis is sound and free of corrosion and the engine has been replaced with a four-cylinder 912 engine which provides a much better performance. This remedies the fault of the first 356s of being rather underpowered given the potential of the chassis. It is therefore possible to enjoy the qualities of this car to the full, which include the rare period sunroof. The « pre-A » is amongst the purest of the 356 models, with a wonderfully styled form that is minimal and clean. Its bent windscreen dates the car, identifying it as being the origin of one of the most famous sports cars in the world. It is also one of the rarest of all 356s. Here is an opportunity to acquire a car that will offer the seductive combination of a wonderful history and a performance that allows it to drive with ease amongst modern cars.





245

Carte grise française
French title

Châssis n° E57S101751

- Modèle mythique, moteur puissant
- Restauration de haut niveau
- Idéal pour l'été

- *Legendary model, powerful engine*
- *High quality restoration*
- *Ideal for the summer*

60 000 – 80 000 €

1957 CHEVROLET CORVETTE CABRIOLET

Devant la déferlante de voitures de sport européennes envahissant les États-Unis juste après la seconde Guerre Mondiale, la General Motors décide de réagir. Sous l'impulsion d'Harley Earl, qui dirige le bureau d'études du constructeur, les ingénieurs mettent au point une sportive de petite taille qui représente la jeunesse et l'optimisme dont Earl souhaite que les modèles de GM portent l'image. Réalisé en fibre de verre, le prototype de la Corvette est dévoilé dans le cadre du Motorama 1953. Il débouche rapidement sur la version de série.

Ce cabriolet Corvette est équipé du moteur V8 de 283 ci (4 637 cm3) développant 283 ch, accolé à une boîte de vitesses automatique. Le propriétaire actuel, un collectionneur cannois particulièrement pointilleux, a mené à bien une restauration particulièrement soignée. La carrosserie a été remise en état par la Carrosserie Vitteta, à Valauris, et le dossier comporte un CD ainsi qu'un dossier de photos très instructif montrant les différentes phases des travaux effectués. La restauration mécanique a été confiée au garage Ferbec, à Mandelieu, établissement bien connu pour ce type de véhicule.

De teinte rouge avec capote blanche, cette voiture présente un habitacle impeccable doté de sièges en skaï rouge en bel état, avec sa planche de bord très complète, en tôle peinte deux tons rouge et blanc, et équipé d'un autoradio d'époque. Le grand volant à trois branches ajourées comporte une jante rouge assortie au reste de la voiture, ce qui témoigne du soin apporté à la finition de cette sportive américaine. Avec ses pneus à flancs blancs, cette Corvette représente un morceau du rêve américain d'après-guerre. Son V8 puissant au grondement caractéristique, sa ligne sportive et fluide, sa finition teintée de luxe et d'exotisme, tout cela contribue au plaisir que ne manquera pas d'apporter cette voiture à son nouvel utilisateur, cheveux au vent et sourire aux lèvres.

Faced with a wave of European sports cars invading the US after the Second World War, General Motors decided to respond. Led by Harley Earl, in charge of the manufacturer's design department, the engineers developed a small sports car that embodied the image of youth and optimism that Earl wanted for the GM models. Constructed in fibreglass, the prototype for the Corvette was unveiled at the 1953 Motorama. The series version followed on soon afterwards.

This Corvette cabriolet is fitted with a V8 283 ci (4,637cc) engine producing 283 bhp, mated to an automatic gearbox. The current owner, a meticulous collector from Cannes, has overseen a very thorough restoration. The coachwork was restored by the Carrosserie Vitteta, in Valauris, and the file contains a CD and a collection of detailed photographs documenting the different stages of the work. The mechanical restoration was entrusted to the Ferbec garage in Mandelieu, renowned for work on for this type of vehicle.

Presented in red with white hood, this car displays an impeccable interior with beautifully presented red leatherette seats and red and white painted metallic dashboard equipped with period radio. The large steering wheel, 3 spoke with holes, has a red rim matching the rest of the car, displaying the attention to detail evident in this American sports car. Complete with white wall tyres, this Corvette represents a part of the post-war American dream. The powerful V8 engine with its characteristic growl, the sporty styling and exotic luxury finish all contribute to the pleasure this car will bring its new owner when driving with the wind in their hair and a smile on their lips.





246

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n° 59J132306

• Symbole de "l'American way of life" et de sa démesure automobile

• Cadillac la plus emblématique de son époque

• Ligne extraordinaire, équipement luxueux

• *Symbol of the « American way of life » and extravagant automobiles*

• *Iconic Cadillac form this period*

• *Extraordinary styling, luxurious level of equipment*

60 000 – 70 000 €

Ex-collection Heineken

1959 CADILLAC SERIES 62 CONVERTIBLE

La conquête des airs et de l'espace est un des thèmes phares des années 1950, et chez Cadillac il trouve son apogée sur la Series 62 de 1959. Les feux arrière fuselés monté au bout d'ailerons effilés reflètent toute la démesure de "l'American way of life", symbole de progrès et d'insouciance. A l'avant, la calandre chargée de chrome arbore le fameux "dollar grin", le "sourire dollar", alors que le confort des occupants fait l'objet de toutes les attentions du constructeur.

La voiture que nous présentons provient de la collection Alfred Heineken, qui a été vendue en février 2003 suite au décès du célèbre brasseur. Elle était auparavant aux États-Unis, comme en atteste un titre de propriété de l'État d'Iowa daté de 1991 et présent dans le dossier de la voiture. Depuis, la mécanique (moteur et boîte) a été refaite par un spécialiste, la voiture étant soigneusement entretenue par le mécanicien qui gère les voitures de l'actuel propriétaire. Ce cabriolet Cadillac Series 62 se présente dans un état impeccable, superbe dans sa livrée rouge et resplendissant de ses chromes abondants. L'intérieur en deux tons rouge et blanc est à l'avenant, la vaste banquette avant pouvant emmener confortablement trois personnes de front, et autant aux places arrière !

La planche de bord présente la profusion d'ornements propre aux voitures américaines de cette période, et les occupants peuvent profiter des commandes électriques de sièges et de vitres, la capote bénéficiant d'un système électro-hydraulique.

La voiture se révèle d'un maniement étonnamment facile, grâce à un rayon de braquage raisonnable et à sa direction assistée très efficace. Son V8 de 325 ch, accolé à une boîte Hydra-Matic à quatre rapports fait le reste et permet à cette considérable automobile d'atteindre facilement 180 km/h. En 1959, c'était une vitesse réservée à des sportives accomplies ! Modèle emblématique de l'histoire Cadillac, ce superbe cabriolet représente une excellente opportunité d'acquérir un morceau du rêve américain, datant de cette époque bénite où on « cruisait » en écoutant les derniers tubes de Rock'n Roll !

172

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS



247

Titre de circulation
italien
Italian title

Chassis n° 110F 2908596

- Version Luxe
- Modèle en vogue
- Idéale pour la ville

- *Luxury version*
- *Fashionable model*
- *Ideal town car*

6 000 – 8 000 €
Sans réserve/
No reserve

1971 FIAT 500 L COACH DÉCOUVRABLE

Après 3,6 millions d'exemplaires produits et quinze ans de carrière, la Fiat 500 n'est toujours pas démodée en 1973, ce qui prouve l'intelligence de sa conception. Et aujourd'hui, elle est même à nouveau rattrapée par la mode, en devenant la coqueluche des amateurs urbains. Il est vrai que c'est une voiture simple, avec son petit bicylindre vertical placé à l'arrière, et légère puisqu'elle ne pèse pas plus de 500 kg. Elle est donc économique, ce qui correspond exactement aux besoins des Italiens lors de son lancement en 1957. Ce best-seller de Fiat va connaître diverses évolutions, tant esthétiques que mécaniques, mais la forme générale, la configuration et l'esprit vont rester inchangés. Cette Fiat 500 a bénéficié en Italie il y a quelques années d'une restauration qui semble avoir été bien réalisée. Il s'agit d'une version Luxe bénéficiant de certains raffinement, en plus de son toit ouvrant largement, comme des "super pare-chocs" complétant les lames d'origine ainsi que des chromes venant enrichir les entourages de vitres. Cette voiture offre une couleur jaune inhabituelle qui lui sied parfaitement, et surtout elle est équipée de rares et désirables jantes Cromodora en alliage léger, qui lui donne une allure sportive des plus séduisantes. Elle est accompagnée de son Libretto italien ancien, de sa boîte à outils ainsi que de son manuel "Uzo e Manutenzione". Cette petite urbaine permettra à son nouvel utilisateur d'évoluer en ville avec facilité et plaisir, la légendaire maniabilité de la Fiat 500 faisant des merveilles dans les rues encombrées, ou pour se glisser dans une place trop petite pour la plupart des autres voitures en circulation.

After 3.6-million examples produced and a fifteen-year production run, the Fiat 500 was still not out of date in 1973, proving the brilliance of the car's design. And today, it is very much back in fashion, the darling of the urban crowd. The virtue of the original 500 was its simplicity, with a small vertical twin-cylinder engine at the back powering a car that weighed just 500kg. It was therefore very economical which is exactly what the Italians were looking for when it appeared in 1957. This Fiat best seller went through various aesthetic and mechanical evolutions, but the overall shape, configuration and spirit remained unchanged. This Fiat benefitted from a restoration in Italy a few years ago that appears to have been well carried out. It is a luxury version with certain refinements in addition to the folding roof, including overriders fitting over the original bumpers and chrome window surrounds. The car is presented in an unusual yellow livery suiting it perfectly, and is fitted with the rare and sought-after Cromodora alloy wheels that give it a sporty, attractive look. It comes with the old Italian Libretto, toolkit and "Uzo e Manutenzione" manual. This pretty little urban car will allow its new owner to travel about town with ease, enjoying the legendary manoeuvrability of the Fiat 500 that works wonders in busy, narrow streets, fitting into spaces too small for other cars.



248

Titre de circulation
italien
Italian title

Châssis
n° ZFFBT55B000132532

- Performances exceptionnelles
- Belle présentation
- Équipée de la boîte "F1"

- *Exceptional performance*
- *Good presentation*
- *Fitted with "F1" gearbox*

45 000 – 55 000 €

2003 FERRARI 575M MARANELLO COUPÉ

Maranello : un nom qui fait rêver tous les amateurs, berceau des toutes les Ferrari. Il ne pouvait être attribué qu'à un modèle exceptionnel, et c'est bien le cas de la 550 Maranello dévoilée en 1996. Digne héritière des berlinettes à moteur avant comme la 365 GTB/4 Daytona, elle offrait un V12 de 5,5 litres et 485 ch, sous un dessin mêlant agressivité et élégance, signé Pininfarina. Avec la 575M Maranello, présentée en 2002, Ferrari va plus loin encore et les nombreuses améliorations justifient la lettre "M", pour "modificato". Le moteur passe à 5,75 litres et développe dorénavant plus de 500 ch, ce qui permet de dépasser la barre mythique de 300 km/h. Pour gérer cette impressionnante cavalerie, la voiture est équipée de suspensions actives. De plus, parallèlement à la boîte de vitesses six rapports traditionnelle, Ferrari propose en option, pour la première fois avec un V12, une boîte séquentielle "F1". La voiture que nous proposons, vendue neuve en Allemagne en 2003, est équipée de cette boîte qui répond magnifiquement à la personnalité sportive de la Maranello. Depuis son achat, cette voiture a bénéficié d'un remplacement de l'embrayage et d'un voile de peinture. Le compteur affiche 35 600 km et la dernière révision a été effectuée en janvier 2013, à 33 000 km. A cette occasion, la commande de distribution a été remplacée. La voiture est accompagnée de ses carnets d'entretien partiellement tamponnés. De teinte gris titane avec intérieur cuir noir, cette 575M Maranello est dans un bel état de présentation, prête à faire profiter son nouveau propriétaire de ses performances et de ses qualités routières exceptionnelles.

Maranello : a name to inspire every enthusiast and one that is at the heart of all Ferrari. It was only attributed to exceptional models, which is indeed the case with the 550 Maranello unveiled in 1996. A worthy descendant of the front-engined berlinettas such as the 365 GTB/4 Daytona, it had a 485 bhp 5.5-litre V12 engine, clothed in a Pininfarina design that combined elegance with a certain dynamism. With the 575M Maranello, presented in 2002, Ferrari developed the car with numerous improvements justifying the letter « M » for « modificato ». The engine grew to 5.75-litres producing over 500 bhp, which enabled the car to pass the mythical 300 km/h mark. To manage this impressive cavalry, the car is equipped with active suspension. Moreover, alongside the traditional six-speed gearbox, a sequential “F1” gearbox was offered by Ferrari as an option for the first time on a V12. The car on offer, sold new in Germany in 2003, is fitted with the “F1” box that responds beautifully to the Maranello's sporting character. The car has benefitted from a new clutch and some paintwork. The odometer reads 35,600 km and the last service was carried out in January 2013, at 33,000 km, at which point the cam-belts were replaced. Presented in titanium grey with black leather interior, this 575M Maranello is presented in good condition, ready to impress its new owner with exceptional driving qualities and an outstanding performance.



249

Carte grise française
French title

N° de série :
ZFFAA17B000025132

- Provenance illustre
- 9800 km d'origine avec son jeu de valises
- Rare première série

- *Fantastic provenance*
- *9 800 km from new with its factory luggage*
- *A very rare first serie*

60 000 – 80 000 €

La dernière voiture de Fritz Schlumpf et seulement 9800 km d'origine / Last car of Fritz Schlumpf and only 9800 km from new

1986 FERRARI TESTAROSSA

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984. Bien qu'héritière spirituelle de la Berlinette Boxer, la Testarossa s'en démarquait comme étant la première Ferrari créée pour les Etats-Unis, depuis que les contraignantes lois sur la sécurité passive et l'antipollution avaient marqué profondément le marché Nord-Américain.

La Testarossa que nous présentons est exceptionnelle à plus d'un titre. Elle a été vendue neuve au célèbre Fritz Schlumpf, industriel ayant créé une importante filature à Mulhouse mais plus connu pour avoir rassemblé avec son frère Hans une des plus importantes collections d'Automobiles d'avant-guerre au Monde et principalement de Bugatti. Cette Ferrari est donc bel et bien la dernière automobile acquise par Fritz Schlumpf le 23 janvier 1986. La commande avait été faite par l'intermédiaire de l'importateur suisse, mais Fritz était allé en prendre livraison directement à Maranello par Monsieur Enzo Ferrari lui-même. Fritz Schlumpf s'en est peu servi et en 1992 lorsqu'il disparaît, sa femme Arlette en hérite. C'est en 2009 lors de la succession d'Arlette Schlumpf que le propriétaire en fait l'acquisition et la fait entrer dans sa collection. Cette automobile, de première série avec le rétroviseur unique et les roues à écrou central, donc la plus recherchée, n'a parcouru que 9800 km depuis sa sortie d'usine. Le propriétaire nous confirme que la révision avec changement des courroies a été faite en février 2012 par son mécanicien personnel qui entretient son parc de voitures de collection. En plus de la provenance exceptionnelle de cette Testarossa, de son kilométrage très faible et de ses spécifications intéressantes, elle sera livrée à son futur propriétaire avec son jeu de valises complet, son carnet d'entretien et d'utilisation. Bref, si vous n'avez pas pu acheter la Testarossa d'Alain Delon, celle-ci est une autre merveilleuse occasion d'acquérir le nec plus ultra du design des années 80 avec une provenance exceptionnelle.

The Testarossa was presented to the public at the Paris Salon and at the Lido in October 1984. Although the spiritual heir of the Berlinetta Boxer, the Testarossa is special is being the first Ferrari specifically designed for the United States, since the restrictive laws on passive safety and pollution had deeply marked the North American market. The Testarossa we present is exceptional in more ways than one. It was sold new to the famous Fritz Schlumpf, who created an important industrial empire in Mulhouse, but better known to have, with his brother Hans, one of the largest collections of pre-war cars, mainly Bugattis. This Ferrari is indeed the last automobile acquired by Fritz Schlumpf on January 23, 1986. The order was made through the Swiss importer, but Fritz took delivery of the car directly in Maranello by Mr. Enzo Ferrari himself. Fritz Schlumpf hardly used the car and he passed away in 1992, when his wife Arlette inherited this car. It was in 2009 when the estate of Arlette Schlumpf was on sale that the current owner acquired this car for his collection. The automobile, the first series with the single mirror and the central wheel nut, so the most sought after, has covered barely 9,800 km from new. The owner confirms that when serviced the timing belt was changed in February 2012 by his personal mechanic, who maintains his fleet of vintage cars. In addition to the exceptional style of the Testarossa, its very low mileage and its interesting specifications, it will be delivered to its new owner with a full set of luggage, and its service book. In short, if you missed out on the Alain Delon Testarossa, this is another fantastic opportunity to acquire the ultimate in 1980s design with exceptional provenance.





250

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 6113
Moteur n° 6113

- Seulement quatre propriétaires, livrée neuve en France
- Restauration récente, superbe présentation
- Teinte « Oro Chiaro » d'origine
- Moteur et boîte de vitesse d'origine
- Une vraie GT élégante

- *Just four owners, delivered new in France*
- *Recent restoration, superb presentation*
- *Original colour « Oro Chiaro »*
- *Original engine and gearbox*
- *A genuine, elegant GT*

130 000 – 160 000 €
Sans réserve/
No reserve

Certifiée par Ferrari Classiche / *Ferrari Classiche certified*

1964 FERRARI 330 GT 2+2 COUPÉ

Chez Ferrari, les carrosseries 2+2 apparaissent avec la Ferrari 250 GTE, voiture dérivée du coupé 250 GT et qui établit les bases d'une nouvelle famille. Le succès qu'elle rencontre incite Enzo Ferrari à persévérer dans cette direction et il présente la 330 GT 2+2 au début de l'année 1964. Comme ses devancières, elle est carrossée par Pininfarina : pour ce modèle, il a fait appel à un dessinateur qui va faire parler de lui, Tom Tjaarda. Le style tranche radicalement avec celui du modèle précédent et présente une agressivité mêlée d'élégance qui sied parfaitement à la personnalité de cette nouvelle voiture. L'avant est doté de quatre phares de diamètre inégal, ce qui donne à l'auto un regard incisif, alors que le coffre se termine sur des feux arrière étirés autour de la proue arrondie. La ligne de toit effilée gomme le gabarit de la voiture et lui procure une allure dynamique, alors que des ouïes obliques percées dans les ailes avant soulignent la sportivité de l'ensemble. Les fins montants de pavillon permettent un habitacle lumineux, les larges jantes Borrani à rayons venant rappeler que l'on est en présence d'une machine performante. Le moteur est là pour le prouver : ce V12 de 3 967 cm3, équipé de quatre arbres à cames en tête, développe 300 ch à 6 600 tr/min, avec un couple confortable dès les bas régimes. Le freinage est amélioré et comporte quatre disques Dunlop et un double circuit, alors que la suspension bénéficie elle aussi de progrès avec notamment des amortisseurs Koni réglables. Cette mécanique musclée permet des performances qui le sont tout autant : la 330 GT 2+2 atteint 245 km/h et passe de 0 à 100 km/h en 7,5 secondes. La production totale de ce modèle va dépasser légèrement 1 000 exemplaires : c'est donc une voiture rare.

At Ferrari, the 2+2 bodies first appeared with the 250 GTE, a car derived from the 250 GT coupé, which established the basis of a new line. It was so successful that Enzo Ferrari continued in this direction, launching the 330 GT 2+2 at the start of 1964. Like its predecessors, it was bodied by Pininfarina, who employed the talents of an up-and-coming designer called Tom Tjaarda to style this model. Its appearance was radically different to the previous model, with a combination of elegance and aggression that suited the character of this car. The front featured two pairs of different sized headlights giving the car a sharper look, while at the back, the boot sloped down to tail lights stretching round the curved rear part of the body. The tapered roofline gave the car a smaller and more dynamic feel, and the angled vents in the front wings emphasised its sportiness. The slender uprights supporting the roof provided a light and airy interior, and the Borrani wire wheels were a reminder that this was a high performance machine. What lay under the bonnet proved the point: the 3,967cc V12 engine with overhead camshaft produced 300 bhp at 6,600 rpm with good torque at low speeds. The brakes were improved with the addition of four Dunlop discs and two separate circuits, while the suspension benefitted from Koni adjustable dampers. This muscular mechanical set-up provided an equally impressive performance: the 330 GT 2+2 had a top speed of 245 km/h and travelled from 0 to 100 km/h in 7.5 seconds. Just over 1,000 examples of this model were produced, making it a rare car. The Ferrari 330 GT on offer was sold new in France, where it has spent most of its life. It has had just four owners from new. The third,





La Ferrari 330 GT que nous présentons a été vendue neuve en France et y a passé le plus clair de sa vie. De plus, elle n'a connu que quatre propriétaires. Le troisième, collectionneur averti, l'a conservée en France plus de trente ans, de 1975 à 2008. Comme l'atteste son dossier de restaurations photographique, cette voiture a bénéficié en 2012-2013 d'une restauration approfondie mené par les établissements bien connu l'officina situé à Overijse comportant la remise en état du plancher (sur une base qui était saine), une peinture neuve, une nouvelle sellerie cuir, la remise à neuf des chromes et le remplacement des joints des ouvrants et vitrages. Les instruments fonctionnent tous correctement, la radio d'origine réclamant une réparation. Sur le plan mécanique, le moteur a été extrait de son compartiment, démonté, remis en état, puis remonté. Il est actuellement encore en rodage. Les freins sont neufs et les jantes à rayons ont été remises en état chez Borrani. Elles sont chaussées de cinq pneus Pirelli neufs reprenant un modèle d'époque. Arborant fièrement sa superbe teinte d'origine "Oro Chiaro" (or clair), cette voiture se présente aujourd'hui dans un très bel état; elle est de plus accompagnée de sa certification "Ferrari Classiche", gage d'une irréprochable authenticité. Ce modèle était jusqu'à récemment ignoré des collectionneurs, qui sont en train de constater ses qualités. Capable de transporter jusqu'à quatre personnes dans un confort et des performances de haut niveau, cette voiture présente le charme des Ferrari de Grand Tourisme, prête à avaler les kilomètres en toute quiétude, qu'il s'agisse d'autoroutes ou de montées de cols. En étant accompagnée, bien sûr, du chant inimitable et puissant d'un moteur de légende, ronronnant ou rugissant à la demande de son conducteur.

an avid collector, kept the car in France for over thirty years, from 1975 to 2008. As the file of photographs show, this car benefitted from a thorough restoration in 2012-2013, undertaken by the renowned company l'officina in Overijse. The work carried out included refurbishment of the floor (on a sound base), new paintwork, new leather upholstery, refurbished chromework and new door and window seals. The instruments are all working, although the original radio needs repairing. Mechanically, the engine was completely rebuilt, and is still being run in. The car has new brakes and the wire wheels were refurbished by Borrani. It has five new period-style Pirelli tyres. Proudly displaying its superb original "Oro Chiaro" (light gold) tint, this car is presented in wonderful condition. It comes with its "Ferrari Classiche" certificate, a measure of its authenticity. Here is a model that collectors have passed by until recently and is only now starting to be appreciated. Capable of providing four passengers with a high level of comfort and performance, this car presents the ultimate charm of a GT Ferrari. It is ready to devour the miles, whether on motorways or mountain passes, accompanied by the inimitable sound of its legendary engine. Whether that is a roar or a purr is in the hands of the driver.



251

Titre de circulation
anglais
English V5

Châssis n° 1023 GT
Moteur n° 3563
Interno n° 906/62E

- Modèle emblématique
- Restauration de très haut niveau
- Moteur fantastique
- Une 250 2 places encore abordable

- *Iconic model*
- *High level restoration*
- *Fantastic engine*
- *A 2-seater 250 still affordable*

310 000 – 350 000 €

Sortant d'une restauration menée par les meilleurs spécialistes anglais / *Coming from a restoration carried out by the best English specialists*

1958 FERRARI 250 GT COUPÉ PININ FARINA

Avec le moteur 250 apparaît une famille de voitures qui vont faire passer Ferrari de marque confidentielle à constructeur reconnu dans le monde entier. Cette gamme s'appuie sur le moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 3 litres puissant, capable de s'adapter à un usage touristique ou compétition. Après les premières 250 Ellena et 250 GT Europa, le développement de cette famille se confirme avec l'arrivée en 1958 du coupé 250 GT PF, pour Pinin Farina, qui a dessiné la voiture et prend en charge sa fabrication. Ce modèle dépasse tous les chiffres de production habituels de Ferrari, avec plus de 350 exemplaires entre 1958 et 1960. C'est le fer de lance de la marque, qui parallèlement produit des versions compétitions dont les plus emblématiques sont les 250 GTO. Lorsqu'elle est sortie d'usine, cette Ferrari était de teinte Grigio Scurro, avec un intérieur en cuir rouge. Livrée neuve en Europe, elle a passé une grande partie de sa vie aux États-Unis, avant d'être importée en Hollande il y a une dizaine d'années par un collectionneur de Ferrari. Entretemps, elle avait été repeinte en rouge, mais elle était toujours équipée de sa sellerie d'origine. Le moteur avait été remplacé par un 250 GT doté des culasses améliorées avec bougies extérieures. Les freins avaient eux aussi reçu des améliorations, avec des disques sur les quatre roues. En fait, cette Ferrari avait bénéficié à l'époque d'un ensemble de travaux et d'améliorations pour lesquelles il ne reste pas de factures. Elle est ensuite restée entreposée au sec pendant plusieurs années, jusqu'à ce

With the 250 engine came a family of cars that turned Ferrari from a small-scale marque to a world-renowned manufacturer. This range was based on a powerful 3-litre V12 engine designed by Gioacchino Colombo, adaptable enough to use on the road or the track. After the first examples of the 250 Ellena and 250 GT Europa, the development of this group of cars took off in 1958 with the arrival of the 250 GT PF coupé, designed by Pinin Farina, who was also in charge of building it. This model was produced in numbers never seen at Ferrari before, with more than 350 examples built between 1958 and 1960. It became the spearhead model for the marque, with competition versions built at the same time, including the legendary 250 GTO. When it left the factory, this Ferrari was painted Grigio Scurro, with red leather interior. Delivered new in Europe, it spent a large part of its life in the US, before being imported into Holland ten years ago by a Ferrari collector. Before returning to Europe, it was painted red, retaining the original red interior. The engine had been replaced by a correct 250 GT engine with the improved outside spark plug cylinder heads. The brakes had also been sensibly upgraded to discs all round. In fact, this Ferrari benefitted in period from a great deal of mechanical work and improvements, but no invoices remain detailing the work. The car remained in dry storage for several years, before being bought by the current owner in Holland. The bodywork





que son propriétaire actuel en fasse l'acquisition, en Hollande. La carrosserie était très saine, mais tous les joints et les conduites réclamaient une révision complète, à cause de la longue période d'immobilisation sous un climat chaud. La voiture a alors été restaurée dans sa configuration d'origine, en recherchant sa teinte dans les archives Ferrari. Seuls des ateliers d'excellente réputation ont participé à cette remise en état. Ainsi, la voiture a été repeinte par 355 Auto Restorations, à Dunsfold, en Angleterre. La réfection mécanique a été confiée à l'un des meilleurs spécialistes Ferrari de Grande-Bretagne, SMDG Ltd, dans le Surrey. Les importants travaux ont notamment porté sur les freins (conduites, étriers et garnitures neufs, servo neuf, etc), la suspension (refaite avec remplacement de tous les joints, bagues, etc), l'échappement (pose d'un nouveau système en acier inoxydable fabriqué spécialement). Tous les chromes ont été refaits selon un standard élevé et les jantes Borrani à rayons ont été remises en état. L'intérieur a été confié à l'un des meilleurs ateliers britanniques, Surrey Trimming Ltd à Addlestone (Surrey), qui a déjà réalisé plusieurs selleries de haut niveau pour des Ferrari. Les soubassements de la voiture ont été complètement nettoyés et protégés et les joints ont été remplacés. D'autres travaux ont été menés à bien, ce qui permet à la voiture de présenter aujourd'hui un état splendide. Le V12 émet un son sublime lorsqu'il monte en régime et les vitesses passent très bien. Il s'agit d'un exemplaire extrêmement soigné d'un grand classique, modèle qui a contribué à faire passer Ferrari de constructeur de voitures ultra-sportives de toute petite série à celui de marque capable de produire des automobiles de Grand Tourisme 2 places rapides, confortables et sûres. La 250 GT reste à tout jamais la base de l'empire que représente aujourd'hui Ferrari. A ce titre, elle incarne une valeur historique forte, en plus de ses qualités automobiles, du plaisir incomparable qu'elle apporte au volant et de la satisfaction esthétique que procure la forme pure de sa carrosserie.

was very sound, but the rubber seals and pipes needed an overhaul as the car had previously been standing for a long time in a hot climate. While in the current owner's hands, the car has been restored to the original configuration, following research on the original colour scheme in Ferrari archives. Only the very best workshops were enlisted to cooperate with its restoration. The car was repainted by 355 Auto Restorations, in Dunsfold, England. The mechanical overhaul was entrusted to one of the leading UK Ferrari specialists, SMDG Ltd in Surrey. Major work was carried out on the brakes (new brake pipes, callipers, pads and servo etc). The suspension was also overhauled and all bushes replaced. A complete new stainless steel exhaust system was made and fitted to the car. All the chrome work has been restored to the highest standard and the Borrani wire wheels have been refurbished. The interior was entrusted to one of the leading UK workshops, Surrey Trimming Ltd in Addlestone, Surrey, known for their concours re-trimming work on different Ferrari models. The underside has been completely cleaned and undersealed and all the rubber seals on the car have been replaced. A great deal of work not listed here was also carried out, ensuring that the car is presented in a splendid condition today. The V12 engine sounds sublime and the car changes through the gears beautifully. Here is a stunning example of a great classic and the model that helped Ferrari to grow from being a producer of small numbers of cars to become the marque that manufactured fast, comfortable 2-seater GT automobiles. The 250 GT is at the heart of the empire that Ferrari represents today. As such it carries strong historical value, in addition to being a truly outstanding car, providing a wonderful drive and a thrill to look at.



