ARTCURIAL
MOTORCARS



RETROMOBILE 2016
BY ARTCURIAL MOTORCARS

5 FÉVRIER 2016
SALON RETROMOBILE





RETROMOBILE 2016
BY ARTCURIAL MOTORCARS

5 FÉVRIER 2016
SALON RETROMOBILE



ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

ASSOCIÉS

Comité exécutif :

François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**
Matthieu Lamoure, **directeur général d'Artcurial Motorcars**
Joséphine Dubois, **directeur financier et administratif**

Directeur associé senior :
Martin Guesnet

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

Francis Briest, **président du conseil de surveillance et stratégie**

Hervé Poulain, **président d'honneur**

RÉTROMOBILE 2016
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE N°2877
5 & 6 FÉVRIER 2016
5 & 6 FEBRUARY 2016

Commissaire-Priseur / *Auctioneer*
Hervé Poulain

Spécialistes / *Specialists*

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

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

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

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

Consultants

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

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

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

Mandataire ad hoc
Maître Philippe Dohr

Relations clients, administration
Client services, Administration

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

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

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

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

Ordres d'achat / *Bids office*
Thomas Gisbert de Callac
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Online catalogue
www.artcurial.com/motorcars

EXPOSITIONS PUBLIQUES
PUBLIC VIEWING

SALON RETROMOBILE HALL 2.2
Paris Expo – Porte de Versailles
75015 Paris

Mercredi 3 février 2016
10h – 22h
Jeudi 4 février 2016
10h – 19h
Vendredi 5 février 2016
10h – 13h

Wednesday 3 February 2016
10am – 10pm
Thursday 4 February 2016
10am – 7pm
Friday 5 February 2016
10am – 1pm

VENTES / *AUCTIONS*

SALON RETROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo – Porte de Versailles
75015 Paris

Vendredi 5 février 2016
15h - La vente officielle
Samedi 6 février 2016
11h - Automobilia
15h - La vente Citroën
Dimanche 7 février 2016
10h30 - Automobilia

Friday 5 February 2016
3pm - The official sale
Saturday 6 February 2016
11am - Automobilia
3pm - The Citroën sale
Sunday 7 February 2016
10.30am - Automobilia



Hervé Poulain
Commissaire-Priseur / *Auctioneer*
Président d'honneur d'Artcurial
Honorary president of Artcurial



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



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



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



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



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



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



Sophie Peyrache
Automobilia
Responsable / *Head of department*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com



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

LIVRAISON ET STOCKAGE

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 8 février 2016 après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir du mardi 9 février 2016. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 11 février 2016 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par voiture. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

DELIVERY AND STORAGE

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 8 February 2016 after full payment.
Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 9 February 2016. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 11 February 2016 and will then be charged at € 25+VAT per day. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS

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

The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

ADRESSE / *ADDRESS*

Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
75015 Paris
www.retromobile.com



A

1959 AC ACE BRISTOL ROADSTER 155
1971 ALFA ROMEO 1750 109
1957 ALFA ROMEO 1900 CSS TOURING 195
1929 ALFA ROMEO 6C 1750 SUPER SPORT 187
1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 124
1965 ALFA ROMEO GIULIA SS 196
1956 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT COUPÉ 165
1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SZ “CODA TRONCA” 194
1972 ALFA ROMEO JUNIOR 1600 ZAGATO 120
1970 ALPINE A110 1600 S GROUPE IV 163
1974 ALPINE V6 “ POISSON DIEPPOIS “ 162
1927 AMILCAR CGSS BIPLACE 182
1965 ASA 1000 GT COUPÉ 122
1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ 154
1961 ASTON MARTIN DB4 156
1963 ASTON MARTIN DB4 CONVERTIBLE SERIE 5 157
1966 AUSTIN MINI COOPER S 149
1961 AUSTIN MINI COUNTRYMAN 150
1966 AUTOBIANCHI BIANCHINA PANORAMICA 190

B – D

1926 BENTLEY 6,5 L TOURER VANDEN PLAS 197
1971 BMW 2002 CABRIOLET 110
1985 BMW M635 CSI 114
1931/2012 BUCCIALI - CORD TYPE L29 MODIFIÉ 185
1995 BUGATTI EB110 SS “ SPORT - LE MANS ” 212
1995 BUGATTI EB110 SUPER SPORT 211
1999 BUGATTI EB112 BERLINE 213
1920 BUGATTI TYPE 13 183
1949 CADILLAC SERIE 62 CABRIOLET 191
1949 CISITALIA 202 SÉRIE A CABRIOLET FARINA 180
1971 DE TOMASO MANGUSTA 147
1949 DELAHAYE 135 MS COUPÉ GHIA TURIN 134
1952 DELAHAYE 235 COUPÉ CHAPRON 130
1973 DINO 246 GT 219
1971 DINO 246 GT SÉRIE M 108

F

1957 FACEL VEGA FV4 132
1958 FACEL VEGA FV4 214
1960 FACEL VEGA HK 500 128
1960 FERRARI 250 GT CABRIOLET PF SÉRIE 2 200
1958 FERRARI 250 GT COUPÉ PININ FARINA 199
1963 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA 138
1985 FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE 168
1982 FERRARI 308 GTSI 102
1987 FERRARI 328 GTS 172
1964 FERRARI 330 GT 2+2 223
1965 FERRARI 330 GT 2+2 201
1968 