252

Carte grise française
French title

Châssis n° 4001490

- Modèle des débuts, rare et recherché
- Restauration de qualité
- Trois propriétaires seulement

- *Early, rare and much sought after*
- *Restoration of quality*
- *Three owners only*

25 000 – 30 000 €
Sans réserve/
No reserve

1959 CITROËN DS 19 BERLINE

Le fait que Citroën, aujourd'hui, ait repris l'appellation "DS" pour ses voitures actuelles en dit long sur le prestige de ce modèle dans l'histoire de la marque. Depuis la Traction, Citroën apparaissait clairement comme un constructeur peu conformiste et ouvert aux techniques d'avant-garde, mais la DS présentée en 1955 représentait un pas de géant par rapport aux automobiles beaucoup plus classiques qui sillonnaient les routes de France. A côté des Frégate, Versailles ou Peugeot 403, la DS faisait figure d'extraterrestre. C'est d'ailleurs ce qui lui donne le statut envié dont elle bénéficie aujourd'hui: admirée des esthètes comme une œuvre d'art, elle fascine par le système hydraulique qui gère la suspension et les assistances. Son comportement routier lui a permis de briller par la suite en rallye, dans des épreuves comme le Neige et Glace, le Lyon-Charbonnières, le Tour de Corse et même le Rallye de Monte-Carlo où elle a montré une aptitude particulière à rouler sur le neige.

La berline DS 19 que nous présentons a été immatriculée en France le 16 décembre 1959 et n'a connu qu'un seul et même propriétaire jusqu'en 1985. Cette année-là, elle a été cédée à une Mme Micheline Champagne, de Ste-Geneviève-des-Bois. C'est auprès d'elle que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, il y a une dizaine d'années. Depuis, il a fait complètement restaurer la carrosserie de la voiture dans ses ateliers, afin de lui rendre l'état qu'elle méritait. De couleur bleu ciel avec toit bleu nuit, elle a très belle allure. Facilement utilisable, la DS offre un habitacle spacieux et confortable et une mécanique éprouvée et fiable. Quand en plus il s'agit d'une des versions les plus anciennes et les plus prisées, qui n'a connu que trois propriétaires, elle devient une pièce de collection particulièrement enviable.

That Citroën today has taken the name "DS" for its modern range of cars speaks volumes about the prestige of this model in the history of the brand. Since the Traction Avant Citroën was clearly a maker of unconventional cars with avant-garde techniques, but the DS unveiled in 1955 represented a giant step forward compared to all the conventional cars then plying on the roads of Europe. Alongside the classical Peugeot 403, the Citroen DS was regarded as an alien vehicle. This of course gave the car the coveted status that it enjoys today admired by all aesthetes as a work of art, what with its fascinating he hydraulic system that managed the suspension. The DS' driving dynamics enabled the car to shine thereafter in rally events such as the snowbound Lyon-Charbonnières, the Tour de Corse and even the Rallye Monte-Carlo, where the car showed a special ability to tackle snow.

The DS 19 sedan that we present here was registered in France on December 16, 1959 and has had only one owner till 1985. That year the car was acquired by Micheline Champagne Ste-Geneviève-des-Bois. It is from them that the current owner acquired this car a decade ago. Since then, the body has seen a complete restoration, getting the car back to the state it deserves to be. Painted a sky blue with night blue roof, the car's a beauty. Easy to use, this DS offers a spacious interior and a comfortable car with proven mechanicals that is known to be very reliable. When in addition you can get a version of the oldest and most popular of the DS, which just three owners, it becomes a most enviable collector's piece indeed.



253

Carte grise française
French title

- Première main
- 16 500 km seulement
- État proche du neuf

- *One owner*
- *16,500 km from new*
- *Almost new condition*

10 000 – 15 000 €
Sans réserve/
No reserve

1ère main et 16 500 km d'origine / One owner and 16,500km from new

1992 AUSTIN MINI COOPER 1.3 INJECTION

De conception géniale, avec son moteur transversal avant et ses roues aux quatre coins d'une courte carrosserie, la Mini va acquérir ses lettres de noblesse en remportant le Rallye de Monte Carlo 1965, première d'une très longue série de victoires en de multiples disciplines du sport automobile, tant sur route que sur circuit. Lors de sa longue carrière, la Mini est commercialisée sous diverses formes y compris les fameuses Cooper et Cooper S, très appréciées des amateurs de petites bombes ayant du répondant. La Mini tombe un peu en désuétude au début des années 1980, laissant place à la Metro qui ne parviendra jamais à rencontrer un succès identique. Mais en 1989, trente ans après son lancement, le dessin de la Mini n'a pas pris une ride et Austin lance deux versions spéciales au look Cooper, produites pendant un an. En 1991, Rover décide de relancer à nouveau cette automobile de légende avec une Mini Cooper version 1 275 cm3. Le mythe est décidément immortel... Cette Mini Cooper 1.3 injection a été achetée neuve par son actuel propriétaire. Il s'agit donc d'une première main. De couleur rouge avec bandes blanches, elle est équipée de sièges en cuir et tissu noir avec liseré rouge, de moquettes rouges et d'un volant à jante cuir. La voiture n'a parcouru que 16 500 km certifiés et son contrôle technique est vierge de tout défaut. Cette Mini se présente dans un état rare et offrira à son futur propriétaire tous les charmes dont est capable cette brillante urbaine, imbattable sur un parcours en ville et difficile à suivre sur un col de montagne.

A brilliant design, with its transverse front-engined set-up and a wheel at each corner on a short body, the Mini earned its reputation by winning the 1965 Monte Carlo Rally, the first of a very long list of victories in different disciplines of the sport, on road and track. Throughout its long career, the Mini has been produced in many different forms including the famous Cooper and Cooper S. It fell out of favour at the start of the 1980s, giving way to the Metro that never managed to achieve the same level of success, however. Then, in 1989, thirty years after it was launched, with a design that hadn't aged a bit, Austin launched two special versions styled on the Cooper. In 1991, Rover decided to re-launch this iconic automobile with a 1,275 cc Mini Cooper. The legend continues... This Mini Cooper 1.3 injection has belonged to the current owner from new. Painted red with white stripes, it boasts black fabric and leather seats with red piping, red carpets and leather rimmed steering wheel. The car has covered just 16,500 km and the MOT tests have never shown up any fault. It is rare to find a Mini of this age in this condition, and its future owner will be able to enjoy all the charms this brilliant town car has to offer. Here is a car that is unbeatable around the city streets but just as hard to keep up with on a winding mountain road.





254

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis 00SC3124

- Vendue neuve et toujours entretenue par Citroën Amsterdam
- Combinaison idéale de couleurs
- LE Grand Tourisme français des années 70

- Sold new and always maintained by Citroën Amsterdam
- Perfect colour combination
- THE French GT car of the 1970s

50 000 – 70 000 €

1974 CITROËN SM INJECTION

La Citroën SM, seule tentative de Citroën dans le domaine du Grand Tourisme, est une indiscutable réussite malheureusement contrecarrée par les circonstances économiques de l'époque. 12 920 exemplaires seulement seront produits. Sans crainte de se tromper, on peut affirmer que grâce aux techniques d'avant garde utilisées pour son élaboration, notamment la suspension, et l'assistance variable de la direction, la SM est, dès sa sortie d'usine, devenue une vraie voiture de collection. Celle présentée l'est encore plus, puisque sa couleur " feuille dorée " est la couleur de présentation du modèle. Nous sommes très heureux de présenter ce superbe exemplaire livré neuf à Amsterdam à son premier propriétaire, un Australien qui ne la conduisait qu'une fois par an pour aller d'Amsterdam à Paris. Elle passe ensuite entre les mains de M. Van Brakel, directeur d'une grande entreprise hollandaise. Le propriétaire suivant et actuel casse le moteur dans les années 80 et le moteur bénéficie d'un échange standard toujours chez Citroën Amsterdam. Son entretien a toute sa vie été effectué chez le concessionnaire de la marque et se présente aujourd'hui dans un état impeccable à tous points de vue. Son carnet d'entretien en atteste au vue de tous les tampons Citroën Amsterdam. La carrosserie est très saine et sans traces d'accidents. La peinture a été refaite dans les règles de l'art. Son intérieur est spectaculaire tant pour son état que par le coloris des cuirs havane. Elle se rapproche de l'état de la SM vendue à Retromobile 2013 pour plus de €130 000. Elle sera livrée avec ses carnets d'entretien, livret de l'utilisateur. Le son rageur du V6, l'aluminium brossé du tableau de bord allié aux chromes, inox et cuir gainé vous transportent dans un subtil mélange de luxe et de sportivité.

The SM, Citroën's only foray into the GT domain, was an indisputable success sadly thwarted by the economic circumstances of the day. Just 12,920 examples were produced. Without fear of contradiction, one can safely say that the avant-garde techniques used in its development, notably for the suspension and variable assist power steering, made the SM a genuine collectors' car from the day it left the factory. The car presented certainly fits that description, as its colour, « gold leaf », was the colour of the demonstration model. We are delighted to be offering this superb example that was delivered new to its first owner in Amsterdam, an Australian who only drove the car once a year to travel from Amsterdam to Paris. It then passed into the hands of Mr M van Brakel, the director of a big Dutch company. The third and current owner damaged the engine during the 1980s and a reconditioned engine was fitted by Citroën Amsterdam. The car has always been maintained by the marque dealer and is offered today in impeccable condition in every respect. The service book attests to this, stamped throughout by Citroën Amsterdam. The bodywork is very sound with no sign of any incident. It has been repainted to a very high standard and the tan leather interior is in spectacular condition. This condition of this car is close to that of the SM which sold at Retromobile 2013 for more than €130,000. The car comes with service books and owner's manual. The roar of its V6 engine, the brushed aluminium of the dashboard, the chrome, stainless steel and leather will combine to whisk you away in a subtle mix of luxury and sportiness.





255

Titre de circulation français

French title

Châssis n° 100012-12-000174

• Remise à niveau approfondie chez Mercedes

• Équipement raffiné

• Confort extraordinaire

• Major refurbishment by Mercedes

• Sophisticated equipment

• Extraordinary comfort

60 000 – 80 000 €

Plus de 100 000 € de facture chez Mercedes Stains / Invoices totalling over €100,000 from Mercedes Stains

1965 MERCEDES 600 LIMOUSINE

En plus d'offrir un raffinement et un confort hors du commun, la Mercedes 600 présentée en 1963 bénéficiait d'un moteur puissant qui lui permettait des performances élevées. Moins conventionnelle que les Rolls Royce qui étaient ses principales rivales, elle a été rapidement adoptée par une clientèle de chefs d'état, de stars ou d'amateurs aisés. Cette belle Mercedes 600 a été achetée au Japon par son actuel propriétaire, un important collectionneur parisien qui en a tout particulièrement apprécié l'harmonie de couleurs, la voiture étant blanche, avec intérieur en velours gris, ce qui tranche par rapport aux teintes foncées qui caractérisent habituellement ce modèle. Il s'agit d'une version à empattement "normal", équipée de la climatisation et d'un autoradio Becker. Mais surtout, cette Mercedes 600 se caractérise par la remise en état mécanique dont elle a fait l'objet à partir de 2009, au Centre Mercedes-Benz de Stains, et qui totalise plus de 100 000 euros de travaux. Ceux-ci comportent en particulier: dépose et remise en état complète du système hydraulique des quatre portes et du coffre, de la commande de durcissement des suspension, des serrures, de la radio, remise en état de l'échappement complet, restauration du système de freinage, de la pompe à essence, de la pompe à eau, dépose et réfection de la boîte de vitesse, dépose et remise en état du pont arrière... Cette restauration a permis de rendre à cette automobile la qualité de fonctionnement qu'elle connaissait à l'époque. Le dossier de factures qui accompagne la voiture permet de se rendre compte précisément de tout ce qui a été réalisé. On peut donc profiter pleinement de cette voiture de grande classe, qui affiche aujourd'hui 74 000 km, et de l'extraordinaire confort qu'elle offrait.

In addition to offering an unusually high level of comfort, the Mercedes 600 that was launched in 1963 benefitted from a powerful engine giving the car an excellent performance. Less conventional than the Rolls-Royces that were its main rivals, these cars were immediately adopted by heads of state, stars and wealthy enthusiasts.

This beautiful Mercedes 600 was bought in Japan by the current owner, an important collector from Paris, who was attracted by the colour scheme. The white livery with grey velour interior is different to the dark colours usually seen on this model. This is a standard wheelbase version, with air-conditioning and Becker radio. What makes it special is the extraordinary mechanical restoration it has had by the Centre Mercedes-Benz in Stains, with over €100,000 of work carried out since 2009. This has included complete overhaul of the hydraulic system for the doors and boot, the adjustable suspension, locks, radio, exhaust system, brakes, fuel and water pumps, gearbox and rear axle. This restoration has enabled the car to function as beautifully as it did when new. The file of invoices with the car details all the work carried out. With 74,000 km on the clock, it is now possible to enjoy this high-class car to the full and be treated to the extraordinary comfort it provides.



256

Carte grise française

French title

Châssis 57634

Moteur 335

Historique connu

Voiture de démonstration du garage Bugatti de Marseille

Désirable version à frein hydraulique d'origine

Known history

Demonstration car for the Bugatti dealer in Marseille

Desirable version with original hydraulic brakes

250 000 – 300 000 €

1938 BUGATTI TYPE 57 COACH VENTOUX

La production des coachs Ventoux 2 portes 4 places par l'atelier de la carrosserie Bugatti prend fin en 1938. 43 voitures dont neuf à compresseur sont assemblées de janvier à décembre 1938. Le châssis 57634 est construit au début de janvier 1938 avec sept autres châssis du même modèle. Il reçoit le moteur numéro 454. La caisse sort de carrosserie le 17 février 1938.Elle est de couleur grise, intérieur cuir havane. Le premier mars 1938, la voiture est livrée au concessionnaire Bugatti de Marseille, Gaston DESCOLLAS. Son magasin d'exposition est situé au 42 avenue du Prado. Cet excellent vendeur n'hésite pas à s'engager en course au volant de Bugatti au Grand Prix de Marseille ou au Paris-Nice sur type 57. Il est pour beaucoup dans les succès des ventes Bugatti dans le midi, et n'a rien à envier à son collègue et ami Ernest.Friderich de Nice. Le Ventoux 57634 est utilisé comme voiture d'exposition et de démonstration par l'agent marseillais pendant près d'une année. La voiture n'est pas immatriculée pendant cette période. Elle doit circuler avec les plaques en W garage de G.Descollas.

The production of two-door four-seater Ventoux models finished at the Bugatti workshop in 1938. Forty-three cars including nine with supercharger were produced during that year. Chassis 57634 was built at the start of January 1938 along with seven other examples of the same model. It received engine no. 454. The body left the coachbuilders on 17 February 1938. It was grey with tan leather interior. On 1 March 1938 the car was delivered to the Bugatti dealer in Marseille, Gaston DESCOLLAS. His showroom was at 42 avenue du Prado. This excellent salesman didn't think twice about competing in the Marseille Grand Prix or the Paris-Nice behind the wheel of a Type 57. He was very successful selling Bugatti in the Midi, and had no reason to envy his good friend and colleague Ernest Friderich from Nice. The Ventoux 57634 was used as a demonstration car by the dealer from Marseille for almost a year. It wasn't registered during this period, but used the temporary plates of the G.Descollas garage.



La Bugatti 57 Ventoux à Charbonnières en 1962







La Bugatti 57 Ventoux chez Lecorché vers 1967

Le 31 janvier 1939, la Bugatti est vendue à son premier propriétaire privé. Paul PITTORINO est industriel. Il est issu d'une famille de scaphandriers opérant sur le Rhône. Il possède la « Société de Draguage et Travaux Maritimes de Beaucaire ». Ses machines travaillent sur le fleuve qui traverse la région. La voiture est immatriculée à son domicile du 9 boulevard Victor Hugo à Tarascon. Cette petite ville est située dans les Bouches du Rhône, sur la rive droite du Rhône et regarde la ville de Beaucaire dans le Gard, de l'autre coté du fleuve qui joue le rôle de frontière naturelle entre les deux départements. La Bugatti reçoit la plaque de Police 1755 CB 1 fin janvier 1939. Au sortir de la guerre, P.Pittorino qui a conservé l'auto réimmatricule sa Bugatti à son adresse de Beaucaire, rue des Marronniers. La voiture est alors enregistrée à la préfecture du Gard sous le numéro 4975 FN 5 le 9 février 1946.

Peu de temps après, la Bugatti est revendue sur Paris. Elle est immatriculée dans le département de la Seine sous le numéro 2284 RP 5 le 24 octobre 1946. Le nom du propriétaire parisien qui utilise le véhicule pendant près de quatre ans nous est inconnu. Il est peu probable qu'il s'agisse encore de P.Pittorino : Celui-ci ne semble pas disposer de bureaux dans la capitale. Mais en février 1950, il achète d'occasion un coupé type 57C Gangloff châssis 57818. Il aurait pu conserver son coach Ventoux jusqu'à cette date.

Le 20 octobre 1950, la Bugatti passe dans le nouveau système d'immatriculation: Elle est enregistrée sous le numéro 1663 N 75, au nom de Marcel MIGNON, chirurgien dentiste de son état, domicilié au 67 rue Saint Jacques à Paris. Il conserve l'auto pendant une dizaine d'années avant de la céder le 27 juillet 1960 à la Société « R.L DUPUY Publicité », 62 avenue Marceau à Paris. Cette société fut une des pionnières dans le domaine de la publicité. Son fondateur Roger-Louis Dupuy, né en 1899, diplômé de l'école Centrale de Paris, d'abord employé à l'agence DAM, crée l'agence qui porte son nom en 1928. La Bugatti est utilisée par l'un de ses fils François Dupuy. Le véhicule est remis dans les garages de la propriété familiale, chemin des Vallières à Ville d'Avray.

Fin 1962, la voiture est mise en annonce dans « Le Chasseur Français ».Elle éveille l'intérêt d'un amateur lyonnais de Bugatti. Emmanuel DEYDIER, dont l'oncle Jean Deydier fut Président de l'A.C du Rhône, a été bercé pendant sa jeunesse par les Bugatti familiales, et le souvenir du cabriolet type 49 Gangloff de son père lui fait regretter le temps des Bugatti. E.Deydier se rend à Ville d'Avray et le jeune homme qui le reçoit ne semble pas avoir beaucoup utilisée l'auto qui apparait en assez bon état. L'affaire est vite conclue et le Ventoux prend le chemin de la capitale des Gaulles. Le 26 décembre 1962, la voiture est enregistrée à la préfecture du Rhône au nom d'Emmanuel Deydier, sous le numéro 1886 BS 69. Elle va rejoindre d'autres belles réfugiées aux « Cèdres », la propriété familiale proche de Lyon. La Bugatti se révèle capricieuse et les démarrages

On 31 January 1939 the Bugatti sold to its first private owner: Paul PITTORINO was an industrialist from a family of divers who operated in the Rhône. He owned the company « Société de Draguage et Travaux Maritimes de Beaucaire ». His machines worked on the river that flowed through the region. The car was registered to his address at 9 boulevard Victor Hugo in Tarascon. This little town is situated in the Bouches du Rhône, on the right bank of the Rhône, overlooking the town of Beaucaire in Gard on the other side of the river that forms the natural frontier between the two departments. The Bugatti received the registration plaque 1755 CB 1 at the end of January 1939. After the war, Pittorino re-registered his Bugatti to his address on rue des Marronniers in Beaucaire. The car was next registered in the Gard region with the number 4975 FN 5 on 9 February 1946.

A short time later, the Bugatti was sold again, this time going to Paris. It was registered in the Seine department with the number 2284 RP 5 on 24 October 1946.

The name of the Parisian owner who used the car during the next four years is unknown. It is possible it was still Pittorino although he didn't appear to have offices in the capital. In February 1950 he bought a second-hand a coupé type 57C Gangloff chassis 57818, and it is possible that he could have kept his Ventoux until then. On 20 October 1950, the Bugatti was registered under the new system, with the number 1663 N 75, in the name of Marcel MIGNON, a dental surgeon who lived at 67 rue Saint Jacques in Paris. He kept the car for ten years before selling it on 27 July 1960 to « R.L. DUPUY Publicité », of 62 avenue Marceau in Paris, a company that was a pioneer in the field of advertising. The company's founder Roger-Louis Dupuy, born in 1899 and a graduate of the École Centrale in Paris, initially worked for the DAM agency before creating the agency that bore his name in 1928. The Bugatti was used by one of his sons, François Dupuy, and kept in the garages of the family property on the chemin des Vallières in Ville d'Avray

At the end of 1962, the car was advertised for sale in « Le Chasseur Français ». It attracted the interest of a Bugatti enthusiast from Lyon. Emmanuel DEYDIER, whose uncle Jean Deydier was president of the Automobile Club of Rhône, had been surrounded by Bugatti automobiles and enthusiasts during his childhood. The memory of his father's Type 49 Gangloff cabriolet made him long for a Bugatti. Deydier set off for Ville d'Avray and the young man he met appeared not to have used the car a great deal, which seemed to be in a fairly good condition. The deal was soon completed and the Ventoux made its way to the capital of Gaul. On 26 December 1962 the car was registered in the region of Rhône, under the name of Emmanuel Deydier under the number 1886 BS 69. It went to join other wonderful cars that were taking refuge in «Le Cèdres », the family property close to Lyon. The Bugatti proved to be temperamental and broke down frequently. Deydier was





La Bugatti 57 Ventoux chez Lefranc

sont un problème récurrent. Un an après son achat E. Deydier qui recherche une Bugatti 57 des premiers modèles, plus à son gout, se sépare de son Ventoux 1938. Il va acquérir une des premières 57 Galibier de 1933 ! Le coach 57634 est revendu en 1963 à l'industriel, promoteur, François LECORCHE de Clermont -Ferrand. La voiture rejoint sa grande collection de Bugatti. Elle y voisine avec plusieurs type 57 dont le Ventoux 57704, deux Atalante, deux Galibier et une dizaine d'autres Bugatti. La couleur jaune et noire qui est déjà la sienne en 1962 est conservée, mais la carrosserie est rafraichie. Courant 1963, lui est attribuée la plaque de Police 138 KQ 63. Lorsque de graves problèmes financiers obligent F.Lecorché à se séparer de toute sa collection à la fin des années soixante, la Bugatti semble être acquise par Jacques LEFRANC propriétaire du Musée de Sury le Comtal dans la Loire. Celui-ci se souvient bien avoir acquis un Ventoux noir et jaune auprès de Lecorché. Par la suite Lefranc aurait proposé la voiture à la vente lors d'une des premières ventes aux enchères de Maître Poulain , dans la cour de l'Hotel Bristol à Paris. En 1978, la voiture est cédée à un garagiste de la banlieue parisienne. Jean LEROUX - GIRARD possède un grand garage, agence Volkswagen sur la RN 3 à Livry-Gargan. Le « Sporting Garage » abrite en permanence une trentaine de voitures anciennes qui ne manquent pas d'attirer l'attention des clients de voitures modernes. Le contact s'établit plus facilement et la qualité des autos conservées éveille la curiosité des acheteurs. La Bugatti est immatriculée sous le numéro 7918 EL 93 le 17 janvier 1978. La voiture bénéficie d'une révision et d'une nouvelle peinture bleue nuit uniforme. D'après le Registre des Bugatti publié par H.G Conway en 1962, le Ventoux 57634 est encore équipé de son moteur d'origine à cette période. Dans les années soixante, il récupère le moteur 335 ex 57445. Cette voiture était un coach Gangloff sorti d'usine en octobre 1936 et aujourd'hui détruit. Le Ventoux participe à de nombreux rallyes et sorties à Montlhéry dans les années quatre vingt. Dans l'écurie Leroux-Girard, il côtoie Bugatti 37A, Hispano-Suiza et autres belles classiques françaises. En 1991, un grand amateur d'Auxerre, cherche depuis longtemps à acquérir une Bugatti. Celui-ci est venu à l'automobile ancienne au début des années soixante dix, et possède une collection de véhicules populaires et sportifs. Il n'hésite pas à se séparer de plus de dix voitures pour enfin posséder la Bugatti tant convoitée. Ancien mécanicien et fils de mécano sur locomotives à vapeur, il développe ensuite une activité de carrières et béton. La Bugatti acquise auprès de la veuve de Mr Leroux-Girard est en très bon état mécanique. Seule une peinture ivoire et vert sombre vient lui redonner un peu d'éclat. Le véhicule est immatriculé dans l'Yonne en 1991 sous le numéro 1939 RA 89, sans savoir qu'il s'agissait d'un modèle de démonstration de 1938. Utilisé régulièrement pour des sorties privées et événements familiaux pendant près de vingt ans par la famille de notre propriétaire, le véhicule se présente en état mécanique et de carrosserie satisfaisant. Ce modèle représente la dernière évolution du type 57 à moteur suspendu et freins hydrauliques, assurément la meilleure version de cette magnifique auto de tourisme sportive.



searching for one of the early Bugatti 57 models more to his liking, and sold the 1938 Ventoux a year later. He later found himself one of the first 1933 Galibier 57 models! Chassis 57634 was then sold in 1963 to the industrialist and developer François LECORCHE from Clermont –Ferrand. The car joined his large Bugatti collection. It became a neighbour to several Type 57s including the Ventoux 57704, two Atalantes, two Galibiers and a dozen other Bugatti. It retained the yellow and black livery that it already had by 1962, but the coachwork was refreshed. From 1963 it wore the registration plates 138 KQ 63. When financial problems forced Lecorché to part with his entire collection at the end of the 1960s, it is thought the car was bought by Jacques LEFRANC, owner of the Musée de Sury le Comtal in the Loire. Lefranc remembers buying a black and yellow Ventoux from Lecorché. Subsequently, Lefranc would have offered the car for sale in one of Maître Poulain's first auctions, held in the Hotel Bristol in Paris. In 1978 the car belonged to a garage owner from the suburbs of Paris. Jean LEROUX - GIRARD ran a large Volkswagen garage, on the RN 3 in Livry-Gargan. Stored at the « Sporting Garage » were some thirty classic cars that attracted the attention of clients of the more modern cars. As word got round about the quality of the automobiles kept there, buyers appeared. The Bugatti was registered under the number 7918 EL 93 on 17 January 1978. The car was serviced and resprayed midnight blue. According to the Bugatti register published by H.G. Conway in 1962, the Ventoux 57634 still had its original engine at this time. At some point during the 1960s it received the ex-57445 engine no. 335, which had belonged to a Gangloff model that had left the factory in October 1936 and doesn't exist today, having been destroyed. The Ventoux then took part in numerous rallies and trips to Montlhéry during the 1980s. As part of the Leroux-Girard stable, it mixed with some stunning French cars including Bugatti 37As and Hispano-Suizas. In 1991, a major enthusiast from Auxerre was looking to buy a Bugatti. His passion for old cars had begun in the early 1970s and he owned a collection of popular sports cars. He didn't hesitate in parting with more than ten of these cars in order to be able to own the Bugatti he had coveted for so long. A former mechanic and son of a steam locomotive engineer, he went on to work in the quarry and cement business. The Bugatti, bought from the widow of Mr Leroux-Girard was mechanically in very good condition. It just needed a coat of paint, in ivory and dark green, to restore the sparkle. The vehicle was registered in the Yonne in 1991 with the number 1939 RA 89, without the knowledge that this had been a demonstration model in 1938. Used regularly for private trips and family outings for nearly twenty years by the current owner's family, the vehicle is presented in fair condition mechanically and cosmetically. This model is one of the last evolutions of the Type 57, with rubber-mounted engine and hydraulic brakes, without doubt the best version of this magnificent sports tourer.

Pierre-Yves LAUGIER



257

Sans titre de circulation
Not registered

Châssis 57250
Moteur 57294

- Une 57 modèle unique
- Sortant de restauration complète
- Coupé 2 places signé Gangloff

- Unique 57 model
- Fresh from complete restoration
- 2-seater Coupé by Gangloff

500 000 – 700 000 €

Modèle unique Ex-collection Dovaz

1935 BUGATTI TYPE 57 COUPÉ GANGLOFF

A la recherche de ses origines.
La voiture présentée à la vente aujourd’hui fut livrée neuve en Suisse en 1935. Elle fut retrouvée sans moteur vers 1955 dans un garage de Genève. Des documents photographiques vers 1936 nous indiquent le nom de son premier propriétaire, et montrent une plaque de carrossier Gangloff. Le dessin du capot d’origine indique une voiture vendue avant le Salon d’octobre 1935. Fort de ces informations et après avoir consulté tous les documents d’importation des douanes Suisse concernant les type 57 vendues dans ce pays en 1935, un seul numéro de châssis est possible pour ce Coupé 3 places. Il s’agit de la Bugatti type 57 châssis 57250 moteur 168.

In search of its origins
The car presented at auction today was delivered new in Switzerland in 1935. It was discovered without an engine in a garage in Geneva in 1955. Photographic documents circa 1936 provide us with the name of its first owner, and show us a plaque belonging to the coachbuilder Gangloff. The design of the original bonnet suggests a car sold before the October 1935 Motor Show. Armed with this information and having consulted Swiss importation documentation on the Type 57s sold in Switzerland in 1935, there is only one chassis number that could possibly belong to this 3-seater coupé. It is the Bugatti Type 57 châssis 57250 engine 168.



57250 lors d'une course en Suisse en 1936



57250 lors du concours d'élégance de Villars Palace







Commande et livraison

Le châssis Type 57 moteur 168 est assemblé à l'Usine courant décembre 1934 avec les châssis aux moteurs 166 à 172. La voiture reçoit le numéro de série 57250. Le véhicule est livré le 8 février 1935 à l'agent général pour la Suisse B.U.C.A.R. de Zurich. Mais le destinataire final est le concessionnaire de Genève, Jean SECHAUD. Son magasin se situait au 26-28 rue de la Coulouvrenière. Le garage avec atelier de réparation se trouvait à coté, au 23 rue du Stand. La voiture en châssis lui est facturée 43.748ff. Elle quitte l'Usine par la route à destination de la Suisse ce même 8 février. La frontière est franchie au poste de douane de Basel-Lisbuchel. Le poids enregistré est de 1030 kg. Cette information nous indique que le véhicule n'a pas été carrossé en France. Une photo de ce coupé lors d'un Concours d'Elégance devant le Palace d'Ollons - Villars, sans doute en 1935 d'après la légende au dos, montre au bas de la porte une plaque de carrosserie typique de la Maison Gangloff. La Bugatti paraît être de couleur noire uniforme. Il s'agit d'un coupé possédant une troisième place à l'arrière, face à la route. Puisque la voiture n'est pas carrossée par l'atelier Gangloff de Colmar, et ne figure pas dans son livre, le premier propriétaire genevois de ce châssis confie sans doute l'habillage de sa Bugatti à la maison Gangloff de Genève. Une photo extraite des archives suisses montre la Bugatti après un accident survenu vers 1936. La légende indique le nom du propriétaire Mr TURRETTINI.

Order and delivery

The Type 57 chassis with engine 168 was assembled with the chassis and engine numbers 166 to 172. The car was given the series number 57250. The vehicle was delivered on 8 February 1935 to the Swiss agent B.U.C.A.R. in Zurich. However the final destination was the dealer in Geneva, Jean SECHAUD. His showroom was situated on 26-28 rue de la Coulouvrenière. The garage, with a repair workshop was next door at 23 rue du Stand. The car, in chassis form, was invoiced for 43.748ff. It left the factory by road on 8 February. The frontier was crossed at the Basel-Lisbuche, and at the border post, the weight was recorded as 1,030 kg, which informs us that the car hadn't been bodied in France. A photo of this coupé at a Concours d'Elégance in front of the Palace d'Ollons – Villars, probably in 1935 as captioned on the reverse, shows a plaque at the base of the door that is typical of the Maison Gangloff. The Bugatti appears to be uniformly black. It is a coupé with a third seat in the back, facing the road. As the car wasn't bodied by the Gangloff workshop in Colmar, and doesn't feature in his book, the first owner from Geneva must have entrusted this chassis to the Gangloff business in Geneva. A photo from Swiss archives shows the Bugatti after an accident in 1936. The caption gives the name of the owner as Mr TURRETTINI.



57250 accidentée par Turrettini



André Turrettini (1907-1984).

Ce médecin issu d'une vieille famille genevoise devient un gynécologue obstétricien de renom. Il exerce à la maternité de Lausanne et publie des articles de référence dans la presse médicale dès la fin des années 30. Il ouvre ensuite un cabinet place Claparède à Genève. A. Turrettini semble avoir possédé au moins trois Bugatti, toutes d'un modèle rare et exclusives. Jeune marié en 1934, il acquiert d'occasion un très rare coupé type 49 Jean Bugatti. Au printemps 1935, il commande sa deuxième Bugatti, le Coupé type 57 présenté aujourd'hui. En 1948 lui succède, d'occasion, un cabriolet 57C Aravis Gangloff.

Une histoire suisse.

Le châssis 57250 est véhiculé de Molsheim à Genève en cette première semaine de février 1935, par un froid certain. La voiture est sans doute rapidement confiée aux ateliers Gangloff. La carrosserie G. Gangloff S.A fondée en 1830, se trouve avenue Blanc-Sécheron à Genève. Peu de Bugatti seront encore carrossées par cet atelier lorsque la collaboration de Bugatti se fait très étroite avec la succursale de Colmar. George Gangloff achète la carrosserie Wiederkehr à Colmar en 1927. Il fonde une succursale à Berne en 1929. L'activité de l'atelier genevois est maintenue jusqu'en 1936. Des problèmes financiers contraignent alors G.Gangloff à céder son affaire à deux des ses chefs d'ateliers. Nous connaissons un faux cabriolet sur châssis type 50 réalisé par Gangloff Genève en 1931. Le châssis 57250 semble être le seul du type 57 confié au carrossier genevois, et sans doute la dernière Bugatti habillée par lui. La réalisation de ce coupé prend environ deux mois car la seule Bugatti immatriculée en 1935 dans le canton de Genève l'est en avril. Le châssis avait été livré début février. La Bugatti participe dans le courant de l'été à un Concours d'Elégance devant le Palace d'Ollon-Villars comme en témoigne la photo publiée ici. La plaque Gangloff se devine au pied de la portière. La photo porte au dos l'inscription « Bugatti élégance Suisse 35 ». La tenue vestimentaire des spectateurs devant le Villars-Palace situé à 1300m d'altitude laisse deviner une agréable journée estivale. Le Concours d'Elégance se déroulait sur la place des sports devant les terrains de tennis du palace. Le numéro du 19 septembre 1936 du journal « La Patrie Suisse » publie un cliché de la Bugatti lors d'une course baptisée la radio-estafette suisse. Voitures, vélos, coureurs, motocyclistes, automobilistes se

André Turrettini (1907-1984).

This doctor from an old family from Geneva became a renowned gynecological obstetrician. He practised in Lausanne and published reference articles in the medical press at the end of the 1930s. He then opened a surgery on place Claparède in Geneva. Turrettini appears to have owned at least three Bugatti, all rare and exclusive models. Newly wed in 1934 he acquired second-hand a very rare coupé type 49 Jean Bugatti. In the spring 1935, he ordered his second Bugatti, the Type 57 coupé presented here. In 1948 followed a second-hand 57C cabriolet Aravis Gangloff.

A Swiss history.

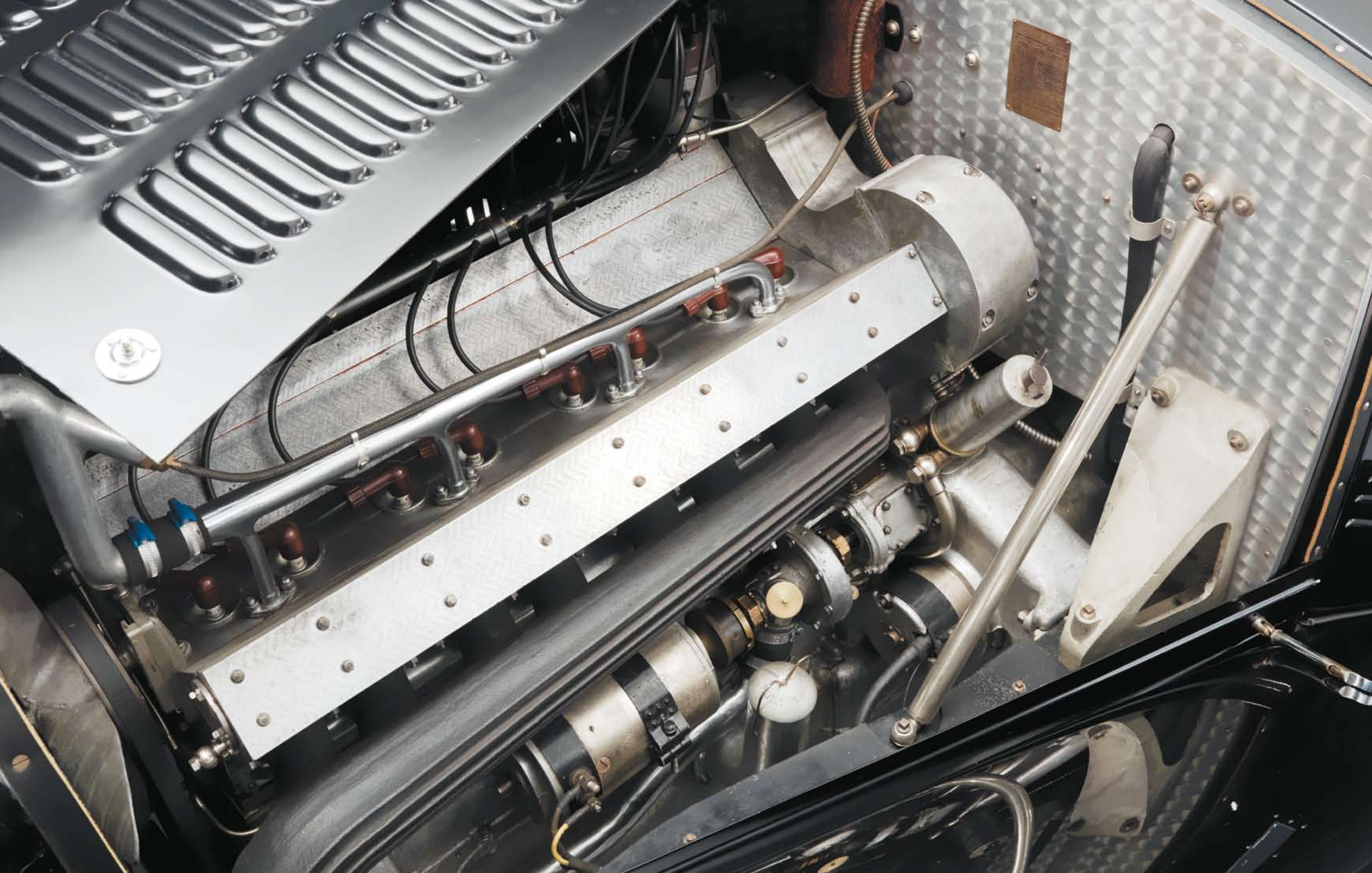
Chassis 57250 was transported from Molsheim to Geneva during this first week of February 1935. The car was undoubtedly entrusted to the Gangloff workshop. La carrosserie G. Gangloff S.A founded in 1830, was on avenue Blanc-Sécheron in Geneva. Few Bugatti were still bodied by this workshop since Bugatti worked in strict collaboration with the workshop in Colmar. George Gangloff bought the Wiederkehr coachbuilder in Colmar in 1927. He founded a branch in Bern in 1929. The work at the Geneva workshop was supported until 1936. Financial problems then forced Gangloff to sell his business to two of his workshop managers. We know of a faux cabriolet on a type 50 chassis that was created by Gangloff Geneva in 1931. Chassis 57250 appears to have been the only Type 57 given to the Geneva coachbuilder, and was certainly the last Bugatti to be built there. The construction of this coupé took about two months as the only Bugatti registered in 1935 in the Geneva region was in April. The chassis had been delivered at the start of February. That summer, the Bugatti took part in a Concours d'Elégance in front of the Palace d'Ollon-Villars, as the photo shows here. The Gangloff plaque can be made out at the base of the door. The photo has the inscription on the reverse : « Bugatti élégance Suisse 35 ». The attire of the audience in front of the palace, situated at an altitude of 1,300m suggests that it was a pleasant summer's day. The Concours d'Elégance was held on the place des sports in front of the palace tennis courts. The edition of the newspaper « La Patrie Suisse » dated 19 September 1936 published a snapshot of the Bugatti in a race called la radio-estafette suisse. Cars, bikes, runners and motorcyclists travelled a distance of 800km. The Bugatti coupé was

relaient sur une distance de 800km. Le coupé Bugatti est photographié à Versoix, lors de la remise du témoin par un motocycliste. André Turrettini aime le sport et les voitures rapides. Aux Bugatti succéderont des Aston Martin. Les souvenirs familiaux relatent quelques accidents et tôles froissées. Un document photo montre la voiture accidentée à Cully entre Vevey et Lausanne. Le cliché porte les mentions « voiture Turrettini ». La plaque d'immatriculation GE 18262 à Genève indique sans doute sa résidence de Camp Rigot à Bellevue, où se trouve la maison familiale. L'accident doit se situer peu de temps après l'achat, soit en 1936-1937. La voiture portait avant sa restauration une plaque de carrossier, indiquant sans doute le nom de l'atelier responsable des réparations suite à l'accident de Curry. Il s'agit de la Carrosserie Fontana 3 rue du Simplon à Renens, près de Vevey. Cet atelier ne semble pas avoir réalisé de caisses pour des voitures de luxe, mais était réputé pour ses travaux de réparations. A.Turrettini reste fidèle à sa Bugatti plus de dix ans. Il la conserve pendant toute la durée de la guerre et ne s'en sépare qu'en 1948. Le véhicule est proposé à la vente dans les petites annonces de la Revue Automobile de Bern le 28 novembre 1948. Le texte précise : « Bugatti 57 coupé, 3 places, parfait état, cause double emploi. Prix Fr .7000. Pour rens : Garage du Lac, Bellevue, Genève. » Il ne fait aucun doute qu'il s'agisse bien de la Voiture d'A.Turrettini. Le « Garage du Lac » est situé route de Lausanne, dans la commune de Bellevue, où le médecin possède sa maison de famille. Eugène Hönninger responsable du garage entretient depuis toujours les belles voitures d'A.Turrettini. Ce mécanicien s'est formé à Versoix en travaillant pour J. Villars qui possédait une écurie de voitures de courses au début des années trente. E.Hönninger s'installe à Bellevue vers 1934. En ce mois de novembre 1948, la famille Turrettini s'agrandit avec la naissance d'un fils Jean-Michel. Le praticien s'offre alors le magnifique Cabriolet Aravis Gangloff 1939 qui appartenait à H.Trümpy de Glarus. Le Coupe 57 Gangloff de 1935 reste dans la région de Genève car nous le retrouvons au début des années cinquante enregistré sous le numéro GE 25061 « Bugatti type 57 châssis 57250, limousine noire » au nom de CHENEVIERE Yves représentant. Genève. Les Bugatti à carrosserie fermées sont souvent mentionnées limousine dans les documents de Police Suisse, même lorsqu'il s'agit de coupés deux places. Le fait que le châssis 57250 soit encore à Genève, roulant dans les années cinquante, renforce notre conviction qu'il s'agit bien de la voiture d'A.Turrettini. Yves Chenevière (1911-1978)

photographed at Versoix, during the exchange of the relay button by a motorcycle. André Turrettini loved sport and fast cars. After Bugatti there were Aston Martins. Family recollections tell of various accidents and dented metal. A photographic document shows the car having had an accident at Cully between Vevey and Lausanne. The snapshop carries the words « voiture Turrettini ». The registration plate GE 18262 from Geneva refers to his residence Camp Rigot in Bellevue, which was his family home. The accident must have happened soon after he bought the car, in 1936 or 1937. Before it was restored, the car wore a coachbuilder's plaque that must have indicated the name of the workshop responsible for the repair work following the accident at Curry. This was the Carrosserie Fontana stuated at 3 rue du Simplon in Renens, near Vevey. This business appears not to have built bodies for luxury cars but was renowned for repair work. Turrettini remained faithful to his Bugatti for more than ten years. He kept it throughout the war, only sold it in 1948. The car was advertised for sale in a small ad in the magazine Automobile de Bern on 28 November 1948. The text read: « Bugatti 57 coupé, 3 places, parfait état, cause double emploi. Prix Fr .7000. Pour rens : Garage du Lac, Bellevue, Genève. » There is no doubt that this was Turrettini's car. The « Garage du Lac » was on the road to Lausanne, in Bellevue, where the doctor had his family home. The manager of the garage, Eugène Hönninger, had always looked after Turrettini's cars. This mechanic had trained in Versoix, working for J.Villars who owned a stable of racing cars at the start of the 1930s. Hönninger set up business in Bellevue in 1934. During November 1948, the Turrettini family was expanding with the birth of a son Jean-Michel. The doctor therefore bought himself the magnificent 1939 Aravis Gangloff cabriolet that had belonged to H.Trümpy from Glarus.

The 1935 Coupe 57 Gangloff remained in the Geneva area and we come across it again at the start of the 1950s registered with the number GE 25061 « Bugatti type 57 châssis 57250, limousine noire » in the name of CHENEVIERE Yves, Geneva. The Bugatti with closed bodies are often referred to as limousines in Swiss police documents, even for two-seater coupés. The fact that chassis 57250 was still driving around in Geneva, during the 1950s, reinforces our conviction that this is Turrettini's car. Yves Chenevière (1911-1978) kept the car until the engine gave





conserve sans doute l'auto jusqu'au moment ou le moteur rend l'âme. En effet, la Bugatti est retrouvée vers 1955 à Genève, sur la rive gauche du lac, dans un garage du quartier des Eaux Vives, celui du mécanicien GAILLEPAN. Ce dernier a récupéré une partie de la clientèle Bugatti de l'agent Sechaud dont il était un des meilleurs ouvriers. Il ouvre un petit garage rue du Roveray. L'atelier, derrière de grandes portes vitrées, face à des box pour voitures, ne peut contenir que deux ou trois autos, presque toutes des Bugatti. La voiture y est découverte par un genevois passionné de Bugatti : Michel DOVAZ, né en 1928, découvre le monde des Bugatti en 1948. Il acquiert cette année-là son premier Pur-Sang, un type 49 cabriolet, chez Roger Teillac avenue de Suffren à Paris. Plus de vingt Bugatti passeront entre ses mains durant les années cinquante. Il garde un souvenir précis de son Coupé 57 : Selon M. Dovaz, la voiture aurait été présentée à un Salon de l'Automobile de Genève. Si l'information est exacte, il devrait s'agir du Salon de mars 1935.La réalisation de la caisse aurait alors dû se faire en moins de cinq semaines. Dans le garage de Gaillepan, se trouvait cette voiture sans moteur. Elle aurait sans doute été vouée à la destruction en l'absence de mécanique disponible. Dovaz se procure le moteur d'une 57 qui appartenait à Raoul Wander, un bernois, propriétaire d'une compagnie d'aviation. M. Dovaz met le reste de la voiture à la casse. Dans un local de fortune à Genève, Dovaz installe lui-même le moteur dans le Coupé 57 avant de le ramener sur Paris. La carrosserie était assez fatiguée. Les bois très secs se fendaient. M. Dovaz utilise la voiture sans la restaurer pendant un certain temps. Le véhicule est garé comme plusieurs autres de ses Bugatti dans les rues autour du jardin du Luxembourg, près de son domicile du 95 Boulevard Saint Michel. Un matin le capot, grande et belle pièce en aluminium, disparaît; il ne sera pas remplacé et la Bugatti ne roulera plus.

up the ghost. The Bugatti was then found in 1955 in Geneva, on the left bank of the lake, in a garage in the Eaux Vives neighbourhood, belonging to the mechanic GAILLEPAN. He had taken on a proportion of the Bugatti clients from the Sechaud dealer, being one of their best mechanics. He opened a small garage on the rue du Roveray. The workshop, behind large glass doors only had room for two or three cars, nearly always Bugatti. The car was discovered there by an enthusiast from Geneva : Michel DOVAZ, born in 1928, he first discovered the world of Bugatti motorcars in 1948. That was the year he acquired his first Pur-Sang, a Type 49 cabriolet, from Roger Teillac of avenue de Suffren in Paris. More than twenty Bugatti passed through his hands during the 1950s. He kept a vivid memory of his 57 coupé. According to Dovaz, the car was displayed at the Geneva Motor Show. If the information is correct, this must have been in March 1935. The body must therefore have been built in less than five weeks. In Gaillepan's garage lay this car without its engine. It would probably have been destroyed in the absence of a suitable mechanic. Dovaz procured the engine from a Type 57 belonging to Raoul Wander from Bern who was the owner of an aviation company. Dovaz scrapped the rest of the car: In makeshift premises in Geneva, he installed the engine into the 57 coupé himself before taking the car back to Paris. The bodywork was rather tired. The wood was dry and cracking. Dovaz used the car for a while without restoring it. The vehicle was parked, like several other of his Bugatti, in streets around the jardin du Luxembourg, near his home at 95 Boulevard Saint Michel. One morning the bonnet, a large and beautiful piece of aluminium, disappeared ; it wasn't replaced and the Bugatti didn't drive again.

Le moteur porte actuellement les numéros 59294/ 141. Ce numéro de série sera utilisé sur le cabriolet Vanvooren de M. Dovaz châssis 57407. Le coupé 57250, reçoit dans le même temps les papiers de 57407. Ainsi le 25 septembre 1956, le châssis 47407 est immatriculé sous le numéro 8296 BJ 75 au nom de Michel Dovaz. En 1956, sous cette identité, peuvent circuler le cabriolet Vanvooren ou le coupé Gangloff. En mai 1958 le cabriolet Vanvooren est revendu sous le numéro 57294. En 1964, le coupé 57 quitte Paris accompagné d'une quarantaine d'autres voitures dont huit Bugatti. La collection de M. Dovaz s'en va dormir pendant vingt dans une vieille ferme du petit hameau de Villemaréchal en Seine et Marne. La découverte de ses belles au bois dormant en 1983 par des journalistes en manque de sensations, forcent le propriétaire à un déménagement spectaculaire de la collection qui compte alors une soixantaine de véhicules. Le Coupé 57 et les autres Bugatti sont exposées en 1989-1990 dans un ancien garage de Sarlat transformé en Musée. A la fermeture de l'exposition, la voiture et six autres Bugatti sont cédées à Jean-Michel BONABOSCH, un industriel lyonnais. Celui-ci a créé en 1983 les Laboratoires Domilens qui deviennent rapidement leader européen des implants oculaires par la fabrication de cristallins artificiels. La belle aventure dure dix ans. J-M. Bonabosch est contraint par des problèmes financiers de revendre sa collection aux enchères, à l'Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux, étude de Maître J-C Anaf, en 1993. Le 16 mars 1993, le coupé 57 est acquis pour 850.000ff par un amateur italien, toujours propriétaire de cette magnifique automobile. En 1996, il confie la voiture pour une restauration totale à l'atelier Novaira de Turin qui vont en faire un joyau et lui redonner le même éclat que lorsqu'elle sortait des ateliers Gangloff. Ce long travail de remise en état s'est achevé cette année.

The engine bears the numbers 59294/ 141. This series number was used on the Vanvooren cabriolet, chassis 57407, belonging to Dovaz. The coupé 57250, meanwhile, received the papers for 57407. Thus, on 25 September 1956, chassis 47407 was registered with the number 8296 BJ 75 in the name of Michel Dovaz. In 1956, therefore, either the Vanvooren cabriolet or the Gangloff coupé were driving with this identity. The Vanvooren cabriolet was sold in May 1958 with the number 57294. In 1964, the coupé 57 left Paris along with some forty other cars including eight Bugatti. The collection belonging to Dovaz lay untouched for some twenty years in an old farm in the hamlet of Villemaréchal in Seine et Marne. The discovery of these sleeping beauties in 1983, by journalists in need of a story, forced the owner to move this spectacular group of cars that now amounted to about sixty. The 57 coupé and the other Bugatti were put on display in 1989-1990 in a former garage in Sarlat that had been turned into a museum. When the exhibition finished, the car and six other Bugatti were sold to Jean-Michel BONABOSCH, an industrialist from Lyon. He founded the Laboratoires Domilens in 1983 which quickly became European market leaders in ocular implants, through the manufacture of artificial lenses. The adventure lasted for some ten years, and then, plagued by financial problems, he was forced to sell his collection at auction, in the Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux, run by the auctioneer Maître J-C Anaf, in 1993. On 16 March 1993, the 57 coupé was bought for 850,000ff by an Italian enthusiast, who is the owner of this magnificent automobile today. In 1996, he entrusted the car to the Novaira workshop in Turin to be completely restored. They have created a jewel that now shines as brightly as the day it left the Gangloff workshop. The long restoration process was completed this year. Pierre-Yves LAUGIER pour ARTCURIAL April 2013





258

Titre de circulation anglais

English V5

Châssis n° 7010

Moteur n° 52863

• Histoire incroyable

• État d'origine bien préservé

• Modèle intéressant et original

• Incredible history

• Well-preserved original condition

• Original and interesting model

32 000 – 40 000 €

Un des 14 modèles Sport répertorié / *On of 14 Sports models listed*

1948 LEA FRANCIS 14 HP SPORT ROADSTER

Bien que peu connue, la marque Lea-Francis est née en 1904 et son histoire a connu plusieurs arrêts et rebondissements. Elle produisait des voitures de faible diffusion et de fabrication soignée. L'histoire de la Lea-Francis que nous présentons est celle dont rêve tout collectionneur. Dans les années 2010, un certain Rick Capella fait l'acquisition d'une maison en Toscane. Lorsqu'il y emménage, il découvre dans le garage une curieuse automobile, qui n'est autre qu'une Lea-Francis 14 HP Sports ! D'après le Lea-Francis Owners Club, "cette voiture immatriculée SBO 338 appartenait à J. Sampson. Nous en avions entendu parler pour la dernière fois en 1976, et elle était supposée perdue. Elle est probablement restée 20 ans entre les mêmes murs." Toujours selon le club, il s'agit d'une des quatorze exemplaires survivants répertoriés de ce modèle 14 HP Sports et, avant de passer entre les mains de J. Sampson, elle n'avait connu que trois autres propriétaires. Cette voiture intéressante est dotée d'un moteur quatre cylindres 1,8 litres à la distribution particulière, dotée de deux arbres à cames placés haut dans le bloc et commandant chacune une rampe de culbuteurs, selon une configuration comparable à celle de certains moteurs Era ou Talbot. Sa carrosserie roadster est bien conservée, de même que l'élégant tableau de bord en alu bouchonné comportant de beaux instruments Jaeger sur fond blanc. Le grand volant à quatre branches comporte un gros moyeu portant plusieurs petits leviers de commande. Il s'agit d'une automobile intéressante et rare, dont l'histoire et la qualité de préservation ne peuvent manquer de séduire les amateurs.

Although not widely known, the Lea-Francis marque dates back to 1904 and experienced various twists and turns throughout its long history. It produced small numbers of cars with a high level of craftsmanship. The story of the Lea-Francis on offer is something that all collectors dream of. During the 2010s, a certain Rick Capella acquired a property in Tuscany. On moving in, he discovered a curious automobile in the garage, which turned out to be none other than a Lea-Francis 14 HP Sports! According to the Lea-Francis Owners Club, « this car, registered SBO 338, used to belong to J Sampson. We last heard of it in 1976, and thought that it had been lost. It probably stayed within the same four walls for 20 years. ». Also according to the Club, this is one of fourteen listed surviving examples of the 14 HP Sports, with only three owners before it passed into Sampson's hands. This interesting car is fitted with a four-cylinder 1.8-litre engine with two camshafts mounted high in the block each operating a line of valves, similar to the configuration seen on certain Era and Talbot engines. The roadster body has been well conserved, as has the elegant dashboard in machine-turned aluminium displaying Jaeger instruments on a white background. The large four-spoke steering wheel has a central hub with several small operating levers. Here is a rare automobile, with an interesting history and in a well-preserved condition that is ready to attract the attention of enthusiasts.

259

Carte grise française

French title

Châssis n° 530365

• L'élégance des années 1930

• Belle présentation d'origine

• Une voiture à vivre !

• The elegance of the 1930s

• In beautiful original condition

• A car to live with

18 000 – 24 000 €

1932 RENAULT VIVASTELLA COACH

Une des caractéristiques des Renault au début de leur histoire, est la position du radiateur, derrière le moteur. C'est extrêmement commode pour l'accessibilité mais, avec l'augmentation des performances, le refroidissement devient insuffisant. Renault adopte donc une position de radiateur plus conventionnelle à partir de 1930 et, en 1932, toutes les versions six et huit-cylindres reçoivent une très élégante calandre en coupe-vent inspirée des Chrysler américaines. La Vivastella en bénéficie comme les autres, son robuste moteur 3,2 litres lui offrant des performances supérieures à la moyenne. Ce très joli coach a été acquis en 2006 par son actuel propriétaire, un pilote français très connu, grâce à une petite annonce. La voiture était entre les mains d'un amateur marseillais qui l'utilisait de temps en temps pour rejoindre sa villa de Cassis. Cette Vivastella est étonnante d'originalité. Sa présentation est telle que, pour nous, sa peinture est celle d'origine et son intérieur n'a jamais été restauré. A regarder cette Renault, les 30 000 km qu'affiche le compteur paraissent être ceux d'origine. L'intérieur est en tissu gris et l'habitacle baigne dans une délicieuse ambiance, le dessin du tableau de bord constituant un vibrant hommage à l'Art Déco des années 1930. Le pare-brise peut s'entrouvrir pour fournir un agréable courant d'air par temps chaud, et l'on découvre dans le coffre deux valises sur mesure, dans le plus pur style d'avant-guerre. Rare et intéressant, avec son moteur six-cylindres, ce modèle est facile à entretenir et à utiliser. Dans cette carrosserie coach, il est encore plus séduisant.

One characteristic of Renault at the beginning of their history was the position of the radiator behind the engine. This was extremely convenient for access, but with increased performance, cooling became insufficient. Renault began adopting a more conventional position of the radiator from 1930 and in 1932, all the six and eight-cylinder models got a very elegant grille somewhat inspired by American Chryslers of that period. The Vivastella benefited from another aspect, its robust 3.2-liter engine offering above-average performance. This beautiful coach was acquired in 2006 by its current owner, a well-known personality, thanks to a classified ad. The car was in the hands of a Marseille enthusiast who used to occasionally drive this car to his villa in Cassis. This Vivastella is in amazingly original state. Its condition is such that, for us, it is still in its original paint and the interior has never been restored. A look at the Renault that has covered just 30,000 km appears to be displayed by the original counter. The interior is in grey cloth which bathes the interior in a delightful atmosphere, the design of the dashboard providing a tribute to the Art Deco styles of the 1930s. The windshield can be moved to allow pleasant warm air to come in and the car has two suitcases to measure in the trunk in the style of pre-war cars of class. Rare and interesting, with its six-cylinder engine, this model is easy to maintain and use. In the coach body style, it is even more attractive.

214

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS



260

Titre de circulation français

French title

Châssis n° 136038

• Cabriolet quatre places

• Très belle restauration

• Modèle rare

• Four-seater cabriolet

• Superb restoration

• Rare model

50 000 – 70 000 €

1937 MERCEDES 170 V CABRIOLET B

Le "V" de la Mercedes 170 V lancée en 1936 signifiait "Vorn", ce qui correspondait à un moteur à l'avant, en opposition au H ("Heck") de la 170 H dont le moteur était à l'arrière. La première a bien sûr connu une diffusion bien plus importante, étant un des modèles les plus vendus de la marque, grâce à ses qualités de robustesse et de simplicité d'utilisation et d'entretien. Dotée d'un quatre-cylindres 1,7 litres, sa carrière va même se poursuivre après-guerre, dans une version légèrement modifiée.

L'actuel propriétaire de cette belle Mercedes en a fait l'acquisition en 2009 auprès d'un médecin de Saint-Maur, qui l'avait fait restaurer il y a une quinzaine d'années par l'atelier des frères Granga, à Pontault-Combault. La remise en état avait été entreprise avec soin et dans les règles de l'art, si bien que cette voiture offre aujourd'hui une présentation magnifique, avec une très belle peinture. L'intérieur est à l'avenant, avec une sellerie en cuir havane de superbe qualité, des moquettes assorties et une capote refaite comme à l'époque, avec doublure en Alpaga. Les chromes ont été refaits, apportant à l'ensemble la touche de brillant qui en rehausse l'allure. La mécanique fonctionne bien, les freins ont été refaits par l'actuel propriétaire et le faisceau électrique a également bénéficié d'une réfection. La voiture repose sur cinq pneus neufs.

Dans cette rare version "Cabriolet B", cette voiture offre quatre places sous capote, ce qui permet de partir en balade à plusieurs. Un atout important pour profiter pleinement des qualités de fabrication et du confort de cette petite Mercedes.

The « V » in Mercedes 170 V, the model launched in 1936, stands for « Vorn », or “front” for front-engined, as opposed to the H (Heck) of the rear-engined 170 H. Of the two, the 170 V was produced on a much larger scale, and being robust and easy to use and maintain, it proved to be one of the marque's most successful models. Fitted with a 1.7-litre four-cylinder engine, its career continued after the war in a scarcely modified form.

The current owner of this handsome Mercedes acquired the car in 2009 from a doctor from Saint-Maur, who had restored it some fifteen years earlier. The work, carried out meticulously by the Granga brothers in Pontault-Combault, was of such a high standard that the car remains in magnificent condition today, displaying excellent paintwork. The interior is also excellent, boasting superb quality tan leather upholstery, matching carpets and period style alpaca-lined hood. The chrome has been refurbished giving an added gleam to this wonderful motorcar. Mechanically, the car functions well, the brakes have been refurbished by the current owner and the electrics have also benefitted from work. The car is fitted with five new tyres.

In this rare « Cabriolet B » version, the car offers four seats under cover, allowing several passengers the opportunity to take to the road and enjoy this well-engineered and comfortable Mercedes.





261

Carte grise française
French title

Châssis n°
18701203396/51
Moteur n°
M 180 / 180.9277500583
Carrosserie / Body n°
18713000161/51

- Véritable cabriolet 4 places
- Entretien suivi
- Modèle peu courant

- A true 4-seater cabriolet
- Service properly monitored
- An unusual model

100 000 – 130 000 €

1952 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A

Au premier « Frankfurt International Motor Show » en Avril 1951, Daimler-Benz dévoila avec fierté les modèles 220 et 300, tous deux motorisés par des six cylindres en ligne avec arbre à cames en tête. A l'exception de son moteur moderne de 2,2 litres et 80 ch le modèle 220 était déjà basé sur la 170 S, elle-même descendant en droite ligne de la 170 V d'avant-guerre. Vu que les nouveaux modèles étaient plus puissants et un peu plus lourds, les roues avant des modèles 220 étaient équipées de freins « duplex ». Comme la 170 S, la 220, était offerte en trois carrosseries : berline, cabriolet A et cabriolet B. Un coupé fut disponible plus tard à la demande de clients importants. En Novembre 1953, le pare-brise plat du cabriolet A fut remplacé par une glace légèrement incurvée, et 1955 vit la fin de la production du modèle avec seulement 1167 exemplaires.

La voiture présentée, française d'origine, est dans les mains du propriétaire actuel depuis 1990. En 1993, un moteur neuf d'origine du même type 180, fourni par Frédéric Fayaud de Luxembourg a remplacé celui d'origine. Ensuite les carburateurs ont été révisés, le démarreur, la dynamo et le système d'alimentation d'essence afin d'éviter les problèmes de « vapor lock ». Une pompe électrique a été ajoutée et le système de freinage a été entièrement refait récemment ainsi que l'embrayage, les roulements et la direction. Elle est chaussée de pneus Michelin X qui lui assure une excellente tenue de route. Un manuel de bord et une revue technique accompagnent la voiture. On soulignera la banquette arrière repliable, de belles boiseries en palissandre et une radio Becker d'époque qui fonctionne, doublée d'une radio moderne. Cette très belle voiture, a été utilisée régulièrement depuis plus de vingt ans et choyée par son propriétaire. Partir en promenade à son bord est un ravissement.

At the first "Frankfurt International Motor Show" in April 1951, Daimler-Benz proudly unveiled the models 220 and the 300, both powered by six-cylinder engines with overhead camshafts. With the exception of the modern 2.2-litre engine the 80bhp model 220 was already based on the S 170, itself tracing its lineage back to the 170 V before the war. Given that the new models are more powerful and a little heavier, the front wheels of the 220 featured brakes with "duplex". Like the 170 S, the 220 was also available in three body styles: sedan, convertible A and convertible B. A coupe was available later at the request of important customers. In November 1953, the flat windshield cabriolet A was replaced by a slightly curved glass, and 1955 saw the end of production of the model with only 1167 units made.

The car presented here is a French delivery model in the hands of the current owner since 1990. In 1993, an original of the same type 180 engine, provided by Frederick Fayaud of Luxembourg, has replaced the original. The carburetors were revised then, the starter, the dynamo and the fuel supply system to avoid the problems of "vapour lock". An electric pump was added and the braking system was completely redone recently as well as the clutch, bearings and steering system. The car has Michelin X tires which ensure excellent handling. A manual and a technical review come with the car. The folding rear seat, the beautiful rosewood paneling and a Becker vintage radio works very well, coupled with a modern radio, one should mention. This beautiful car has been used regularly for over twenty years and has been cherished by its owner. Going for a cruise in this car would be a real delight.





262

Carte grise française

French title

Châssis n° AM300/3/1744

Moteur n° DBD 1429

• Livrée neuve a Alger via la Franco-Britannic Auto

• Même propriétaire depuis 1978

• Probablement moins de 50 exemplaires produits

• Modèle authentiquement sportif et rare

• *Delivered new in Algiers via the Franco-Britannic Auto*

• *Same owner since 1978*

• *Probably less than 50 examples ever produced*

• *Genuinely sporty and an unusual model*

160 000 – 200 000 €

Rare version à moteur DBD d'origine / *Original LHD, with factory DBD engine from new*
1958 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ

Si dans le film Goldfinger, James Bond pilote une Aston Martin DB5, le roman fait état d'une "Aston Martin III", dont on peut supposer qu'il s'agit d'une DB2/4 MkIII, ou DB MkIII. C'est donc la première Aston Martin de l'agent secret britannique !

D'après l'ouvrage de Jacques-Louis Bertin et Arnald Millereau, "Aston Martin coupés et cabriolets" (ETAI), cette voiture a été livrée neuve par l'intermédiaire du garage Franco-Britannic à un client basé à Alger, et il s'agit de la seule Aston Martin DB MkIII à moteur DBD livrée neuve en France en 1958. Ce moteur 3 litres double arbre était disponible en option et recevait une pipe d'admission à trois carburateurs SU HV6, ce qui faisait passer la puissance à 180 ch. La production totale de DB MkIII dotées de ce moteur serait inférieure à 50 exemplaires.

En 1978, cette voiture est passée entre les mains de l'actuel propriétaire, qui va la conserver parmi une collection de véhicules militaires. Il y a sept ans, la carrosserie a bénéficié d'une restauration totale avec mise à nu de la tôle avant d'être repeinte dans une belle teinte gris clair. La mécanique a suivi plus tard, avec une réfection dans les ateliers Pastor, à Nice, avec pose d'un collecteur d'échappement neuf, un dossier photographique témoigne de ces travaux. La voiture est équipée de frein à disque à l'avant, option d'époque appréciable. Équipé d'un Tripmaster et d'un lecteur de cartes, ce beau coupé est prêt à participer aux rallyes ou épreuves de régularité auxquels souhaitera l'inscrire le nouveau propriétaire, à moins qu'il ne préfère profiter simplement de cette voiture pour des balades ou des voyages sur les jolies routes de France.

De présentation correcte, il présente le charme des premières DB, avec le brio d'une mécanique plus évoluée et facile à utiliser que celle des DB2 dans une déclinaison particulièrement rare et sportive qui ne peut qu'en augmenter la valeur sur le marché actuel très sélectif.

Though in the film Goldfinger, James Bond drove an Aston Martin DB5, the novel referred to an "Aston Martin III", which can be assumed that it would be DB2/4 MkIII, or DB MkIII. So this is the real first Aston Martin of the British secret agent!

According to the work of Jacques-Louis Bertin and Arnald Millereau, "Aston Martin Coupes and Convertibles" (FORESTAY), this car was delivered new through the garage Franco-Britannic to an Algiers-based client, and this was the only Aston Martin DB MkIII motor DBD that was delivered new in France in 1958. This 3-liter dual overhead engine was optional and received an intake pipe with three SU HV6 carburettors, which raised max power to 180bhp. The total production of DB MkIII with this engine would be less than 50.

In 1978, the car went into the hands of the current owner, who kept it in a collection of mainly military vehicles. Seven years ago, the body received a total restoration with the chassis exposed, before being repainted in a beautiful light gray tint. The mechanicals followed later with the work done at the workshops of Pastor in Nice, where a new exhaust manifold was installed, a photographic record reflecting the work done. The car is equipped with disc brakes at the front, a very significant option at that time. Equipped with a Tripmaster and a card reader, this beautiful coupe is ready to participate in rallies or regularity tests that the new owner may wish to, unless he prefers to just enjoy this car for peaceful tours on the beautiful roads of France. In good condition, this car has the charm of the first DB, with the brilliance of a more advanced car that is easier to use than a DB2, in a particularly rare and sporting version, which can only increase the value of this car given its very exclusive mechanicals.

220

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS



Voiture de compétition
Competition car

Chassis n° 55/SEB/2

- Dans sa configuration originale
- Parfaitement opérationnelle
- Éligible dans les grandes épreuves historiques

- *Original configuration*
- *Fully operational*
- *Eligible for all major historic events*

140 000 –180 000 €

Ex-Sebring 1955

1955 LOTUS MK IX BARQUETTE COMPÉTITION

La Mk IX est une Lotus dérivée de la Mk VIII, qui est la première barquette biplace à carrosserie enveloppante de Colin Chapman. Comme elle, la Mk IX est conçue autour d'un châssis tubulaire léger en acier, habillé de panneaux en aluminium. La carrosserie a été dessinée par Frank Costin (le "Cos" de Cosworth), et fabriquée par Williams & Pritchard. La suspension avant est indépendante et l'on trouve à l'arrière un essieu De Dion, avec freins à tambours "in-board". La Lotus IX peut être équipée du moteur MG 1500, mais sa configuration la plus fréquente est le Coventry-Climax 1 100 cm3. Grâce à son dessin très aérodynamique et à sa légèreté, cette voiture fait alors des merveilles dans sa catégorie, que ce soit en Europe ou aux États-Unis. En France, Colin Chapman s'engage en 1955 aux 24 Heures du Mans avec Ron Flockhart mais, à mi-course, il est disqualifié, un peu abusivement semble-t-il, pour s'être extrait du sable d'Arnage avant d'avoir reçu l'aval des commissaires de piste. Au total, trente exemplaires de Lotus Mk IX ont été produits.

The Lotus Mk IX was derived from the Mk VIII, Colin Chapman's first full-bodywork two-seater barchetta. As with the Mk VIII, the Mk IX was designed around a lightweight steel tubular chassis, fitted with aluminium panels. The body was designed by Frank Costin (the « Cos » in Cosworth), and built by Williams & Pritchard. It had independent front suspension and a rear De Dion axle, with « in-board » drum brakes. The Lotus IX could be fitted with a 1,500cc MG engine, but the most common configuration involved the Coventry-Climax 1,100cc engine. With its low weight and aerodynamic design, the car performed brilliantly in its class, both in Europe and the US. In France, Colin Chapman took part in the 1955 Le Mans 24 Hours with Ron Flockhart, but was disqualified during the race, rather unfairly perhaps, for getting himself out of the gravel at Arnage without the marshalls' authority. In total, thirty examples of the Lotus IX were built.

Cette Lotus Mk IX présente un historique particulièrement intéressant et suivi. Il s'agit d'une des deux premières produites, pour les 12 Heures de Sebring 1955. Achetée par Bobby Burns, un amateur texan, elle est livrée par avion à New York et de là, part par la route jusqu'à Sebring, soit plus de 2 500 km, avec ses deux pilotes Norman Scott et Sam Samuelson, comme le rapporte un article d'Autosport de mars 1955. On se doute que, dans ses conditions, la voiture manque de mise au point, ce qui ne l'empêche pas d'occuper à la huitième heure la première place de sa catégorie, avant qu'une pierre ne vienne percer le carter d'huile et mettre fin aux espoirs de l'équipe. C'est le premier engagement d'une Lotus lors d'une épreuve d'endurance internationale, avant même celui de la Lotus Mk IX des 24 Heures du Mans.

Son propriétaire l'engage à nouveau dans d'autres courses SCCA et, en septembre, Norman Scott remporte les Fairfax National Races. Bobby Burns cède ensuite sa voiture pour 4 500 \$ et, en 1956, elle est entre les mains de Hamilton Presteridge qui l'engage notamment aux Mansfield Louisiana National Races en novembre 1956 et mars 1957,

This Lotus IX has a particularly interesting, continuous history. It was one of the first two built, for the Sebring 12 Hour race in 1955. Bought by Bobby Burns, a Texan enthusiast, it was delivered to New York by plane and from there by road to Sebring, the 2,500km journey driven by entrants Norman Scott and Sam Samuelson, as reported in an Autosport article in March 1955. This wasn't the best preparation for the race perhaps, but it didn't prevent them leading the class in the eighth hour before a stone pierced the oil sump and put an end to their dreams. It was the first Lotus entry in an international endurance race, coming before the Le Mans 24 Hours attempt.

The owner entered other SCCA races and, in September, Norman Scott won the Fairfax National Races. Bobby Burns then sold the car for \$4,500 and in 1956 it was acquired by Hamilton Presteridge who entered the Mansfield Louisiana National races in November 1956 and March 1957, before parting with the car. During the early 1960s it belonged to Wendell Green. The Green family, father and son, ran





Douze heures de Sebring 1955

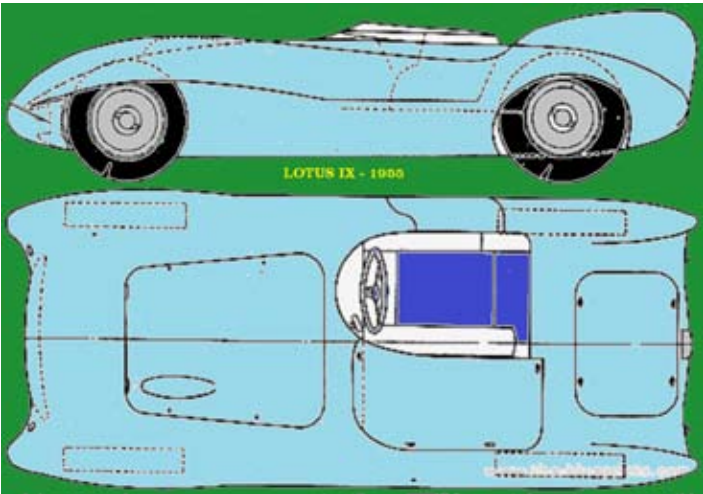
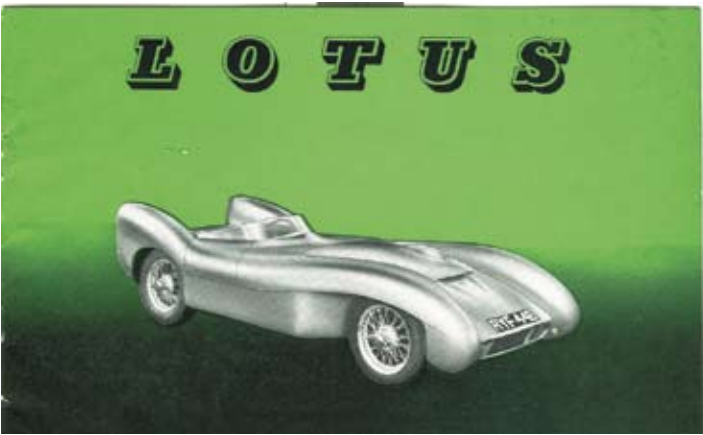


Douze heures de Sebring 1955



avant de s'en séparer. Au début des années 1960, elle appartient à Wendell Green. La famille Green, père et fils, la fait courir au Texas et en Californie en 1961 et 1962 avant de l'échanger contre une Lotus Eleven sans moteur. Entre 1962 et 1970, elle appartient à Tito Nappi qui l'équipe d'un V8 Chevrolet, avant de l'échanger à Don Kruzan, pour des pièces Alfa Romeo. En 1971, elle est achetée par Clark Lance qui installe à nouveau dans la voiture un moteur correct avant de la céder en 2002 à Pierre Pinelli. Celui-ci la fait restaurer par Mike Brotherwood, spécialiste reconnu de la marque, dans sa configuration d'origine. Seule amélioration, les freins avant à tambour sont remplacés par des disques, comme sur la voiture de Chapman au Mans. Il y a quelques années, séduit par l'histoire et l'allure de cette Lotus, l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Aujourd'hui, elle est livrée avec un moteur de rechange Coventry-Climax FWB complet avec carburateurs Weber 40DCOE (état d'usage à réviser), une boîte de vitesses d'occasion à réviser, six jantes supplémentaires et un lot de pièces diverses. Un ensemble de factures de 2011/2012 d'Équipe Europe, Brotherwood et divers totalise un montant de 60 000 euros environ.

the car in Texas and California in 1961 and 1962 before exchanging it for a Lotus Eleven without an engine. Between 1962 and 1970 it belonged to Tito Nappi who put in a V8 Chevrolet engine, before swapping it with Don Kruzan for Alfa Romeo spares. In 1971 it was bought by Clark Lance who re-installed the correct engine, selling it to Pierre Pinelli in 2002. Pinelli had the car restored by Mike Brotherwood, renowned marque specialist, to its original specification. Just one improvement was made: the front drum brakes were replaced with disc brakes, as Chapman had done for his car at Le Mans. The current owner bought the car a few years ago, enthralled by its history and appeal. Today it comes with a spare Coventry-Climax FWB engine, complete with Weber 40DCOE carburetors (in used condition, needing work), a spare gearbox for refurbishment, six spare wheels and various spare parts. Bills from 2011/2012 from Équipe Europe, Brotherwood and others totalling approximately €60,000 are included. This car has participated five times in Le Mans Classic and also in the Spa Classic, finishing every time. It is eligible for major international events such



Cette voiture a participé à Spa Classic et cinq fois au Mans Classic et a toujours rallié l'arrivée. Elle est éligible pour les grandes épreuves internationales comme les Mille Miglia, Goodwood Revival, Monterey Historic, sous réserve des choix des organisateurs. Particulièrement importante dans l'histoire Lotus comme première Mk IX engagée sur une épreuve internationale (l'autre Lotus de Sebring a disparu), elle comporte encore son châssis d'origine et sa carrosserie d'origine à 80%, ce qui est particulièrement rare sur une voiture de compétition. Extrêmement homogène, c'est une machine sure et parfaitement compétitive dans sa catégorie. Elle porte toute la philosophie de Colin Chapman, qui va rencontrer le succès que l'on sait au cours des années suivantes.



as the Mille Miglia, Goodwood Revival and Monterey Historic, subject to selection by the organisers. It has a special place in Lotus history, as the first Mk IX to take part in an international event (the second Sebring Lotus has disappeared). It still has its original chassis and 80% of the original body, which is rare for a competition car. This is an extremely correct car, sound and highly competitive in its class. It is imbued with the philosophy of Colin Chapman and is destined to enjoy success for years to come.



264

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n°
GCATNU21006(01)
Moteur n° 52863

- Préparation Gr. 4 approfondie
- Construite pour la victoire
- Efficace et Fiable

- *Extensively prepared for Group 4*
- *Built to win*
- *Efficient and reliable*

40 000 – 60 000 €

1973 FORD ESCORT MK1 MODIFIÉE GR. 4

Les succès de la Ford Escort Mk1 en rallyes ont fait rêver toute une génération, avec à la clé un titre de Championne d'Europe des Rallyes 1968 et 1969, entre autres succès. La voiture que nous présentons roule sur les traces de ses devancières, avec une préparation Groupe 4 approfondie, qui a nécessité une mise à nu complète de la carrosserie. Les extensions d'aile ont été greffées selon la technique de l'étamage, et la caisse a été traitée dans un bain spécial. Tous les accessoires ainsi que la préparation mécanique et électrique sont neufs. La préparation de la carrosserie inclut : gros tunnel boîte et de pont, vitrages en Lexan avec sliders à l'avant, pare-brise feuilleté, jantes Minilite et peinture intérieure et extérieure très récente. Les travaux sur le train avant comportent: suspensions Bilstein à filets, freins ventilés, pincés larges et plaquettes M1144, traverse et supports moteur Gr. 4, direction directe 2.4 LHD et guides bronze, bras de suspension réglables et joints Uniball, croisillon de direction Gr. 4. A l'arrière, on trouve: pont Atlas (Capri 2) avec autobloquant ZF 75%, freins à disques, combinés filetés ressorts et amortisseurs Bilstein, kit quatre tirants, parallélogramme de Watts, caissons amortisseurs Gr. 4. Le moteur est un Ford RS 2000 type 2.0 avec culasse préparée et arbre à cames RL32, poulie à déphasage, carburateurs Weber 45, échappement latéral, collecteur d'échappement Big Bore, alternateur renforcé, carter aluminium cloisonné, gros radiateur en aluminium et limiteur de régime. L'ensemble développe 185 ch. Côté transmission, on trouve une boîte cinq rapports avec levier Quick Shift sur joints Uniball. L'intérieur est équipé de sièges baquets et harnais type aviation en cours de validation FIA, tableau de bord maison, "pedal box" compétition, embrayage à câble, tuyaux Aeroquip (aviation), frein à main hydraulique. La voiture comporte un réservoir essence de marque Premier, homologué. Construite pour gagner et de belle allure, cette machine de rallye saura séduire par la qualité de sa préparation.

The Ford Escort Mk1 dominated rallying in the late 1960s and early 1970s and clocked up endless victories, inspiring a whole generation. The Escort on offer follows in the footsteps of these formidable cars, having been prepared extensively to Group 4 specification, which has included taking the body back to bare metal. The wing extensions were welded using the correct techniques and the body shell has been dipped. All the accessories, the mechanical preparation and electrics are new. Work to the body has included : large gearbox and differential tunnel, Lexan windows with front sliders, laminated windscreen, Minilite wheels with recent paintwork inside and out. Work on the front axle includes : Bilstein suspension, ventilated brakes, wide callipers and M1144 pads, Gr 4 engine mountings, direct steering 2.4 LHD with bronze guides, adjustable suspension arms and Uniball seals, Gr 4 steering arms. At the back: Atlas axle (Capri 2) with limited slip diff ZF 75 %, disc brakes, Bilstein springs and shock absorbers, kit four tie-rods, Watts linkage, Gr 4 shock absorbers. It has a Ford RS 2000 2.0 engine with prepared cylinder head and RL32 overhead cams, Weber 45 carburettors, side exhaust Big Bore exhaust manifold, reinforced alternator, walled steel sump, large steel radiator and rev limiter. The engine produces 185 bhp. On the transmission, there is a five-speed gearbox with Quick Shift lever on Uniball joints. The interior has bucket seats, aviation type harnesses, competition pedal box, cable clutch, Aeroquip hoses (aviation), hydraulic hand brake. The car has a homologated Premier fuel tank. Built to win and with a great appearance, this rally machine will appeal for the quality of its preparation.

265

Carte grise française
French title

Chassis n°
ZLA831AB000585979

- Première main
- État exceptionnel pour ce modèle
- Voiture de légende

- *One owner*
- *Exceptional condition for this model*
- *Iconic car*

25 000 – 35 000 €

1994 LANCIA DELTA INTEGRALE EVO 2

Après plusieurs dérivé sportifs de la Delta (dont les S4 et HF 4WD), Lancia lance en 1988 la Delta Integrale, une spéciale d'homologation. Son arrivée sur le marché fait l'effet d'une bombe : son moteur 2 litres équipé d'un turbo développe 165 ch que la transmission intégrale permet d'exploiter magnifiquement. Lancia vient de lancer une machine redoutable, dont la tenue de route est un modèle du genre. Cette voiture va connaître plusieurs évolutions jusqu'à l'Evo II à culasse 16 soupapes et puissance de 215 ch. En rallye, la Delta HF va s'adjuger six titres consécutifs de championne du monde (1987-1992).

La voiture que nous présentons a été commandée par l'actuel propriétaire au Salon de Paris 1994 : il s'agit donc d'une première main, ce qui n'est pas fréquent pour ce genre de modèle. Affichant 167 000 km d'origine, cette Lancia Integrale a toujours été scrupuleusement entretenue par un propriétaire très méticuleux. Un dossier complet de factures, depuis l'achat, en témoigne et indique que les vidanges ont été effectuées dans les délais préconisés par le constructeur. Le bon de commande et la facture d'achat font partie du dossier, de même que les carnets d'entretien. On peut noter que l'embrayage a été remplacé pour la première fois à 140 000 km, ce qui souligne un mode de conduite respectueux de la mécanique. De couleur Verde York avec intérieur en cuir beige en parfait état, cette voiture présente un état de conservation exceptionnel pour ce modèle. Avec son historique détaillé, son entretien pointilleux et son état général sortant de l'ordinaire, cet exemplaire fait sans doute partie des plus beaux que l'on puisse trouver de ce modèle. Il permet donc d'exploiter sans arrière-pensées les qualités routières exceptionnelles de cette voiture conçue pour le rallye.

After several sporty derivatives of the Delta (including the S4 and HF 4WD), Lancia launched the Delta Integrale in 1988, a homologation special. Its appearance on the market had an explosive effect : the 2-litre turbocharged engine produced 165 bhp, which the transmission exploited magnificently. Lancia had produced a formidable machine with road-holding qualities that were in a world of their own. This car developed through several evolutions to the 215 bhp 16v Evo II. In rallying, the Delta HF won six consecutive world championship titles (1987 – 1992).

The Evo 2 on offer was ordered by the current owner at the 1994 Paris Motor Show, and is thus a one owner car, which is rarely seen with this type of model. With 167,000 km on the clock, this Lancia Integrale has always been carefully maintained by its meticulous owner. A complete file of invoices from new shows that fluids have always been changed within the period specified by the manufacturer. The order papers and bill of sale are included in the file, along with the service books. It is noted that the clutch was replaced for the first time at 140,000 km, evidence that the car has always been driven sympathetically. Presented in Verde York with beige leather interior in perfect condition, this car displays a level of conservation that is exceptional for this model. With detailed history, fastidious maintenance and outstanding general condition, this must be one of the best examples of this model it is possible to find. It offers remarkable driving qualities that can be exploited in a car designed for rallying, without a second thought.



266

Carte grise française
French title

Châssis n°
SCBZK26E53CX01168

•Déjà une voiture de collection rare

•Le must de la production Bentley

•Performante et luxueuse

•Already a rare collectors car

•A must-have Bentley model

•Performance and luxury

85 000 – 100 000 €

Un des 76 exemplaires produits / *One of 76 examples built*

2003 BENTLEY AZURE MULLINER

La Bentley Azure est la version décapotable de la Continental. Elle a été produite de 1995 à 2003. Celle-ci est une rarissime Mulliner construite à 76 exemplaire seulement. Il s'agit de la toute dernière version du must de l'automobile anglaise, vendue en 2003 au prix neuf de 360 285 €. Elle a été vendue neuve à Monaco et a ensuite été acquise par le propriétaire actuel en 2009 à l'occasion d'une vente aux enchères opérée par Me Escaut-Marquet, huissier à Monaco. Nous sommes nous-mêmes allé chercher cette superbe automobile pour la rapatrier à Paris, en passant par Limoges. Ces nombreux kilomètres, en plus de profiter décapoté du soleil printanier, nous ont permis de constater l'excellent fonctionnement de son moteur avec des accélérations impressionnantes, possibles grâce à son V8 et son turbocompresseur Garrett l'amenant de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes. Elle développe 385 chevaux à 4000 tours/mn. Son intérieur havane est d'une grande élégance et le tableau de bord, bi-couleur (bleu marine/ havane) lui donne une élégance suprême. Celle-ci possède l'installation téléphone et évidemment tous les équipements classiques que l'on peut attendre de ce type de voiture de luxe. Les derniers travaux ont été réalisés en juin 2010 par Bentley Monaco pour un montant de 6834 € ; elle avait 45 000 km, elle en a aujourd'hui 49 000. Il s'agit d'une très belle opportunité d'acquérir une automobile rare, à l'élégance indémodable et techniquement très avancée.

The Bentley Azure was the convertible version of the Continental produced between 1995 and 2003. The car on offer is a very rare Mulliner version, one of just 76 examples built and the final version of the highly desirable British automobile which sold new in 2003 for €360,285. This exmple sold new in Monaco and was bought by the current owner at an auction held there by Maître Escaut-Marquet. We went to find this superb motorcar and drive it back to Paris via Limoges. Over this enjoyable journey, with the hood down in the spring sunshine, we had the perfect opportunity to observe the smooth running of the engine. The V8 with Garrett turbocharger provides an awesome acceleration that propels the car from 0 to 100km/h in 6.5 seconds. The engine produces 385 bhp at 4,000 rpm which is rather impressive...The car boasts a wonderful tan leather interior and the two-tone marine blue and tan dashboard adds to its elegance. It is fitted with all the equipment expected of a luxury car of this standing, including a hands-free telephone system. The last work carried out was by Bentley Monaco in June 2010 for a total of €6,834, when the car had covered 45,000km. It has 49,000km on the clock today. Here is a fantastic opportunity to buy a rare automobile that is technically advanced and offers a timeless elegance.





267

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n° BC12LAR
Moteur n° A12BC

- Modèle de grande classe
- Rare, racée, rapide
- Superbe état • Dossier de factures depuis 1959 !

- Sophisticated model
- Rare, classy and fast
- Superb condition
- File of bills from 1959 !

165 000 – 185 000 €

1959 BENTLEY S2 CONTINENTAL FLYING SPUR BERLINE

Avec la S, les carrossiers s'intéressent à l'idée de "berline sportive", ce qui amène H.J Mulliner à présenter en 1957 sa Flying Spur. C'est une indiscutable réussite esthétique : plus basse que la berline de série, mieux profilée, la ligne fait oublier le gabarit imposant de cette élégante et sobre automobile. A l'intérieur, les occupants sont l'objet de toutes les attentions, entourés exclusivement de matériaux nobles comme le bois et le cuir. Deux ans plus tard, Bentley présente la S2 qui, pour la première fois, abandonne son six cylindres au profit d'un V8 de 6 230 cm3. Les 200 ch de cette nouvelle mécanique accommodent particulièrement bien la version Flying Spur et lui permettent d'atteindre à son tour 190 km/h. Plus belle et plus performante que la version de série, la Flying Spur est aussi beaucoup plus rare. Cette rare S2 conduite à gauche a été livrée à Audrey E. Shaw par Inskip Inc à New-York. Mrs Shaw va garder la Bentley jusqu'en 1976, date à laquelle la voiture est vendue à Edgar Bravo de Coral Gables en Floride. C'est à ce dernier que le précédent propriétaire, un important collectionneur hollandais va acheter la voiture en 2003. Voiture de grand luxe, elle est équipée de l'air conditionné, des glaces teintées, de sa radio d'origine avec antenne électrique, de tablette de pique-nique à l'arrière, et même d'un altimètre au tableau de bord. Fait exceptionnel on peut suivre l'histoire de cette Bentley à travers son important dossier de factures qui commence en 1959 ! Elle se présente aujourd'hui dans une teinte gris sombre, avec un intérieur beige superbement refait. En effet, la voiture fut entièrement restaurée par les ateliers de Vantage Motorworks en Floride et le moteur a été refait par un spécialiste belge en 2010 avec une facture supérieure à 30 000 €. C'est donc un exemplaire incroyablement documenté dans un état somptueux que nous vous proposons.

With the « S », the coachbuilders were interested in the idea of a « sports saloon », which led H.J. Mulliner to present his Flying Spur in 1957. Aesthetically, this was an indisputable success. It was lower than the standard saloon, and with an improved styling that managed to disguise the imposing size of this elegant and understated automobile. Inside, passengers were treated to no end of luxury and attention, surrounded by endless wood and leather. Two years later Bentley presented the S2 that, for the first time, abandoned the six-cylinder engine in favour of a 6,230cc V8. The 200 bhp produced by this new engine worked perfectly in the Flying Spur version, which could reach 190 km/h. With better looks and performance than the standard version, the Flying Spur was much rarer.

This very rare LHD S2 was delivered to Audrey E. Shaw by Inskip Inc in New-York. Mrs Shaw kept the Bentley until 1976, when it was sold to Edgar Bravo from Coral Gables in Florida. It was from this gentleman that the previous owner, an important Dutch collector, bought the car in 2003. This very luxurious car is equipped with air-conditioning, tinted windows, original radio with electric aerial, rear picnic table, and even an altimeter on the dashboard. Exceptionally, it is possible to trace the history of this Bentley through the large file of invoices dating back to 1959 ! It is presented today in dark grey livery with a superbly refurbished beige interior. The car was completely restored by Vantage Motorworks in Florida, and the engine was rebuilt by a Belgian specialist in 2010, as recorded on an invoice for over €30,000. This is an incredibly well documented example in a wonderful condition that we commend to you.





268

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n° S986056

- 110 000 € de restauration
- Agrément d'équipements modernes
- Combinaison de couleur magnifique

- € 110,000 restoration
- Modern equipment
- Magnificent colour combination

50 000 – 60 000 €

1958 JAGUAR SPORT 3,4 LITRE MKI

Chez Jaguar, la nouvelle génération des berlines sport économiques mises à l'étude vers 1950 opère un choix décisif: celui de la construction monocoque ou caisse autoportante. Côté carrosserie, la nouvelle berline compacte de Jaguar respecte les traditions maison avec un habitacle vaste, une profusion de placages de noyer, un cuir souple et accueillant pour les sièges et de la moquette partout. L'équipement est généreux, voire d'avant-garde à l'époque, avec essuie-glace à deux vitesses, lave-glace, volant réglable en profondeur, feux de recul, etc. Rare en France à l'époque, malgré son caractère de modèle économique, la berline 3,4 litres première série fait place en 1959 à la MkII qui bénéficie d'une carrosserie retouchée offrant notamment une surface vitrée bien supérieure. Cette rare Jaguar 3,4 litres de 1958 a été entièrement restaurée par Fokkens Apeldoorn en Hollande pour un total de 110 000 € (important dossier avec copies des factures). Ces excellents professionnels, reconnus pour leur travail soigneux, en ont profité pour équiper cette magnifique berline d'une boîte manuelle 5 rapports Getrag, d'une direction assistée, d'autoradio Becker moderne avec lecteur CD, navigation GPS et Blue Tooth. Elle est splendide dans sa livrée rouge foncé, intérieur en cuir et moquettes du même coloris, refait entièrement à neuf. Il s'agit à présent d'un véhicule utilisable au quotidien dont la sportivité est évidente et le confort exemplaire.

At Jaguar, work began on the development of a new generation of sports saloons around 1950 presenting a decision that had to be made: a monocoque construction or separate chassis. The new compact Mk 1 saloon was the first Jaguar to have a monocoque construction, but kept the family tradition of a spacious passenger compartment, plenty of walnut veneer, soft leather seats and carpets throughout. It was equipped generously, in fact ahead of its time, with two-speed wipers, windscreen washer, adjustable steering wheel and reversing lights. Rare in France at the time, despite providing excellent value, the first series 3.4-litre saloon gave way in 1959 to the MkII with a re-styled body that notably featured a greater area of glass. This rare 1958 3.4-litre Jaguar has been benefitted from a no-expense spared restoration costing €110,000 by Fokkens Apeldoorn in the Netherlands, and a file containing copies of the invoices is included with the car. Renowned for the quality of their work, the specialists equipped this magnificent saloon with a Getrag manual 5-speed gearbox, assisted steering, modern Becker radio and CD player, a GPS navigation system and Bluetooth. The car is resplendent in dark red livery, with re-upholstered leather interior and new matching carpets. Here is a vehicle that can be used everyday, with a sporting performance and an outstanding level of comfort.





269

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n° 203A1282396

- La 203 la plus rare
- Très belle restauration
- 66 000 € de travaux avec dossier photos

- The rarest 203
- Superb restoration
- €66,000 of work with file of photos

40 000 – 50 000 €

Sortant d'une restauration complète

1952 PEUGEOT 203A COUPÉ

C'est au Salon de l'Automobile de Paris, en Octobre 1948 que le nombreux public découvrit la Peugeot 203 dont l'existence avait été révélée par l'Auto Journal l'année précédente. Son moteur était très moderne pour l'époque, culbuté à chemises amovibles. Il devait son intéressant rendement à une culasse à chambre de combustion hémisphérique, construite en alpac. Le coupé a eu une carrière éphémère, longue de 18 mois et demeure le modèle le plus rare de la gamme 203.

La voiture proposée est un rare et élégant coupé 2/3 places, livré le 1er décembre 1952. Retrouvée dans une grange en Hollande, entièrement d'origine et complète, elle est directement envoyée en restauration totale chez Piet Knippels par son propriétaire actuel, un hollandais passionné de voitures françaises. Tout a été fait sur cette rare Peugeot, du moteur à l'électricité, de l'intérieur à la peinture complète, des pneus au traitement complet de la carrosserie. Le montant total des travaux s'élève à 66 000 €. Toutes les photos de chaque étape de la restauration seront livrées avec la voiture ainsi qu'un certain nombre de factures. Il est certain que nous nous trouvons en face d'un exemplaire prêt à être utilisé et aimé. Son dessin est splendide et d'une élégance toute française.

It was at the Paris Motor Show in October 1948 that the public got their first glimpse of the Peugeot 203 revealed by the Auto Journal the previous year. It had an engine that was very advanced for its day, with overhead valves, wet cylinder liners and hemispherical combustion chambers in the alpax cylinder head. The coupé had a short career of just 18 months and remains the rarest model in the 203 range.

The car offered is a rare and elegant 2/3-seater coupé that was delivered new on 1 December 1952. Discovered in a barn in the Netherlands, in complete and original condition, the current owner, a Dutch enthusiast of French cars, had the car transported directly to Piet Knippels for a thorough restoration. Nothing was left untouched on this rare Peugeot, from the engine to the electrics, from the interior and paintwork to the coachwork and tyres. The total cost of the work carried out came to €66,000. Photographs of each stage of the restoration will be included with the car, along with various invoices. Here is a car that is ready to be driven and enjoyed, proudly displaying a wonderful design and a totally French elegance.





270

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n° S 838986 BW
Moteur n°VA 2149-9

- Etat d'origine exceptionnel
- Matching numbers
- Véritable "California black plates"

- *Exceptional original condition*
- *Matching numbers*
- *Genuine "California black plates"*

75 000 – 95 000 €

1961 JAGUAR XK 150 3.8L CABRIOLET

L'introduction et la mise sur le marché de la Jaguar XK150 en 1957 correspondaient à la demande de plus en plus pressante de la clientèle qui désirait une voiture dans la lignée des XK120 et 140 mais avec un certain nombre d'améliorations. Le style de la carrosserie est immédiatement reconnaissable par rapport à ses devancières, grâce à ses formes plus arrondies, et à sa ligne de caisse plus haute et moins heurtée. Si la carrosserie perd un peu de son caractère, de la " Lyons touch ", elle permet un habitacle nettement plus spacieux et c'est ce que la clientèle, particulièrement américaine, demandait. La grille de calandre plus large améliorait le refroidissement du moteur. Mécaniquement parlant, la XK150 se distingue de la 140 par quatre freins à disques Dunlop à la place des tambours qui n'assuraient plus un freinage endurant. Après avoir testé ce système de freins sur les voitures de course de types C et D, on peut dire que la XK150 est la première Jaguar qui freine sans « Fading » et qui peut s'intégrer dans la circulation moderne. Le moteur 3,8L était bien au point et développait 220 ch dans la version standard et 265 dans la version S à 3 carburateurs. La voiture de la vente provient de Californie, elle a été repeinte une seule fois et arbore encore ses plaques d'immatriculation d'origine noires. Elle se présente dans un jus d'origine exceptionnel et possède son moteur et sa culasse d'origine. La boîte de vitesses mécanique a été remplacée par celle d'une Jaguar XJ6 à quatre rapports avec overdrive. Un dossier de factures atteste que 27000 USD ont été dépensés entre 2007 et 2011 sur la mécanique. La sellerie est en très belle et pourrait être d'origine, la capote en toile beige est en bon état. Un exemplaire à ne pas laisser passer.

The appearance on the market of the Jaguar XK150 in 1957 was the result of increasing pressure from customers for a car in the style of the XK 120 and 140, but with certain improvements. The style of the bodywork is immediately recognisable from its predecessors, with smoother, more rounded shapes and a higher body line. If the body lost a little of the « Lyons touch », it made up for this with a much more spacious interior, as demanded by the clients, particularly in the US. The wider radiator grille helped with the engine cooling. Mechanically, the XK150 differed from the XK140 in having all round Dunlop disc brakes, replacing the drums that weren't as effective. Having tested this braking system on the C and D-Type competition cars, the XK150 was the first Jaguar to have brakes that didn't fade, making it feasible for these cars to be used in modern traffic. The 3.8-litre engine was well developed and produced 220 bhp in the standard version and 265 in the S version with 3 carburettors. The car in the sale comes from California. It has been repainted once and still has the original black registration plates. It is presented in remarkable original condition, with original engine and cylinder head. The manual gearbox was replaced with a four-speed box with overdrive from a Jaguar XJ6. A file of invoices confirms that \$27,000 was spent between 2007 and 2011 on mechanical work. The upholstery is superb and could be original, and the beige canvas hood is in good condition. An example not to be missed.





271

Titre de circulation suisse, dédouanée EU
Swiss title, EU customs cleared

Châssis n° F101AC10017727

•«Une Daytona à bas prix

•Toute sa vie passée en Suisse

•Excellent investissement

• A lower priced Daytona

• Life spent in Switzerland

• Excellent investment

100 000 – 120 000 €

Produit à seulement 505 exemplaires / *Just 505 examples produced*
1973 FERRARI 365 GTC 4

La Ferrari 365 GTC/4 fut une Ferrari injustement mal aimée et difficile à vendre à l'époque. Très légèrement plus chère que la 365 GTB/4 Daytona, elle souffrit de la comparaison avec l'illustre berlinetta. Pourtant elle ne manquait pas d'atouts et sur certains points, elle était même supérieure. La 365 GTC/4 ne fut construite qu'à 505 exemplaires en un peu moins de deux ans alors que la carrière de la 365 GTB/4 dura cinq ans et qu'il en fut construit plus de 1300 exemplaires. Un peu plus chère, elle était mieux construite pour la simple raison que Pininfarina était un carrossier mieux structuré que Scaglietti qui construisait la Daytona. On peut dire que du strict point de vue qualité, Pininfarina était un meilleur carrossier que Scaglietti. De nos jours, c'est toujours vrai, bien que la différence soit bien moins importante depuis que Scaglietti a été intégré par Ferrari.

À l'époque, c'était Pininfarina qui était chargé de construire les très hauts de gamme de la marque et c'est un fait que les voitures construites par Pininfarina vieillissent mieux que les Scaglietti. C'est le cas de la 365 GTC/4 comparée à la Daytona. La voiture était mieux finie et mieux équipée, elle était livrée de série avec une direction assistée qui n'était même pas proposée en option sur la Daytona. Elle était aussi livrée avec l'air conditionné et une radio Becker Mexico. La GTC/4 était aussi plus

The Ferrari 365 GTC/4 was unjustly unloved and difficult to sell at the time. Slightly more expensive than the 365 GTB/4 Daytona, it suffered from comparison with the illustrious berlinetta. However it wasn't without advantages and was superior in certain respects. Just 505 examples of the 365 GTC/4 were produced in a little under two years, whereas the career of the 365 GTB/4 lasted five years, with more than 1,300 built. Its slightly higher price could be explained by a higher build quality, being produced by Pininfarina. Some thought that Pininfarina produced better quality coachwork than Scaglietti who bodied the Daytona. This is still a view held today, although the difference is marginal since Scaglietti is now owned by Ferrari. At the time it was Pininfarina who was commissioned to build the top of the range models for the marque and Pininfarina-bodied cars have tended to age better than Scaglietti-bodied models. This is the case with the 365 GTC/4 compared to the Daytona. The car was better finished and equipped, delivered with power steering, which wasn't even an option on the Daytona. It also had air-conditioning and a Becker Mexico radio.

240

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS



logeable à la fois par son généreux habitacle et aussi par son coffre. Par contre son poids dépassait les 1700 kg, soit au moins 200 de plus que la berlinette et son moteur un peu moins puissant n'autorisait pas les mêmes performances, bien que la GTC/4 dépassât quand même 260 km/h. Nous considérons la 365 GTC/4 comme une excellente alternative à la Daytona, pour en général moins de la moitié du prix de la berlinette. La voiture que nous présentons, #17727, est noire, cuirs noirs et a été livrée neuve en Suisse en 1973. En 1986, elle a bénéficié de très importants travaux au Sport Garage de Bern pour 62 494,50 CHF. Elle a passé sa vie en Suisse et se présente aujourd'hui taxes européennes payées. Il s'agit bien d'une voiture helvétique, rigoureusement entretenue et maintenue dans un très bon état. Un bref essai nous a permis d'apprécier son habitacle accueillant pour les personnes de grande taille, offrant une excellente visibilité vers l'avant avec son capot plongeant. Sa proche parenté avec la Daytona avec, pour améliorer son agrément une direction assistée, nous amène dans un univers de sportivité exceptionnel. Son agrément de conduite est total, permettant de parcourir de très longues distances sans en ressentir la fatigue.

The GTC/4 also had more room, both in the passenger compartment and the boot. On the other hand, at 1,700kg, the car weighed around 200kg more than the berlinetta, with a less powerful engine that, although capable of more than 260 km/h, could not match the Daytona. We consider the 365 GTC/4 to be an excellent alternative to the Daytona, for generally less than half the price. The car on offer, #17727, is black with black leather interior, and was delivered new in Switzerland in 1973. It had major work carried out in 1986 by the Sport Garage in Bern for the sum of 62 494,50 CHF. The car has spent its life in Switzerland and is offered with all European taxes paid. This is indeed a Swiss car, having been carefully kept and diligently maintained in very good condition. A short test drive allowed us to admire the welcoming interior suitable for tall passengers that offers great visibility with its sloping bonnet. Its close relationship to the Daytona, with the added feature of power steering, leads us into the world of sporting excellence. The car offers a perfect drive, covering long distances tirelessly.



VÉHICULES MILITAIRES

PROVENANT
D'UNE COLLECTION
DU SUD-OUEST
DE LA FRANCE





272

Carte grise française

French title

Châssis n° 8CA3479

Moteur n° 0504021583

• Idéale pour un usage loisir

• Robuste, entretien facile

• A bénéficié de l'entretien militaire

• Ideal for leisure use

• Robust, easy to maintain

• Benefitted from military maintenance

5 000 – 10 000 €

Sans réserve/
No reserve

1977 CITROËN MÉHARI

Mai 1968 : un mois célèbre pour les "événements", mais aussi pour le lancement de la Citroën Méhari, à Deauville. Cette nouvelle Citroën est atypique dans la gamme et ne remplace aucun modèle précis, mais elle répond à un besoin tant utilitaire que de loisir. Sa mécanique est reprise de la Dyane 6, avec sa plateforme et son bicylindre à plat 602 cm3 économe et robuste. Bien dessinée et commode, sa carrosserie en plastique ABS peut être lavée au jet, ne craint pas la corrosion et n'exige qu'un entretien minimum. De plus, sa légèreté fait merveille en terrain difficile, si bien que la Méhari va être adoptée par des services exigeants comme ceux des pompiers, de la gendarmerie ou de l'armée de terre. Le succès de cette voiture est tel que sa production ne cessera qu'en 1987, après plus de vingt ans de carrière. Elle ne sera pas remplacée.La Citroën Méhari que nous présentons a été achetée lors d'une vente des Domaines, en novembre 1995. Mise en circulation en février 1977, son compteur affiche 5 526 km, ce qui correspond 105 526 km réellement parcourus. Utilisée comme véhicule de liaison, elle comporte quatre places et un support d'antenne radio spécifique. Elle est équipée de l'ensemble de son capotage, y compris les éléments latéraux, et se présente en état d'origine, roulante. C'est une excellente base de restauration, pour ce modèle attrayant, léger, qui a largement prouvé son aptitude en tout-chemin et qui ne connaît pas d'équivalent.

May 1968 : a month well-known for « events » in France, and also when the Citroën Méhari was launched in Deauville. This new Citroën was an unusual addition to the range. It wasn't a successor to a particular model, but rather filled the need for something that combined a utility and leisure use. The mechanics came from the Dyane 6, using its chassis and the economical, robust engine, a flat twin-cylinder 602cc. Well-designed and practical, its plastic ABS body could be jet-washed without the fear of corrosion, and required minimal maintenance. Moreover, its lightweight made it ideal for difficult terrain – so much so that the Méhari was employed by the fire service, police and army. This car was so successful that production only came to an end in 1987, after a career of more than twenty years. It wasn't replaced.
The Citroën Méhari on offer was bought at auction in November 1995. First registered in February 1977, the odometer reads 5,526 km, which corresponds to 105,526 km. Used for liaison duties, it has four seats and special radio antenna. It is complete with its hood, including the side panels, and is offered in original, running condition. A one-off, this appealing lightweight model comprehensively proved its off-road capabilities, and this example provides an excellent base for restoration.

273

Carte grise française

French title

Châssis n° 81571538

• Version Command Car du fameux Dodge WC

• Bonne présentation

• Tout-terrain agile et accessible

• Command Car version of the famous Dodge WC

• Well presented

• Agile and accessible all-terrain

8 000 – 14 000 €

Sans réserve/
No reserve

1943 DODGE WC57 4X4 COMMAND CAR

Fabriqués à partir de 1941 à des milliers d'exemplaires, les Dodge de la série WC ont été produits en multiples versions selon leur destination et leur usage : transport, reconnaissance, ambulance, entretien, porte-canon, radio, communications... Ils étaient propulsés par un six cylindres essence 3,8 litres à soupapes latérales, développant 90 ch environ. Extrêmement robustes, durants et montrant une excellente aptitude à l'évolution en terrain difficile grâce à leurs quatre roues motrices, ils ont joué un rôle déterminant dans les succès obtenus par l'armée américaine. Après la guerre, un grand nombre de ces véhicules ont été repris par l'Armée française, puis vendus par les Domaines.

Acheté en octobre 1992 par son actuel propriétaire, ce Dodge est doté d'une carrosserie Command Car, avec une banquette arrière derrière le poste de conduite et une découpe latérale permettant l'accès à bord. Ce type de véhicule était utilisé pour des missions de liaison et de transport d'officiers, voire pour des revues et défilés, ce qui explique la présence de pneus à flancs blancs. La sellerie a été refaite et il comporte tous ses instruments de tableau de bord, mais il est dépourvu de capote. La partie arrière a fait l'objet d'une restauration qui reste à terminer (il manque notamment les serrures de coffre). La mécanique fonctionne, mais les freins seront à revoir.

Ce véhicule sera exposé chez les Transports Prévost, 16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy du lundi 3 juin au lundi 10 juin inclus de 10h à 18h

With thousands of examples built from 1941 onwards, the Dodge series WCs appeared in many versions, according to their intended destination and use : transport, reconnaissance, ambulance, maintenance, gun-carrier, radio communications... They were powered by a 3.8-litre six-cylinder petrol engine with side valves, producing around 90 bhp. Extremely robust, durable and covering difficult terrain with ease thanks to four wheel drive, they played a key role in US army successes. After the war, a large number of these vehicles were retained by the French army, later being auctioned off by the state.

Bought by the current owner in October 1992, this Dodge is equipped with a Command Car body, with a rear bench seat behind the driver's seat and a cut away side panel to allow access. This type of vehicle was used for liaison missions and transporting officers, and even inspections and parades, hence the whitewall tyres. It has been re-upholstered and comes with all the dashboard instruments, but is missing its hood. Restoration of the rear section is incomplete (this includes missing locks to the boot). The vehicle is functional, but the brakes need work.

This military vehicle will be exhibited at Transports Prévost, 16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy
From Monday 3 June to Monday 10 June, 10am – 6 pm



274

Carte grise française
French title

Châssis n° 18200

- État général correct
- Complet avec ses accessoires
- Très apprécié lors des rétrospectives
- Engin amphibie, particulièrement original

- Generally correct condition
- Complete with accessories
- Very popular in revivals
- Amphibious, original vehicle

18 000 – 28 000 €

1945 GMC DUKW ENGIN AMPHIBIE 6X6

Initialement, le DUKW avait été refusé par l'armée américaine, mais une opération inattendue de sauvetage d'un bateau en perdition l'a convaincue de son efficacité et de sa tenue en mer, ce qu'il a d'ailleurs prouvé par la suite en traversant la Manche. Mis au point par Sparkman & Stephens en collaboration avec General Motors Corporation, les lettres de son appellation portaient chacune une signification : "D" pour 1942, année de sa conception ; "U" pour "utility" ; "K" indiquant des roues avant directrices ; "W" pour double essieu arrière. Logiquement, il sera surnommé le "Duck" [canard]. Dérivé du GMC ACKWX, il recevait un moteur Chevrolet six-cylindres 4,4 litres qui pouvait l'emmener à 80 km/h sur terre, et 10 km/h environ sur l'eau grâce à une hélice située dans un tunnel ménagé à l'arrière. Capable de transporter du matériel ou 15 à 20 personnes en plus de l'équipage, cet engin amphibie produit à plusieurs milliers d'exemplaires a servi sur de nombreux fronts, sur les îles du Pacifique, en Europe pour le Débarquement, en Belgique et aux Pays-Bas, notamment. Acheté en 1992 aux Domaines par son actuel propriétaire, le DUKW que nous présentons est tournant et complet, comportant tous ses accessoires, tels que la pompe de cale, le bâchage complet, les cordages, défenses, ancres, lot de bord, etc. C'est très rare sur ce type d'engin. La carte grise indique 1945 comme date de première mise en circulation, mais la fabrication est probablement antérieure de deux ou trois ans. En bon état d'origine, ce véhicule a été cédé par l'armée française à la SNECMA au début des années 60. Il a donc passé la majeure partie de sa vie en Normandie. Les véhicules amphibies ne sont pas fréquents, et l'occasion que représente celui-ci ne manquera pas d'attirer les amateurs.

Ce véhicule sera exposé chez les Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy du lundi 3 juin au lundi 10 juin inclus de 10h à 18h



Initially, the DUKW was rejected by the US army, but the unexpected rescue of a ship that had run aground convinced them of its efficiency and seaworthiness, subsequently confirmed by a channel crossing. Developed by Sparkman & Stephens in collaboration with General Motors Corporation, each letter of its name has a meaning : « D » for a vehicle designed in 1942 ; « U » for utility » ; « K » for front-wheel drive ; « W » for two rear axles. Understandably, it was known colloquially as the « Duck ». Derived from the GMC ACKWX, it had a 4.4-litre six-cylinder Chevrolet engine that was capable of propelling the vehicle to 80km/h on land and approximately 10km/h in water, thanks to the propeller situated at the rear. Capable of transporting goods or 15 to 20 people plus equipment, several thousand examples of this amphibious vehicle were built and used in many different combats including the Pacific islands, in Europe for the Normandy landings, as well as in Belgium and the Netherlands. Bought by the current owner in 1992 in a government auction, the DUKW on offer is running and complete. It comes with all its accessories, such as the bilge pump, full cover, ropes, fenders, anchors, tool kit etc. This is very rare for this type of vehicle. According to the registration document, it was first put in service in 1945, although it was probably built two or three years earlier. In good original condition, this vehicle was passed to the SNECMA by the French army at the start of the 1960s. It has therefore spent the majority of its life in Normandy. Amphibious vehicles are rare and this opportunity is bound to attract enthusiasts.

This military vehicle will be exhibited at Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy
From Monday 3 June to Monday 10 June, 10am – 6 pm





275

Carte grise française French title

Châssis n° 24854
Moteur n° 40955

- Modèle légendaire
- Identique à la Willys américaine
- Bon état de présentation

- *Iconic model*
- *Identical to the US Willys*
- *Well presented*

8 000 – 14 000 €
**Sans réserve /
No reserve**

1964 HOTCHKISS JEEP M201

La simplicité a fait son succès. Parmi les véhicules militaires nés pendant la seconde Guerre Mondiale, la Jeep est sans aucun doute le plus célèbre et le plus apprécié. Robuste, simple, efficace, cette voiture répondait très exactement à sa fonction et a fait merveille sur tous les fronts, avant de connaître une reconversion civile. Dans leur grande majorité, les Jeep ont été produites par Willys, qui en a fabriqué plus de 350 000 exemplaires. Mais d'autres constructeurs ont également bénéficié de la licence de fabrication, dont Ford aux États-Unis et, ce qui est moins connu, Hotchkiss en France. Ainsi, en 1952, Hotchkiss signe avec Willys un contrat l'autorisant à fabriquer les pièces de rechange pour les Jeep de l'armée française, puis une extension lui permet de produire la Jeep Hotchkiss-Willys JH101, légèrement différente de la Jeep américaine avec son capot plus haut. En 1955, Hotchkiss peut produire la version militaire strictement identique à l'américaine, sous l'appellation MB, puis M201. Ces voitures proviennent de l'usine de Stains, et la chaîne ne va s'arrêter qu'en 1967, après fabrication de 27 628 exemplaires. Cette Jeep Hotchkiss M201, identique à la fameuse Jeep Willys, a été complètement restaurée il y a une dizaine d'années. Animée par le traditionnel quatre-cylindres essence 2,2 litres à soupapes latérales, elle est équipée de ses accessoires tels que pelle, hache et jerrican d'essence, et sera également accompagnée d'une remorque. La capote en toile et les pneus sont en bon état, tout comme le reste de la voiture qui se présente en bon état de fonctionnement.

The success was down to simplicity. Among the military vehicles produced during the Second World War, the Jeep is without doubt the most famous and the most celebrated. Robust, simple and efficient, the vehicle fulfilled its function perfectly and was very effective in combat, before enjoying a civilian use. A large majority of these Jeeps were produced by Willys, who built more than 350,000 examples. Other manufacturers also had a licence to build them, however, including Ford in the US, and, less well-known, Hotchkiss in France. In 1952, Hotchkiss signed a contract with Willys to produce spare parts for Jeeps belonging to the French army, which was extended to allow the company to produce the Jeep Hotchkiss-Willys JH101, slightly different to the US jeep with a higher bonnet. In 1955, Hotchkiss was authorised to produce the military version that was completely identical to the US model, under the name MB, then M201. These vehicles came from the factory at Stains and production continued until 1967, by which time 27,628 examples had been built. This Jeep Hotchkiss M201, identical to the famous Jeep Willys, was completely restored some ten years ago. Fitted with the traditional 2.2-litre four-cylinder petrol engine with side valves, it comes with accessories such as shovel, axe and jerry can, as well as a trailer. The canvas hood and tyres are in good condition, in keeping with the rest of the car which is in good working order.



276

Attestation FFVE FFVE certificate

Châssis n° 71069

- Engin rare et peu ordinaire
- Quatre roues motrices et directrices
- État d'origine

- *Rare and unusual vehicle*
- *Four-wheel drive and steering*
- *Original condition*

8 000 – 16 000 €
**Sans réserve /
No reserve**

1916 NASH QUAD

Fabriqués à partir de 1941 à des milliers d'exemplaires, les Dodge de la série WC ont été produits en multiples versions selon leur destination et leur usage : transport, reconnaissance, ambulance, entretien, porte-canon, radio, communications... Ils étaient propulsés par un six cylindres essence 3,8 litres à soupapes latérales, développant 90 ch environ. Extrêmement robustes, durants et montrant une excellente aptitude à l'évolution en terrain difficile grâce à leurs quatre roues motrice, ils ont joué un rôle déterminant dans les succès obtenus par l'armée américaine. Après la guerre, un grand nombre de ces véhicules ont été repris par l'Armée française, puis vendus par les Domaines. Ce Dodge WC51 (PTAC 3,38 tonnes) a été acheté en 1992 par son actuel propriétaire et a bénéficié d'une restauration complète. La carrosserie et l'intérieur sont en bel état, les instruments sont complets, avec une belle sellerie et la capote en toile couvrant le poste de conduite et le plateau arrière. Équipé de tous ses outils (pelle, pioche, jerricans...), ce Dodge est en état de fonctionnement, les freins nécessitant une révision. Les jantes sont chaussées de pneus civils. Il représente une belle opportunité d'acquérir un grand classique des véhicules militaires des années 1940.

Ce véhicule sera exposé chez les Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy du lundi 3 juin au lundi 10 juin
inclus de 10h à 18h

This basic vehicle was developed in Wisconsin, US in 1914 by the Thomas Jeffrey Company, who passed on rights to build it to Nash in 1916. It was a simple design and was one of the first four-wheel drive vehicles, accounting for its success with armed forces involved in the First World War. It was capable of traversing difficult terrain and had excellent load capacity, and consequently several thousand examples were produced. Powered by a 5.2-litre four-cylinder Buda engine, it featured special transmission : the wheels were set on rigid axles and connected to the transmission by half-shafts with reduction gearing. One of the versions was even equipped with four-wheel steering, which is the case with the Nash Quad on offer. This vehicle was discovered with a collector from Charentais during the 1980s. With a steel chassis, wooden body and canvas hood, it has a large air compressor in the back driven by the engine. The original four-cylinder Buda engine turns and the wheels are fitted with solid tyres. This rare machine is one of just three examples in France, according to the owner, and merits a restoration that will highlight its technical originality.

*This military vehicle will be exhibited at Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy
From Monday 3 June to Monday 10 June, 10am – 6 pm*





277

Attestation FFVE
FFVE certificate

Châssis n° ITM0005356
Moteur n° 22R10127

- Très rare en état d'origine
- Capacité de traction exceptionnelle
- Représentatif des engins de la seconde Guerre Mondiale

- In rare, original condition
- Exceptional towing capacity
- Typical World War II vehicle

10 000 – 20 000 €

1942 WARD LAFRANCE 1000 S5, DÉPANNNEUSE LOURDE 6X6

Ward LaFrance est un constructeur américain de poids lourds et de matériel de lutte contre l'incendie, créé en 1916 par Addison Ward LaFrance, qui fait partie de la même famille que le fondateur de la marque American LaFrance, également constructeur de camions. En 1940, le constructeur s'est vu confier un contrat de production d'engins de dépannage ("wreckers") pour l'armée américaine, pour véhicules lourds et notamment blindés. Ces véhicules étaient donc de construction particulièrement robuste et recevaient une transmission à six roues motrices. Les deux essieux arrière étaient équipés de roues jumelées, ce qui procurait une énorme capacité de traction, d'autant plus que la boîte de vitesses était complétée d'un démultiplicateur. Ces engins étaient dotés d'une solide flèche inclinable maintenue par câbles, le poste de conduite étant ouvert et protégé par une simple toile.

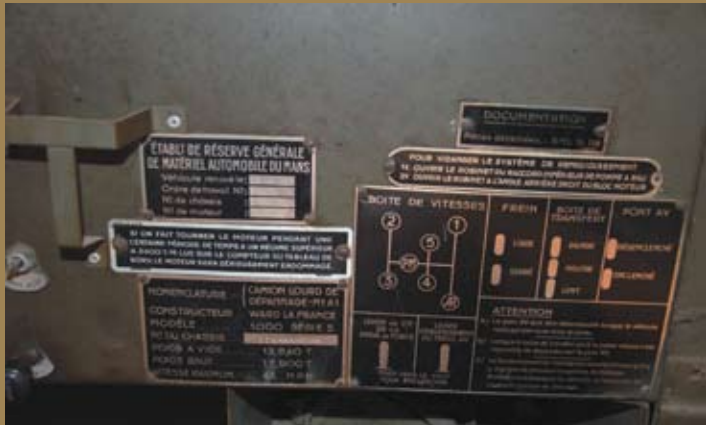
Ce Ward LaFrance Series 5 a été acheté aux Domaines en 1992 par son actuel propriétaire. Avec un poids à vide de 12,30 tonnes, il présente une charge utile de 4,54 tonnes, ce qui en dit long sur ses capacités de dépannage. Cet engin est équipé de son moteur Continental essence 8,2 litres 130 ch d'origine, ce qui est particulièrement rare car ces véhicules ont été généralement modifiés avec une mécanique diesel. Celui-ci est parfaitement conforme à l'origine, avec sa sellerie d'origine, et il comporte tout son équipement de dépannage spécifique, tel que câbles, crics, treuil, cales de bois, etc. Les douze pneus Goodyear sont de bonne présentation et l'ensemble est en état de fonctionnement. Le propriétaire précise que les réservoirs d'essence ont été nettoyés. Une révision de principe sera cependant à envisager. Très rare en état d'origine, avec tout son équipement, cet engin fera le bonheur d'un amateur du genre.

Ce véhicule sera exposé chez les Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy du lundi 3 juin au lundi 10 juin
inclus de 10h à 18h

Ward LaFrance was an American manufacturer of trucks and fire-fighting equipment, founded in 1916 by Addison Ward LaFrance, a relative of the founder of the marque, American LaFrance, another truck manufacturer. In 1940, the company was awarded the contract to produce « wreckers » for the US army, for heavy vehicles and particularly tanks. There were necessarily very robust machines, with six-wheel drive transmission. The two rear axles were equipped with twin wheels that gave enormous towing capacity when coupled with the reduction gearing. These vehicles were fitted with a solid adjustable arm controlled by cables, and an open driver's seat protected by canvas.

This Ward LaFrance Series 5 was bought by the current owner at a government auction in 1992. With an empty weight of 12.3 tonnes, it has a load capacity of 4.54 tonnes, which explains its remarkable towing capabilities. It is equipped with the original 8.2-litre 130 bhp Continental petrol engine, which is very rare, as these vehicles were generally modified and fitted with diesel engines. This example conforms perfectly to the original, with original upholstery and coming with all the correct towing equipment, including cables, jacks, winches, blocks of wood etc. The twelve Goodyear tyres are in good condition and the whole is presented in working order. The owner has stated that the fuel tanks have been cleaned. A service would be recommended, however. Very rare in original condition, with all its equipment, this vehicle will delight any enthusiast for this type of vehicle.

*This military vehicle will be exhibited at Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy
From Monday 3 June to Monday 10 June, 10am – 6 pm*





278

Carte grise française
French title

Châssis n° 81587522

- Grand classique des engins militaires des années 1940
- Exemplaire complet
- Bonne présentation

- *Classic military vehicle of the 1940s*
- *Complete example*
- *Good presentation*

8 000 – 14 000 €
**Sans réserve/
No reserve**

1942 DODGE WC51 4X4 CAMIONNETTE BÂCHÉE

Fabriqués à partir de 1941 à des milliers d'exemplaires, les Dodge de la série WC ont été produits en multiples versions selon leur destination et leur usage : transport, reconnaissance, ambulance, entretien, porte-canon, radio, communications... Ils étaient propulsés par un six cylindres essence 3,8 litres à soupapes latérales, développant 90 ch environ. Extrêmement robustes, endurants et montrant une excellente aptitude à l'évolution en terrain difficile grâce à leurs quatre roues motrice, ils ont joué un rôle déterminant dans les succès obtenus par l'armée américaine. Après la guerre, un grand nombre de ces véhicules ont été repris par l'Armée française, puis vendus par les Domaines. Ce Dodge WC51 (PTAC 3,38 tonnes) a été acheté en 1992 par son actuel propriétaire et a bénéficié d'une restauration complète. La carrosserie et l'intérieur sont en bel état, les instruments sont complets, avec une belle sellerie et la capote en toile couvrant le poste de conduite et le plateau arrière. Équipé de tous ses outils (pelle, pioche, jerricans...), ce Dodge est en état de fonctionnement, les freins nécessitant une révision. Les jantes sont chaussées de pneus civils. Il représente une belle opportunité d'acquérir un grand classique des véhicules militaires des années 1940.

Ce véhicule sera exposé chez les Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy du lundi 3 juin au lundi 10 juin
inclus de 10h à 18h

With thousands of examples built from 1941 onwards, the Dodge series WCs appeared in many versions, according to their intended destination and use : transport, reconnaissance, ambulance, maintenance, gun-carrier, radio communications... They were powered by a 3.8-litre six-cylinder petrol engine with side valves, producing around 90 bhp. Extremely robust, durable and covering difficult terrain with ease thanks to four wheel drive, they played a key role in US army successes. After the war, a large number of these vehicles were retained by the French army, later being sold at government auctions. This Dodge WC51 (PTAC 3,38 tonnes) was bought by its current owner in 1992 and has been completely restored. The bodywork and interior are in wonderful condition, it has all its instruments, and comes with superb upholstery and canvas hood covering the driver's compartment and rear bed. Equipped with all its tools (shovel, pick, jerry cans), this Dodge comes in working condition, although the brakes require servicing. The wheels are fitted with civilian tyres. Here is an excellent opportunity to acquire a classic military vehicle of the 1940s.

*This military vehicle will be exhibited at Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy
From Monday 3 June to Monday 10 June, 10am – 6 pm*



279

Attestation FFVE
FFVE certificate

Châssis n° 283798
Moteur n° 41900

- Version M16 particulièrement recherchée
- Bon état de présentation
- Excellente capacité de franchissement

- *Sought-after M16 version*
- *Well presented*
- *Excellent all-terrain capability*

15 000 – 25 000 €

1943 WHITE HALF-TRACK M16

En anglais, un "half-track" correspond à un engin doté de chenilles à l'arrière et d'un train avant classique. Le premier à avoir expérimenté avec succès ce système était Adolphe Kégresse, notamment pour les autochenilles Citroën, et cette configuration a été adoptée pendant la seconde Guerre Mondiale pour produire des engins blindés tout-terrain légers et mobiles. Ils ont été produits à plus de 40 000 exemplaires par plusieurs constructeurs, le principal étant White Motor Company. Le Half-Track White, animé par un moteur six-cylindres 6,3 litres essence développant 150 ch à 3 000 tr/min, a connu plusieurs versions en fonction de l'usage auquel il était destiné. Le plus connu est le M3 qui, doté d'un accès arrière, pouvait accueillir douze hommes de troupe. En août 1944, les forces alliées ont libéré Paris et le premier engin à pénétrer dans la capitale était un M3 nommé "España Cañí", piloté par des soldats espagnols combattant sous le drapeau tricolore.

Le Half-Track White que nous présentons est un M16, dérivée du M3. Il s'agit d'un engin antiaérien qui était équipé d'une mitrailleuse quadruple de 12,7 mm, montée dans une tourelle Maxson. Ce matériel pouvait être également utilisé contre des objectifs terrestres, si bien que les parois latérales et arrière sont rabattables pour dégager le champ de tir. Sur le modèle proposé à la vente, la tourelle est manquante mais il est équipé des blindages correspondant à ce modèle. Les chenilles sont en état d'usage. Cet engin donc la mécanique est tournante devra bénéficier d'une révision afin de profiter pleinement de ses capacités de franchissement. En bon état de présentation, il s'agit d'un véhicule particulièrement recherché par les amateurs, symbole de la libération de la France en 1944.

Ce véhicule sera exposé chez les Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy du lundi 3 juin au lundi 10 juin
inclus de 10h à 18h

A "half-track" is a vehicle with rear caterpillar tracks and a standard axle at the front. The first person to experiment successfully with this system was Adolphe Kégresse, notably on the Citroën autochenilles, and this configuration was employed during the Second World War; on lightweight, all-terrain armoured vehicles. More than 40,000 examples were built by several manufacturers, primarily the White Motor Company. The White Half-track, powered by a 6.3-litre six-cylinder petrol engine producing 150 bhp at 3,000 rpm, appeared in various versions for different uses. The best known is the M3 which, with rear access, could accommodate twelve troops. In August 1944, when the allied forces liberated Paris, the first vehicle to penetrate the capital was an M3 known as "España Cañí", driven by Spanish soldiers fighting under the French flag.

The White Half-track on offer is an M16, derived from an M3. It was an anti-aircraft machine equipped with four 12.7mm machine guns, mounted on a Maxson turret. This could also be employed against targets on the ground, and the side and rear sections were hinged to allow access to these targets. On the vehicle in the sale, the turret is missing, but it is equipped with armoured plates corresponding to this model. The caterpillar tracks are in used condition. With an engine that turns over, this vehicle would require servicing before making best use of its all-terrain capabilities. Presented in good condition, here is a particularly sought-after vehicle that symbolises the liberation of France in 1944.

*This military vehicle will be exhibited at Transports Prévost,
16 chemin des Carrouges, 93140 Bondy
From Monday 3 June to Monday 10 June, 10am – 6 pm*





280

Carte grise française
French registration

Châssis n° 185

- Marque américaine mythique
- Moteur V12
- Confortable et coupleuse

- Legendary American brand*
- V12 engine*
- Comfortable and torquey*

15 000 – 25 000 €

1942 LINCOLN ZÉPHYR

M. Henry Martyn Leland fonda Motor Co à l'âge de 75 ans, en 1920, dans la ville de Détroit bien sûr, et fut racheté par Ford en 1922. Edsel Ford devint président de Lincoln en décembre de la même année. En 1933, les moteurs huit cylindres en V furent remplacés par le douze cylindres extrêmement onctueux qui attirera à Lincoln la clientèle raffinée (et celle des présidents des États-Unis à partir de Calvin Coolidge, et ce jusqu'à maintenant).

Le propriétaire actuel, un pilote très connu, a acheté cette automobile en 1991 à un industriel du nord de la France qui l'avait lui-même depuis 1985. Elle a bénéficié d'une restauration à la fin des années 80 qui lui a permis de traverser les dernières années sans en subir les outrages du temps. Son intérieur est très beau, les sièges recouvert de tissu beige, typique de l'époque et les moquettes sont taupes avec passepoil beige. Cette automobile est d'une grande prestance, doté de l'onctueux 12 cylindres doué d'un excellent couple.

Henry Martyn Leland founded Lincoln Motor Co at the age of 75 in 1920 in the city of Detroit, of course, and this carmaker was acquired by Ford in 1922. Edsel Ford became the president of Lincoln in December of the same year. In 1933, the eight-cylinder V engines were replaced by the extremely smooth twelve-cylinder powertrain and Lincoln began to attract very sophisticated clientele (the presidents of the United States from Calvin Coolidge, till date).

The current owner, a well-known racing driver, bought the car in 1991 in an industrial town of northern France, where the car had been since 1985. The car received a thorough restoration in the late 1980s that allowed the car to pass the last few years without suffering the ravages of time. The interior is beautiful, covered with beige fabric, typical of the era and carpet and seats have beige piping. This car is very elegant and with the smooth 12-cylinder has enormous torque.



281

Sans titre de circulation
Not registered

Châssis n° 171028

Moteur n°4795014

- Une avant-guerre fiable
- Carrosserie intéressante
- Sympathique projet !

- Reliable pre-war car*
- Interesting coachwork*
- A nice project !*

12 000 – 16 000 €

Sans réserve /
No reserve

1929 FORD A PHAÉTON

A la fin de l'année 1926, les ventes de la Ford T, lancée 18 ans plus tôt, continuaient de diminuer, malgré des prix continuellement revus à la baisse. Cependant, il était hors de question pour Henry Ford de remplacer, pour l'instant, le fameux modèle T. Mais six mois plus tard, en mai 1927, la Ford Motor Company annonça qu'une héritière de la T (produite à quinze millions d'exemplaires) verrait le jour dans les quelques mois à venir. En octobre de la même année, 125 000 américains avaient déjà versé un acompte chez les concessionnaires pour un modèle dont rien n'avait été dévoilé. La production de la T s'arrêta en mai 1927, et celle du nouveau modèle A débuta en octobre. C'est une voiture plus complexe que la T, plus puissante mais aussi plus confortable avec un 4 cylindres à soupapes latérales de 3285 cm3, développant 40 cv à 2200 tr/mn, une boîte de vitesses à train de pignons baladeurs contrairement au système planétaire de la T, et des freins à tambours à tringles sur les 4 roues, elles-mêmes à rayons métalliques soudés.

Le modèle présenté, d'origine Argentine, est un phaéton 5 places en conduite à droite, repeint en bleue, ailes noires, intérieur en vinyle noir refait et capote noire. Les planchers en bois intérieurs et ceux des marchepieds sont refaits également. Le vendeur nous indique qu'il ne connaît pas l'état de fonctionnement du moteur mais qu'il était repeint dans sa couleur verte d'origine. L'ensemble paraît en bon état mais nous avons constaté l'absence de démarreur, de filtre à air et de bouchon de radiateur. Ce classique Torpédo nécessite un peu de soin avant de reprendre la route mais reste une très bonne base.

At the end of 1926, sales of the Ford T, launched some 18 years earlier, continued to decline, despite prices that were continually lowered. It was out of the question for Henry Ford to replace the celebrated model T at that point. Six months later, however, in May 1927, the Ford Motor Company announced a successor to the T (15 million examples had been built). By October of the same year, 125,000 Americans had already handed over a deposit to dealers for a model that still hadn't been revealed. Production of the Model T ceased in May 1927, and began for the Model A in October. The A is a more complex car than the T, offering greater power and more comfort. It featured a 3,285 cc four-cylinder side-valve engine with 40 bhp at 2,200 rpm, a gearbox with sliding pinions unlike the T's planetary gear transmission, all round drum brakes with rods and steel welded-spoke wheels. aThe model offered, originally from Argentina, is a RHD 5-seater phaeton, repainted in blue with black wings, black hood and black vinyl interior that has been replaced. The interior wooden floor and running boards have also been replaced. The vendor informs us that he is unaware of the condition of the engine, but that it was repainted in the original green colour. The vehicle appears to be in good overall condition, but we are aware that various parts are missing including the starter, air filter and radiator cap. This classic model A will require some careful attention before taking to the road, but offers a very good base for restoration.



282

Carte grise française
French title

Châssis n° SRH13166

• Marque prestigieuse
• Teinte originale, toit ouvrant
• Travaux mécaniques récents

• *A prestigious marque*
• *Original tinted sunroof*
• *Mechanicals recently overhauled*

5 000 – 8 000 €
Sans réserve/
No reserve

1972 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW BERLINE

Cette Rolls Royce Silver Shadow en conduite à droite a bénéficié d'importants travaux mécaniques, ces dernières années. La boîte de vitesses a été refaite à neuf, de même que tous les composants du système de freinage : pompes de pression, étriers, disques, plaquettes, maître-cylindre, flexibles... Les pneus et le flector de direction viennent également d'être remplacés.

Cette voiture se présente dans une teinte jaune poussin peu banale, en peinture d'origine, combinée à une sellerie en cuir noir joliment patinée. Les moquettes, boiseries et cuirs sont également d'origine et offrent une belle présentation. Des vitres teintées et un pavillon en vinyle noir avec toit ouvrant électrique complètent l'équipement de cette voiture déjà richement dotée. Offrant ce qui se fait de lieux en matière de confort, cette Rolls Royce répond à la réputation de la marque et offrira à ses occupants l'insigne plaisir de rouler en silence dans une voiture que ne pouvaient à l'époque s'offrir que les stars ou les capitaines d'industrie.

This Rolls-Royce Silver Shadow in RHD form received significant mechanical work, these last years. The gearbox has been redone, as well as all components of the braking system: pressure pumps, calipers, discs, pads, master cylinder, hoses. The tyres have also been replaced.

This car comes in its original light chick yellow that is somewhat uncommon, and this combines rather well with the car's interior's black leather upholstery, that wears a beautiful patina. The carpets, wood and leather are also original and are in a very state. Tinted windows and a black vinyl roof with sunroof complete the equipment of this richly endowed car. With all the luxurious accoutrements, this Rolls-Royce reflects the reputation of the brand and offers its occupants the distinct pleasure of riding in total silence in a car that at one time could only be afforded by the stars or by the captains of industry.



283

Titre de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis
n° AM 330 49 M001362

• Confort extrêmement raffiné
• Rare modèle boîte mécanique
• Voiture exclusive et originale

• *Refined comfort*
• *Rare model with manual gearbox*
• *Exclusive and original car*

10 000 – 15 000 €
Sans réserve/
No reserve

1981 MASERATI QUATTROPORTE III

Avec sa Quattroporte, Maserati a lancé un nouveau genre: celui des "supercars" à quatre portes et quatre places confortables. En écho à la confidentielle, mais non moins fantastique Lagonda Rapide produite par Aston Martin avec un moteur hérité de la DB4, Maserati va développer sur un dessin du carrossier Frua une fluide quatre porte qui comme chez Aston héritera du moteur le plus noble de la marque à savoir un V8 dérivé de celui de la 5000 GT. Développant 260 cv, puis près de 290 cv dans la version 4.7 litres, c'est une voiture puissante avec les aménagements les plus raffinés. Elle est capable d'emmener ses passagers à plus de 220 km/h dans le plus grand confort, vitesse impressionnante pour l'époque.

La voiture que nous présentons est une version de troisième génération, qui se distingue par une finition encore plus luxueuse que ses devancières, avec des sièges en cuir brun naturel d'origine et des belles garnitures de palissandre. Affichant 131 800 km au compteur, c'est un désirable modèle équipé de la boîte mécanique ce qui est un avantage indéniable dans le cadre d'une conduite rapide et qui permettra pleinement de profiter des performances du moteur. Dans une combinaison de couleur élégante, cette Maserati Quattroporte est une promesse de voyage dans un confort voluptueux, accompagné du grondement feutré du V8 dérivé de la compétition. Un mélange rare, à saisir.

With its Quattroporte, Maserati launched a new genre : four-door, four-seater « Supercars ». Echoing the equally outstanding Lagonda Rapide built to order by Aston Martin with an engine inherited from the DB4, Maserati developed a flowing four-door design by Frua, which, like Aston Martin, used their leading engine, a V8 derived from the 5000 GT. Producing 260 bhp, and closer to 290 bhp in the 4.7-litre version, this was a powerful car offering a high level of sophistication. It was capable of carrying passengers at speeds of more than 220 km/h in utmost comfort, which was an impressive achievement at that time.

The car on offer is a version of the third generation, distinguished by an even great level of finish than its predecessors, with seats in the original natural brown leather and beautiful rosewood trim. The odometer displays 131,800 km. This is the desirable model with manual gearbox giving an undeniable advantage when driving the car fast, allowing the driver to take full advantage of the engine's capabilities. Presented in an elegant colour combination, this Maserati Quattroporte promises a journey in heavenly comfort, to the muffled roar of the V8 engine derived from competition. A rare blend not to be missed.



PROVENANT D'UNE COLLECTION DU SUD-OUEST DE LA FRANCE

- Les voitures que nous présentons font partie d'une importante collection automobile provenant de la région montpelliéraine. Elles ont été stockées dans un espace parfaitement sec et n'ont pas été utilisées depuis plus de dix années par leur propriétaire, collectionneur pointilleux et homme d'affaire très occupé. Nous conseillons aux acheteurs potentiels de procéder à un redémarrage complet des véhicules qui seront par conséquent vendus sans contrôle technique.

- The cars we are presenting come from an important automobile collection from the Montpellier region. They have been stored in perfect, dry conditions and have not been used for more than ten years by their owner, a meticulous collector and very busy businessman. We advise all potential buyers that the cars will require re-commissioning and will be sold without « contrôle technique » (MOT).



284

Carte grise française

French title

Châssis n° 3284

• Séduisante carrosserie cabriolet

• Même propriétaire depuis 1989

• Voiture saine

• *A very seductive convertible*

• *Same owner since 1989*

• *Honest condition*

9 000 – 14 000 €

Sans réserve/
No reserve

1962 AUTOBIANCHI EDEN ROC CABRIOLET

La photo de Brigitte Bardot au volant d'un cabriolet Autobianchi Eden Roc dans les pages de Jours de France a évidemment contribué à la notoriété de cette séduisante automobile. C'est au bouillant André Chardonnet, l'importateur Autobianchi en France, que l'on devait ce coup d'éclat. L'Eden Roc était un dérivé découvrable de la Fiat 500, dévoilé en 1960 et qui succédait aux autres versions issues de la célèbre italienne, lancées sous le nom d'Autobianchi, filiale de Fiat, et qui présentaient une finition plus luxueuse que leur sœur de très grande diffusion. Cette voiture a été achetée neuve par son propriétaire actuel chez le concessionnaire Fiat / Autobianchi de Narbonne. Il l'a ensuite vendue, en 1965 mais, pris de nostalgie, l'a rachetée en 1989. Le moteur a été remis en état en 1994, comme le montre une facture jointe au dossier. La voiture a été entreposée pendant une dizaine d'années. La sellerie, la peinture et les chromes réclament un peu de soin, mais la carrosserie est saine et la capote est en bon état. Sur le compteur kilométrique s'affiche le chiffre 62 756 km. Cette attachante Eden Roc est accompagnée d'un dépliant publicitaire d'époque et d'une copie du catalogue de pièces détachées. N'ayant pas tourné depuis longtemps, elle nécessitera une vérification générale avant sa remise en route. Après quoi cette petite Autobianchi permettra à son propriétaire de profiter d'une automobile attrayante, ayant l'avantage de la simplicité et d'une carrosserie décapotable.

A famous photo of Brigitte Bardot behind the wheel of a convertible Autobianchi Eden Roc in the pages of the magazine Jours de France has obviously contributed to the fame of this very attractive automobile. That one was a hot André Chardonnet version, by the Autobianchi importer in France then. The Eden Roc was a convertible derivative of the Fiat 500, which was unveiled in 1960 and was a part of a range of models that Fiat's subsidiary, Autobianchi made in more exclusive luxurious versions of the ubiquitous 500. This car was bought new by its current owner from the Fiat/ Autobianchi dealer in Narbonne. It was then sold in 1965, but with great nostalgic memory of the car, the same owned bought it back in 1989. The engine was restored in 1994, as shown in an invoice attached to the file. The car has been stored for a decade. Upholstery, paint and chrome call for a little care, but the body is in a healthy state and the roof is in good condition. The odometer displays 62,756 km. This charming Eden Roc is accompanied by a brochure from the period and a copy of the parts catalogue. Not having been driven for a long time, it will require a comprehensive overhaul before restarting. After that this little Autobianchi will surely allow the owner to enjoy an attractive car, with the advantage and the simplicity of a lovely convertible body style.

285

Carte grise française

French title

Châssis n° B2243

• Le charme de la tradition

• Même propriétaire depuis 1983

• Présentation saine

• *The charm of tradition*

• *Same owner since 1983*

• *In honest condition*

20 000 – 28 000 €

Sans réserve/
No reserve

1970 MORGAN 4/4 1600 ROADSTER

Morgan est sans doute le seul constructeur automobile resté intégralement entre les mains de la même famille depuis l'origine, la troisième génération de la famille Morgan étant aujourd'hui à la tête de l'entreprise. Les modèles reflètent cette tradition et la Morgan 4/4 a conservé la ligne dessinée dans les années 1930, sans grand changement. La fabrication est restée elle aussi traditionnelle, avec sa carrosserie montée sur structure bois, et la technique a évolué progressivement au fil des ans pour accompagner l'augmentation des performances. Le constructeur a su maintenir une clientèle fidèle, et les délais de livraison sont traditionnellement beaucoup plus longs que la moyenne... Ce roadster Morgan 4/4 a été acheté en 1983 par son propriétaire actuel à un journaliste de Toulouse. Motorisé par un quatre-cylindres 1600 Ford, gage de fiabilité et de simplicité d'entretien, il est équipé d'un porte-bagage arrière, sur lequel est installée une jolie valise en cuir, et comporte ses side-screens. La capote et sa housse sont en bon état. De couleur crème, cette voiture est dotée d'un intérieur en cuir rouge et de roues à rayons chaussées de quatre pneus à flancs blancs. Avec un compteur affichant 81 106 km, elle est accompagnée d'un dossier de factures d'entretien ainsi que de son dépliant publicitaire d'origine. Ayant été entreposée au sec pendant une dizaine d'années, cette Morgan est saine mais réclame une révision avant d'être remise en route, elle sera vendue sans contrôle technique. Elle présente le charme désuet des Morgan traditionnelles et apportera le plaisir très actuel d'une conduite sans artifice.

Morgan is probably the only automaker that has remained entirely in the hands of the same family since the beginning with three generations of the Morgan family having headed the company. The models reflect that tradition and the Morgan 4/4 retained the design drawn in the 1930s, with little change. The production methods also remained traditional, with its body-on-wood structure, and the technique has evolved gradually over the years to support the increase in performance. The manufacturer has maintained a loyal customer base, and deliveries are traditionally much longer than the average ... This roadster Morgan 4/4 was purchased in 1983 by its current owner from a journalist from Toulouse. Powered by a four-cylinder 1600cc Ford engine assures reliability and ease of maintenance. The car comes equipped with a rear luggage rack, on which is installed a nice leather suitcase, and has its side-screens. The hood and cover are in good condition. Cream in colour, this car is equipped with a red leather interior and the wheels are shod with four whitewall tyres on wire wheels. With a counter that shows 81,106 km, it is accompanied by a record of maintenance bills as well as its original manual. The car has been stored dry for a decade and this Morgan is in a healthy state but requires a revision before being restarted. It has the quaint charm of tradition and the Morgan offers the pleasure of driving without the superficial.

262

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS



286

Carte grise française

French title

Châssis n° 1012000162

Moteur n° R00548*83181

• Rare version SS

• Voiture avec une belle patine

• Ligne magistrale

• Rare SS version

• Nice patina

• Beautiful lines

45 000 – 65 000 €

Sans réserve/

No reserve

1960 ALFA ROMEO GIULIETTA SS 1300 COUPÉ

Dérivée de la Giulietta Sprint Veloce, la Sprint Speciale reçoit le quatre-cylindres double arbre 1 300 cm3 alimenté par deux carburateurs double-corps, et sa carrosserie dessinée par Franco Scaglione, pour Bertone, présente un Cx extrêmement bas qui permet à cette voiture de frôler les 200 km/h, performance remarquable compte tenu de sa cylindrée. La production de Giulietta SS va se limiter à 1 366 exemplaires.

L'histoire de cette voiture, telle que rapportée par son propriétaire, ne manque pas d'originalité. Elle appartenait à un artiste parisien qui, en déplacement dans le sud de la France, est tombé en panne mécanique. Pour des raisons qui ne sont pas parvenues jusqu'à nous, il a laissé la voiture sur place, et c'est auprès d'un garagiste chez qui elle avait finalement échoué que le propriétaire actuel a pu l'acheter. Bien qu'elle ne soit plus équipée de son moteur 1300 d'origine, la voiture a été repeinte au début des années 1980 et paraît très saine, le compteur affichant 71 790 km. Elle est dotée de freins à disques à l'avant (avec étriers Campagnolo) et de cinq rarissimes jantes Borrani (référence RW3344), avec papillons de serrage marqués Alfa Romeo. Elle est également équipée d'un échappement spécial Conti. De teinte blanche avec intérieur en simili noir, accompagnée de sa fiche descriptive d'origine, elle présente une agréable patine. Elle est restée entreposée ces dix dernières années, si bien que sa remise en route devra être précédée d'une vérification générale. En tout cas, elle constitue une occasion intéressante d'acquérir ce modèle rare et désirable, coup de crayon magistral et efficace.

Derived from the Giulietta Sprint Veloce, the Sprint Speciale featured the four-cylinder twin cam 1300cc Alfa engine aspirated by two twin-choke carburetors, with its striking body designed by Franco Scaglione for Bertone. The car had an extremely low coefficient of drag which contributed to a top speed of almost 200km/h, a remarkable performance considering its modest engine size. Production of the Giulietta SS was limited to just 1366 cars made.

The history of this car, as reported by its owner, does not lack originality. It belonged to a Parisian artist who, while traveling in the south of France, had mechanical problems with the car. For reasons that we do not know, he left the car in the South, and from the garage where the car was lying, the current owner acquired the car. Although not equipped with its original 1300cc engine, the car was painted in the early 1980s and seems to be in good condition, the odometer displaying just 71,790 kms. It has disc brakes front (with Campagnolo calipers) and has five rare Borrani wheels (reference RW3344) with the butterfly fly nuts marked Alfa Romeo. It is also equipped with a special Conti exhaust. White in colour with black interior in imitation leather; in its descriptive original form, it has a nice patina. The car has been stored the last ten years, so that it will need some servicing before restarting the car. In any case, it is an interesting opportunity to acquire this rare and desirable model, a really masterful stroke of the design pen and very effective sports car.





287

Carte grise française

French title

Châssis n°

AR1495*07092

Moteur n° AR

00530*511152

• Modèle séduisant

• Même propriétaire depuis 1983

• Voiture saine

• Combinaison de couleurs d'origine

• Attractive Model

• Same owner since 1983

• In good condition

25 000 – 35 000 €

Sans réserve/

No reserve

Livrée neuve en France

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER

Giulietta : ce 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 de plus grosse cylindrée. Cette Giulietta type 750D a été achetée en 1983 à Valras-Plage par son actuel propriétaire. Elle présente une carrosserie saine qui, avec quelques soins, devrait retrouver tout son lustre d'époque. L'intérieur et la capote ont été refaits et la voiture, dont le compteur affiche 47 176 km, est équipée de cinq jantes en magnésium. Ce joli spider Giulietta ayant été stocké pendant une dizaine d'années sans tourner, il nécessitera une révision générale avant de pouvoir être utilisé normalement. Cet élégant cabriolet symbolise la "dolce vita", et en prendre le volant permet de retrouver et de profiter de cet état d'esprit. Une voiture idéale pour l'été qui approche.

Giulietta: the name alone evokes the sweetness of Italy, the carelessness of the 1950s, the Mediterranean sun. And then the Alfa Romeo Giulietta is a small masterpiece by itself. It combined a brilliant and responsive mechanical elegance with a sporty lightweight body, grouping together all the best ingredients with an irresistible seductive appeal. With a dashboard in painted metal, round dials, an angled gear lever on the floor, small cozy seats, the Giulietta was a dream of speed and youth during its time - and continues to do so even today! First unveiled in 1954 in coupé form (and designed by Bertone), the Giulietta's spider version was launched a year later, with a body this time signed by none other than Pininfarina. The 1.3 litre engine was modern, with two overhead cam shafts and performed brilliantly, surpassing that of many contemporary cars of the era with larger displacement. This Giulietta 750D type was purchased in 1983 at Valras-Plage by its current owner. Its body is in a good state, and which, with some care, should regain its period charm. The interior and top were redone and the car, with the odometer showing 47,176 km, has five magnesium rims. This beautiful Giulietta spider has been in storage for ten years without turning a wheel and will require a major overhaul before it can be used normally. This stylish convertible symbolizes "la dolce vita" and when you take the wheel you will surely find yourself in that state of mind. An ideal car for the approaching summer months...





288

Carte grise française
French title

Châssis n° 5143

- État de préservation rare
- Utilisation plaisante en cabriolet
- Même propriétaire depuis 1989
- Modèle rare

- Rare preserved condition
- Appealing to use cabriolet
- Same owner since 1989
- Rare model

20 000 – 30 000 €
Sans réserve/
No reserve

1961 DB PANHARD LE MANS CABRIOLET HARD-TOP

D'après l'ouvrage d'Alain Gaillard sur DB, cette DB Panhard portant le n° de châssis 5143 a été livrée neuve à Paris via le garage Marautos. Il s'agit d'un modèle Luxe, livré avec capote et hard-top, équipement dont elle est encore dotée aujourd'hui. L'actuel propriétaire a acheté cette voiture en 1963 chez Fairway, à Paris 16e, en échange d'une 4 CV Brissonneau & Lotz. Il l'a conservée jusqu'en 1966, année où il s'en est séparé. La voiture a changé de mains en 1968 et, en 1989, elle était récupérée à nouveau par le propriétaire actuel ! D'un point de vue mécanique, celui-ci précise qu'elle était équipée à l'origine du 954 cm3 disponible en supplément mais que, suite à une casse, il a laissé place à un 850 cm3, qui ne manque d'ailleurs pas de brio. Grâce à la légèreté et au profilage de la voiture, il permet d'atteindre allègrement 160 km/h, ce qui était à cette époque l'apanage de voitures de sport de plus forte cylindrée. En dehors de cette modification, la voiture se présente dans un état d'origine rare, affichant 61 673 km au compteur. Actuellement de teinte bleue (au lieu du gris métallisé dont elle était revêtue en sortant d'usine), elle présente un intérieur en simili-cuir rouge tout à fait d'origine et bien conservé, seule la casquette de tableau de bord montrant une fatigue due au soleil. Un tel état de préservation n'est guère fréquent sur une automobile de ce type. Ayant connu ces dix dernières années un stockage prolongé sans tourner, une révision s'imposera pour pouvoir profiter pleinement des qualités de cette excellente sportive française. Son hard-top et son état de préservation sont des atouts que ne manqueront pas de remarquer les amateurs.

According to the book by Alain Gaillard on DB, this DB Panhard, with chassis number 5143, was delivered new to Paris via the Marautos Garage. This is a Luxe model, delivered with a soft top and a hardtop, both of which it still has today. The current owner originally bought this car in 1963 at Fairway, in the 16th district of Paris, in exchange for a 4 CV Brissonneau & Lotz. He kept it until 1966, and it changed hands again in 1968. Then, in 1989, the current owner bought the car for the second time ! He advises that the car was originally fitted with the optional 954cc engine but following some damage, it was replaced with an 850cc engine, which still had plenty of brio. Its light weight and shape allowed the car to reach 160 km/h with ease, a top speed generally confined to larger-engined sports cars of that period. Apart from this modification, the car is offered in rare original condition, with 61,673 km on the clock. Metallic grey when it left the factory, the car is presented in blue today, with red imitation leather interior that is original and well-conserved, apart from where the sun has faded the top of the dashboard. Such a good standard of preservation is rarely seen on cars of this type. Having been stored without moving for the last ten years, re-commissioning is required before the qualities of this wonderful French sports car can be appreciated. Its wonderfully preserved condition, along with its hardtop are assets that won't go unnoticed by enthusiasts.





289

Carte grise française

French title

Châssis n°

WPOZZZ99ZVS380608

• Dernière Porsche 911 refroidie par air

• Deuxième main

• Entretien suivi, belle présentation

• Last air-cooled Porsche 911

• Good resale

• Properly monitored service, in beautiful condition

35 000 – 40 000 €

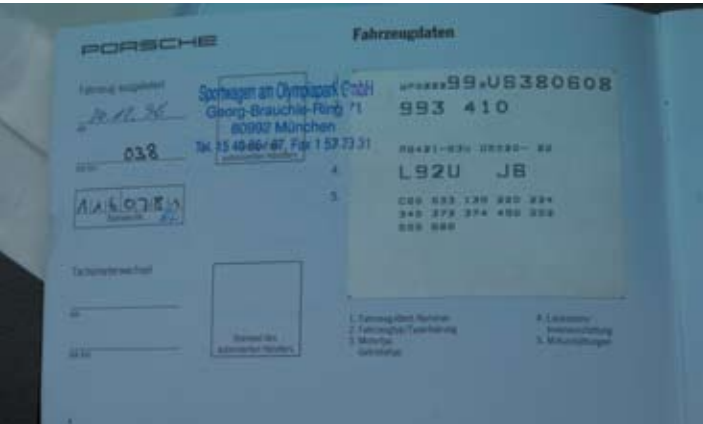
Sans réserve/

No reserve

1996 PORSCHE 911 (993) TARGA COUPE

Bien que son type exact soit 993, on l'appelle encore 911 lors de son lancement en 1993, tellement ce nom et le concept qui l'accompagne sont forts. Cette quatrième génération reste fidèle aux principes qui ont fait le succès de cette Porsche fameuse, tout en bénéficiant d'améliorations, d'une puissance accrue et d'une boîte six vitesses. Cette voiture a été achetée neuve par un industriel allemand, auprès de qui le propriétaire actuel en a fait directement l'acquisition. Le compteur affichait alors 24 000 km et, aujourd'hui, ce chiffre s'élève à 104 323 km. La voiture a toujours fait l'objet d'un entretien régulier, comme en témoignent les carnets d'entretien et les nombreuses factures jointes au dossier. La dernière révision a été effectuée en 2011 chez Porsche Montpellier et comprenait notamment une vidange des fluides, un remplacement des filtres et des plaquettes de freins. Les quatre pneus ont été remplacés récemment. De couleur gris métallisé, cette voiture dispose de plusieurs options : châssis sport, sièges baquets en carbone, feu stop arrière intégré dans un petit aileron, échappement inox plus volumineux. A l'intérieur, les sièges sont habillés d'une sellerie en cuir vert et l'équipement comporte en particulier un autoradio avec lecteur de CD, un ordinateur de bord et des sièges chauffants. Comme toutes les Targa de cette génération, elle est dotée d'un toit en verre qui vient coulisser sur la partie arrière et offre la même facilité d'utilisation qu'un toit ouvrant classique. Cette voiture extrêmement performante représente pour les amateurs la dernière "vraie" Porsche 911, puisqu'elle est encore équipée du six-cylindres refroidi par air. Cet exemplaire au kilométrage modeste a de quoi offrir encore bien des heures de plaisir à son nouveau propriétaire.

Although its exact type is 993, it was still called the 911 at its launch in 1993, so the name and the concept that accompanies it are very strong. This fourth generation remains faithful to the principles that have made the success of Porsche, while enjoying the improvements, the increased power and a more agile six-speed gearbox. This car was bought new by a German industrialist, from whom the current owner directly acquired it. The counter then showed 24,000 kilometres and today this figure has gone up to 104,323 km. The car has always been serviced regularly, as evidenced by the maintenance books and numerous invoices attached to the file. The last revision was conducted in 2011 at Porsche Montpellier, all oil and fluids drained out and replaced, filters were replaced too and so were the brake pads. All four tyres too have recently been replaced. In metallic grey, this car has several options: sport chassis, carbon bucket seats, stop light integrated into a small rear spoiler, larger stainless steel exhaust, etc. Inside, the seats are upholstered in green leather and equipment includes a radio with CD player, a trip computer and heated seats. Like all Targa from this generation, it has a glass roof that slides to the rear and offers the same ease of use as a conventional sunroof. This extremely high-performance car is for fans of the last "real" Porsche 911s, since it comes with air-cooled six-cylinder. This particular example has limited mileage nd so cn offer many more hours of enjoyment to its new owner.





290

Carte grise française

French title

Châssis n° 878779

Moteur n° RA 9369-8

• Même propriétaire depuis 30 ans

• Intéressante version série 1

• Mécanique refaite

• Same owner for the last 30 years

• Interesting version of the Series 1

• Mechanically redone

45 000 – 65 000 €

Sans réserve/

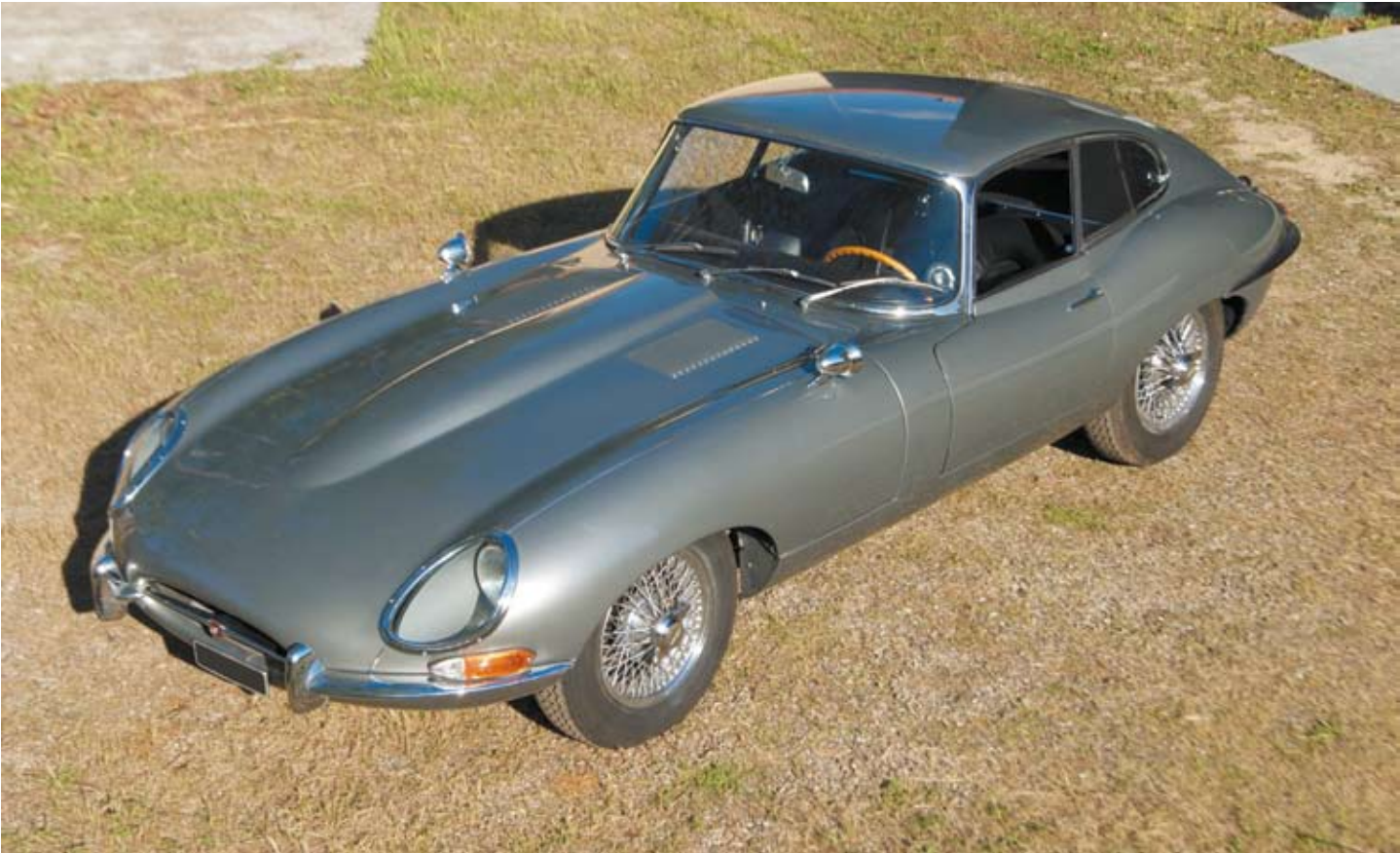
No reserve

1963 JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES SÉRIE 1 CABRIOLET

Immense capot, ligne saisissante, moteur brillant, comportement efficace, on n'a pas fini de dire que la Jaguar Type E est une des voitures les plus marquantes du XXe siècle. Présentée en 1962 avec le fameux six-cylindres Jaguar double arbre, elle permet des performances très élevées pour l'époque, nées des succès des Type C et Type D. La Série 1 est la plus pure et la plus désirable, avant les modifications esthétiques imposées par les règlementations américaines sur la sécurité. Ce cabriolet Type E a été acheté en novembre 1983 à Agen par son actuel propriétaire, et son compteur kilométrique affiche 77 603 km. C'est d'ailleurs le propriétaire qui en a assuré la remise en état, sans ménager son temps ni sa peine, entre 1983 et 1987. De nombreuses factures viennent confirmer les travaux qui ont été réalisés. Les "tours Eiffel" avant ont notamment été remplacées à cette occasion et la mécanique a été restaurée, le moteur conservant sa culasse d'origine. De carrosserie rouge, cette voiture est équipée d'une sellerie en skaï noir. Étant restée entreposée au sec et n'ayant pas été utilisée depuis une dizaine d'années, cette intéressante Type E nécessitera quelques soins cosmétiques et une révision attentive au moment de la remise en route. Une fois celle-ci effectuée, cette voiture représentera un moyen de balades et de voyages idéal, en particulier au moment où l'été se manifeste et incite à baisser la capote pour profiter pleinement des attraits de la conduite cheveux au vent, en contact étroit avec l'environnement, son soleil et ses senteurs.

With its long striking hood, its impressive engine and fine performance, the Jaguar E-Type remains one of the most important cars of the twentieth century. Unveiled in 1962 with the famous six-cylinder Jaguar twin camshaft engine, the car boasted an impressively high performance for its time, a car born of the success of the legendary C-Type and the D-Type. The Series 1 is perhaps the purest and most desirable of the three series, before the cosmetic changes imposed by U.S. safety regulations ruined the beautiful lines. This E-Type convertible was purchased in November 1983 in Agen by its current owner and the car's odometer shows just 77,603 km. This is also the owner who sponsored the car's thorough restoration, sparing neither time nor effort, between 1983 and 1987. Many bills confirm the extensive work that has been done. The soft top was replaced in this particular occasion and mechanicals have been restored. Painted red, the car comes with black leatherette upholstery. Having remained stored in a dry place and the fact that the car has not been in use for a decade, this interesting E-Type requires some cosmetic attention and a careful revision at the time of restarting the car. Once that is done, this car will be great for cruises and tours, especially when summer comes and the top can be lowered, to enjoy wind-in-the-hair motoring in close contact with the environment, the sun and the smells of the countryside.





291

Carte grise française
French title

Châssis n° 888665
Moteur n° LG 9369-8

- Nombre de propriétaires limité
 - Voiture bien préservée
 - Enviable Série 1, dans sa forme la plus pure
- *Limited number of owners*
 - *A well maintained car*
 - *The desirable 1 Series, in its purest form*

50 000 – 70 000 €
Sans réserve/
No reserve

Livrée neuve en France
1963 JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES SÉRIE 1 COUPÉ

Lors de sa présentation au Salon de Genève 1962, la Jaguar Type E fait l'effet d'une bombe. Jamais on n'a vu ligne aussi audacieuse, et le dessin profilé s'accompagne de performances hors du commun, grâce au six-cylindres double arbre qui a fait les grandes heures de Jaguar, tant en tourisme qu'en compétition. C'est en 1984 que son actuel propriétaire a acheté cette voiture, qui appartenait alors à un boucher de Perpignan. Elle été restaurée en 1989, un ouvrier travaillant à plein temps pendant un an pour mener à bien cette remise en état. Le berceau avant et les éléments de suspension importants ont été remplacés, et un dossier de factures permet de constater les travaux réalisés. Depuis cette restauration poussée, la voiture a très peu roulé et son compteur affiche 2 201 km. A tout seigneur tout honneur, elle a été utilisée à l'occasion du mariage du propriétaire. De couleur grise, avec une sellerie en cuir noir et des chromes bien conservés malgré quelques points de rouille, cette Type E présente un bel état général, conservant sa classe d'origine. Elle a été soigneusement entreposée et sa restauration a bien résisté au temps. Elle est accompagnée de son manuel d'utilisation mais, n'ayant pas tourné depuis une dizaine d'années, une révision sera nécessaire avant qu'elle ne connaisse à nouveau une utilisation normale. Elle représente une belle occasion d'acquérir un exemplaire ayant peu changé de mains, objet des soins attentifs de son propriétaire. De plus, ce coupé Série 1 offre la forme la plus pure, telle que le public stupéfait l'a découverte en 1962. Pour son nouveau propriétaire, elle sera une source d'émotions visuelles et de plaisir au volant.

During the car's unveiling at the Geneva Motor Show in 1962, the Jaguar E-Type had the effect of a bombshell. Never had there been such a bold form, with that amazing profile matching outstanding performance, thanks to a six-cylinder twin cam engine that was, in the heydays of Jaguar's motorsport success, a great powertrain for both the road and for racing.

It was in 1984 that the current owner bought this car, which belonged to a butcher in Perpignan. It was restored in 1989, a worker working full time for one year to complete this restoration. The front subframe and important suspension elements were replaced, and a folder of invoices reveals the quantum of work. Since its thorough restoration, the car has covered very little, with the counter showing just 2,201 km. Very Importantly the car starred at the wedding of the owner. Gray, with black leather upholstery the cars is well preserved despite some rust spots on the chrome, this E-Type is in very fine condition. It has been carefully stored and its restoration has withstood the test of time. It comes accompanied by its user manual, but as the car has not turned a wheel over the last ten years, a mechanical revision will be required before it can be used normally. It represents a great opportunity to acquire a car that has had very few owners, a car that has been the object of attentive care by its owner. Moreover, the Series 1 Coupe offers the car in its very purest form, the shape that stunned its audience in 1962. For its new owner, it will be a source of visual emotion and driving pleasure.





292

Carte grise française
French title

Châssis n° S834523BW
Moteur n° V1591-7

- L'aboutissement de la lignée XK
- Matching numbers
- Même propriétaire depuis 1981

- The last of the XK line*
- Matching numbers*
- Same owner since 1981*

25 000 – 35 000 €
Sans réserve/
No reserve

1957 JAGUAR XK 150 COUPÉ 3,8 LITRES

Avec le roadster XK 120 dévoilé en 1948, Jaguar établissait les bases d'une famille qui allait perdurer jusqu'aux années 1980. Avec son brillant six-cylindres double arbre et sa ligne originale et résolument sportive, elle entrait avec panache dans l'ère moderne. Cette voiture va donner naissance à des versions "compétition" dont l'aboutissement sera la Type D victorieuse aux 24 Heures du Mans, tandis que sur le plan commercial, Jaguar va développer et améliorer la formule avec d'abord l'XK 140, puis la 150, ultime version de cette première série. Plus confortable que ses devancières, disponible en 3,4 litres puis 3,8 litres, elle préfigure la Type E qui ouvrira une nouvelle page du grand livre Jaguar.

Ce coupé XK 150 a été acheté en mars 1981 dans un château près de Montpellier. Il est équipé de son six-cylindres 3,8 litres d'origine, accolé à une boîte automatique Borg-Warner, et le propriétaire indique avoir procédé au remplacement du pont arrière. De couleur crème, cette voiture comporte des roues à rayons chaussées de pneus à flancs blancs et arbore encore des phares jaunes. L'habitacle est doté de sièges en cuir brun avec moquette gris clair, le tout présentant une patine sympathique. Accompagné de sa brochure publicitaire d'origine, ce coupé de présentation saine a été stocké une dizaine d'années au sec et nécessitera donc une vérification avant remise en route et utilisation. Une fois en état, il pourra apporter à son nouvel utilisateur les joies d'un moteur puissant dans une forme qui a contribué à forger la légende Jaguar.

With the XK 120 roadster unveiled in 1948, Jaguar laid the foundation of a family that would last until 1980. With its brilliant and original dual overhead camshaft in line six-cylinder, the XK 120 came with a flourish in the modern era. This car went on to give birth to competition versions, which culminated in the D-Type's victory at the 24 Hours of Le Mans, while on the commercial side, Jaguar went on to develop and improve the formula with the XK 140 first, then the XK 150, which was the ultimate version of the first series. More comfortable than its predecessor, and available in 3.4 liter and 3.8 liter versions, it previewed the E-type, which will open a new chapter in Jaguar's history.

This XK 150 coupe was purchased in March 1981 in a castle near Montpellier. It comes equipped with a six-cylinder 3.8-liter that is original, and is mated to a Borg-Warner automatic transmission. The owner says that the rear axle and differential has been replaced. Cream-coloured, this car has wheels shod with whitewall tyres and spokes and still has its yellow headlamps. The cabin comes equipped with brown leather seats with light gray carpet, all with a very nice patina. Accompanied by its advertising brochure of origin, this coupé is in good condition as it was stored for a decade in a dry garage, and so will need some revision and servicing before restarting and use. Once sorted out, it can bring to its new owner the joys of a powerful engine in a form that helped forge the legend of Jaguar.



1976 LANCIA BETA MONTECARLO

Avec la Lancia Montecarlo, Pininfarina a signé un dessin combinant sobriété, sportivité et agressivité, dans un ensemble bien équilibré, attractif et élégant. Cette voiture était équipée d'une carrosserie monocoque et le moteur était en position centrale-arrière, ce qui constituait l'assurance d'une tenue de route supérieure à la moyenne. Côté mécanique, elle recevait un quatre-cylindres double ACT développant près de 120 ch et, comme elle n'était pas très lourde, ses performances se montraient brillantes pour l'époque et elle frôlait 200 km/h. D'ailleurs, cette voiture a servi de base à des versions compétition qui ont apporté à Lancia de nombreux lauriers en rallye. Cette Lancia Beta Montecarlo a été achetée en 1994 auprès d'un architecte de Montpellier. De teinte grise, elle est équipée d'un intérieur en skaï rouge probablement refait mais réclamant quelques soins. Les vitres sont électriques, la voiture repose sur quatre jantes en alliage léger et le compteur indique 33 088 km, la réalité étant probablement de 133 088 km. Cette voiture est accompagnée de deux dépliantes publicitaires d'époque et de sa notice d'utilisation. Ayant été stockée sans tourner pendant une dizaine d'années, elle semble saine mais nécessitera une petite révision générale avant de pouvoir être utilisée sans arrière-pensée. Par conséquent elle sera vendue sans contrôle technique. Moyennant quoi, elle offrira à son propriétaire les joies d'une conduite sportive telle que peut la fournir une voiture à moteur central.

With the Lancia Montecarlo, Pininfarina signed a design that combined sobriety, sportiness and aggression, in an attractive and elegant well-balanced package. This car featured a monocoque body and the engine was located amidship, which assured a handling that was above average. Mechanically, the car received a double OHC four-cylinder engine developing around 120bhp and, as it was not very heavy, its performance was very good for its time, with V-max at about 200 km/h. Moreover, the Monte Carlo was used as a basis for competition versions, which brought many laurels to the Lancia marque.

This Lancia Beta Montecarlo was purchased in 1994 from an architect in Montpellier. Grey in colour, it has a red leatherette interior that has been redone but probably calling for some care. The windows are electric, the car features four alloy wheels and the odometer reads just 33,088 km, though the reality is probably more like 133,088 km. This car comes with two period flyers and its instructions manual. Having been stored without turning a wheel over a decade, the car looks healthy but requires a small overhaul before it can be used without a second thought; therefore it will be sold without technical inspection. Whereby it will surely provide its owner the joy of sporty driving as can be expected from a mid-engined sports car.





294

Carte grise française

French title

Châssis n° 00SB6475

Moteur n° 107353

- Voiture bien préservée
- Fleuron de l'automobile française
- Patine séduisante

- A well maintained car
- A flagship of the French automobile industry
- Very attractive patina

9 000 – 14 000 €

Sans réserve/No reserve

1972 CITROËN SM

Avec la SM présentée en 1970, Citroën va surprendre, au-delà de ce que l'on peut imaginer. Sous sa carrosserie inhabituelle, la SM dissimule un ensemble hydraulique encore plus accompli que celui de la DS. La mécanique a été mise au point par Maserati : le V6 de 2,7 litres à quatre ACT développe 170 ch, ce qui permet à ce coupé remarquablement profilé de dépasser 220 km/h en toute sécurité et en tout confort. Aujourd'hui, cette voiture continue à fasciner par son originalité. Cette voiture a été achetée en 1979 par son actuel propriétaire, dans une propriété viticole de l'Hérault. Il s'agit d'une version doté d'une alimentation par carburateurs et son moteur a été complètement refait en 1990 par un ancien mécanicien Citroën, comme en témoigne la facture jointe au dossier. Depuis, cette SM n'a parcouru qu'une centaine de kilomètres, et son compteur affiche aujourd'hui 85 192 km. N'ayant pas tourné depuis une dizaine d'années, elle devra connaître une révision avant d'être réutilisée normalement. De caisse blanche très saine, elle est équipée de sièges en skaï noir en très bel état et d'un rare autoradio Continental Edison qui correspondait à l'époque à une option. Cette SM est accompagnée de sa notice d'entretien, du carnet des adresses du réseau Citroën et d'un dépliant publicitaire d'époque. Bien préservée et montrant un kilométrage limité, cette voiture présente une patine séduisante. Une fois remise en route, elle constituera une belle représentante de ce fleuron de l'automobile française des années 1970.

With the launch of the SM in 1970, Citroen surprise everyone beyond imagination. Under his unusual body, the SM concealed a hydraulic system that was complicated and more accomplished than that on the DS. Mechanicals were developed by Maserati, which Citroen owned then: the 2.7-liter V6 with four overhead camshafts developed 170bhp, which propelled the coupé with its remarkably aerodynamic profile to exceed 220 km/h in safety and comfort. Even today, the car continues to fascinate by its originality. This car was purchased in 1979 by its current owner in a vineyard in the region of Hérault. This version is fed with carburetors and engine was completely rebuilt in 1990 by a former Citroen mechanic, as evidenced by the invoice attached to the file. Since then, the SM has traveled a hundred kilometers, the counter now showing just 85,192 km. Not having been driven in the last ten years, it will need a vision before being used again. In a very healthy white, it has black leatherette seats in very good condition and a rare Continental Edison radio which corresponds to the time, as an option. This SM comes with its maintenance manual, the book has all the addresses of the Citroën network then along with a period flyer. Well preserved and showing limited mileage, this car has an attractive patina. After a restart, this SM will be a very good representative of this jewel from the French automobile of the 1970s.

295

Carte grise française

French title

Châssis n° 327348

- Le charme d'une voiture d'avant-guerre
- Facile à utliser et à entretenir
- Présentation sympathique

- The charm of a pre-war car
- Easy to maintain and use
- Nice patina

6 000 – 9 000 €

Sans réserve/No reserve

1930 PEUGEOT 201 COUPÉ DOCTEUR

La Peugeot 201 présentait deux caractéristiques particulières, qui en ont fait un modèle important dans l'histoire de la marque : c'est le premier modèle à adopter une désignation composée d'un chiffre avec zéro central, et d'autre part c'est la première Peugeot (à partir de 1932) équipée d'une suspension avant à roues indépendantes. Destinée à remplacer la 5 CV type 190, elle est une des vedettes du salon de Paris 1929 : avec son aspect moderne qui s'éloigne du style voiturette, elle est bien équipée et bénéficie d'une finition soignée. Au fil des évolutions, elle ne disparaîtra du catalogue qu'en 1938, laissant la place à la 202. Cette Peugeot 201 a été achetée en 1980 par son actuel propriétaire, alors qu'elle servait à assurer la promotion d'une discothèque du sud de la France. Peu de temps après l'achat, il s'est lancé dans une restauration complète, en respectant les conseils fournis par Peugeot. Un dossier de factures témoigne des pièces achetées à cette occasion, et il est complété d'une copie de la notice d'entretien. De couleur crème, avec ailes marron et liserés de même teinte, ce joli et peu courant coupé est équipé de sièges en tissu brun, le toit étant recouvert de moleskine. La voiture ayant été stockée à l'abri pendant une dizaine d'années, sa restauration ancienne méritera quelques soins et une petite révision sera nécessaire avant la remise en route. Elle saura ensuite apporter à son nouveau propriétaire les joies de la conduite d'une voiture d'avant-guerre dont la légèreté compensait la modeste puissance.

The Peugeot 201 had two special features which have made it an important model in the history of the brand – it was the first model to adopt a designation consisting of a central figure with zero, and the other is that it was the first Peugeot (from 1932) equipped with independent front suspension. To replace the 5 HP Type 190, it was one of the stars of the Paris Motor Show of 1929 with its modern design that moved away from the buggy style, plus it was well equipped and had a neat finish. After some facelifts it was finally replaced by the 202 in 1938. This Peugeot 201 was purchased in 1980 by its current owner, while serving to promote a nightclub in the South of France. Shortly after the purchase, the owner embarked on a full restoration, following the advice provided by Peugeot. A bill file shows parts purchased on this occasion, and it is supplemented by a copy of the maintenance manual. Cream-colored with brown wings and edging of the same colour, this pretty and unusual coupe is equipped with brown fabric seats, and the roof is covered with moleskin. The car has been stored for ten years, its old restoration deserving some care and a little revision will be necessary before restarting the car. It will then give its new owner the joys of driving a pre-war car with lightness that complements the modest power.

278

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS V — 10 JUIN 2013. PARIS



« Amateur de hautes performances,
je salue celles des produits Meguiar's ! »

Marcel,
1965 Corvette C2 Stingray



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

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus
proche, en appelant le **N° Vert 0 800 800 193** ou visitez notre site www.meguiars.fr

Disponible sur
App Store



ARTCURIAL
MOTORCARS

LOW MILEAGE
NO RESERVE

COLLECTION D'UN MONÉGASQUE
50 AUTOMOBILES

LUNDI 22 JUILLET 2013

MONACO

Photographie © Charly Gallo CDP

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

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.

2 – La vente

Briest-Poulain-F.Tajan

- 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 « adjudgé » 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 :

- Automobilia :**
- 23 % + TVA au taux en vigueur**

- Automobiles de collection :**
- De 1 à 600 000 € : 17 % + TVA au taux en vigueur**
- Au-delà de 600 000 € : 11 % + TVA au taux en vigueur**

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

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

- e)** - Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en c), 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.
- f)** - Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

- g)** - Les véhicules précédés d'un astérisque (*) nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 7 % 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.

- h)** - 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.

- i)** - L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 10 juin 2013 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

- j)** - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 10 juin 2013 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture, 90 € HT par moto et 50 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 17 juin 2013 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour pour les voitures, 10 € HT pour les motos et les voitures enfants, et 30 € HT pour les véhicules militaires. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

- k)** Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

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

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, (7 % 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)** Lacquéreur 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 – Prémption 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 :



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

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 / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial-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.
- 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 "adjudgé" 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:

Automobilia

- **23% + current VAT**

Classic cars

- **From 1 to 600 000 € : 17% + current VAT**
- **Over 600 000 € : 11% + current VAT**

- b)** - Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.
- c)** - 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.
- d)** - For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.
- e)** - Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under c), 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.
- f)** - 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.

- g)** - The vehicles preceded by an asterisk (*) have been consigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 7% 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.
- h)** - 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.
- i)** - The removal of vehicles must absolutely take place by Monday 10 June 2013, at the latest.
- j)** - Cars that have not been collected on Monday 10 June 2013 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car, € 90 + VAT per motorcycle and € 50 + VAT per toy car at the risks of their owner. The storage cost is offered until Monday 17 June 2013 and will then be invoiced € 20 + VAT per day for cars, € 10 + VAT per day for motorcycles and toy cars, and € 30 + VAT for military vehicles. Cars will not be released until storage charges haves been paid.
- k)** - 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.
- l)** - Cars with French title that are more than 75 years old require an export licence in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licences for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

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 : (identified by an ) In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (7% 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.

Bank :



ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

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

REPRÉSENTATIONS

BELGIQUE

Vinciane de Traux
5, Avenue Franklin Roosevelt
B - 1050 Bruxelles
T +32 02 644 98 44
vdetraux@artcurial.com

CHINE

Jiayi Li
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
T +86 137 01 37 58 11
lijiayi7@gmail.com

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22
I - 20121 Milano
T +39 02 49 76 36 49
gsardagnaferrari@artcurial.com

ASSOCIÉS

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

Fabien Naudan, **Vice-Président**

Directeur associé sénior
Martin Guesnet

Directeurs associés

Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Mathieu Fournier
Bruno Jaubert
Mathieu Lamoure

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général:
Axelle Givaudan

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

Marketing, Communication
et Activités Culturelles:
Direction: N.C.
Morgane Delmas

Comptabilité et administration:
Direction: Joséphine Dubois
Comptabilité des ventes:
Sandrine Abdelli, Marion Carteirac,
Vanessa Favre, Léonor de Ligondés
Comptabilité générale:
Marion Bégat, Virginie Boisseau,
Isabelle Chênais, Mouna Sekour

Logistique et gestion des stocks:
Direction: Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout
Denis Chevallier, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane:
Ronan Massart, **16 57**

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Élodie Landais, **20 51**
Diane Pellé
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:

Pascal Bego
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 MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
Contact:
Inès Sonnevile
t. +33 (0)1 42 99 16 55
isonneville@artcurial.com

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général:
Nicolas Orlowski

Vice Président: Francis Briest

Conseil d'Administration:

Francis Briest, Nicolas Orlowski,
Olivier Costa de Beauregard,
Nicole Dassault, Laurent Dassault,
Carole Fiquémont, Marie-Hélène
Habert, Michel Pastor, Hervé Poulain

Comité de développement

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Directeur associé: Bruno Jaubert
Directeur Europe Centrale:
Caroline Messensee
Spécialiste Italie:
Gioia Sardagna Ferrari
École de Paris, 1905-1939:
Expert: Nadine Nieszawer
Spécialiste junior, catalogueur:
Priscilla Spitzer
Spécialiste junior:
Tatiana Ruiz Sanz
Recherche et certificat:
Jessica Cavaleiro
Historienne de l'art:
Marie-Caroline Sainsaulieu
Administrateurs:
Florent Wanecq, **20 63**
Alexia de Cockborne, **16 21**

ART ABSTRAIT ET CONTEMPORAIN

Directeur associé sénior:
Martin Guesnet
Directeur art abstrait:
Hugues Sébilleau
Spécialiste sénior:
Arnaud Oliveux
Directeur Europe Centrale:
Caroline Messensee
Spécialiste Italie:
Gioia Sardagna Ferrari
Spécialiste:
Florence Latieule
Recherche et certificat:
Jessica Cavaleiro
Administrateurs:
Sophie Cariguel, **20 04**
Laura Koufopandelis, **16 13**

ORIENTALISME

Directeur associé:
Olivier Berman
Administrateur:
Alexia de Cockborne, **16 21**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

Expert: Isabelle Milsztein
Administrateur:
Julie Hottner, **20 25**

ART DÉCO

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

DESIGN

Vice-Président:
Fabien Naudan
Directeur associé:
Emmanuel Berard
Administrateurs:
Alma Barthélemy, **20 48**
Elsa Atanasio, **16 24**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^E ET XIX^E S.

Directeur associé: Isabelle Bresset
Céramiques , expert:
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts:
Cabinet Déchaut-Stetten
Catalogueur:
Filippo Passadore
Administrateur:
Sophie Peyrache, **20 41**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^E S.

Directeur associé:
Mathieu Fournier
Dessins anciens, experts:
Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert:
Antoine Cahen
Sculptures, expert:
Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, experts:
Cabinet Turquin
Catalogueur:
Elisabeth Bastier
Administrateur:
Alix Fade, **20 07**

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX^E S.

Directeur associé: Olivier Berman
Administrateur:
Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert: Robert Montagut
Contact:
Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

LIVRES ET MANUSCRITS

Expert: Olivier Devers
Spécialiste:
Benoît Puttemans, **16 49**

ART TRIBAL

Expert: Bernard de Grunne
Administrateur:
Florence Latieule, **20 38**

ART D'ASIE

Expert: Philippe Delalande
Contact: Isabelle Bresset, **20 13**

ARCHÉOLOGIE D'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

Expert: Anne-Marie Kevorkian
Contact: Isabelle Bresset, **20 13**

ARCHÉOLOGIE

Expert: Daniel Lebeurrier
Administrateur:
Sophie Peyrache, **20 41**

BIJOUX

Directeur : Julie Valade
Expert : Thierry Stetten
Administrateurs :
Marianne Balse, **20 52**
Evelyne Brys

MONTRES

Expert: Romain Réa
Administrateur:
Laura Mongeni, **16 30**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur associé:
Mathieu Lamoure
Spécialiste:
Pierre Novikoff
Consultant: Frédéric Stoesser
Administrateur:
Iris Hummel, **20 56**
Antoine Mahé, **20 62**

AUTOMOBILIA

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

BANDES DESSINÉES

Expert: Éric Leroy, **20 17**
Administrateur:
Lucas Hureau, **20 11**

VINS ET SPIRITUEUX

Experts:
Laurie Matheson, **16 33**
Luc Dabadie, **16 34**
Administrateur:
Marie Calzada
vins@artcurial.com

VINTAGE & COLLECTIONS

Spécialiste: Cyril Pigot, **16 56**
Administrateur:
Eva-Yoko Gault, **20 15**

VENTES GÉNÉRALISTES

Spécialiste:
Isabelle Boudot de La Motte
Administrateurs:
Juliette Leroy, **20 16**
Élisabeth Telliez, **16 59**
Mathilde Neuve-Eglise, **20 70**

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES
Experts: Gaëtan Brunel
et Bernard Bruel
Administrateur:
Juliette Leroy, **20 16**

INVENTAIRES

Directeur associé:
Stéphane Aubert
Consultant: Jean Chevallier
Administrateur:
Inès Sonnevile, **16 55**
Astrid Guillon, **20 02**

VENTES PRIVÉES IMPRESSIONNISTE, MODERNE, CONTEMPORAIN

Constance Boscher, **20 37**

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

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

AFFILIÉ À INTERNATIONAL AUCTIONEERS



TEL: +33 (0)1 42 99 20 51
FAX: +33 (0)1 42 99 20 60

ARTCURIAL

MOTORCARS

Crédits photographiques :

Lots 211 à 224 et Lots 237 à 240 : Serge Cordey

Photos historiques Lots 212, 256, 257 : Archives Pierre-Yves Laugier

Lots 226, 254, 268, 269 : Louis Blom

Lots 230, 257 : Studio virage

Lot 244 : Dan Savinelli

Lot 251 : Simon Clay

Lot 260 : Franck Murat

Lot 263 : Droits réservés

Photo d'André Lecoq : Xavier de Nombel

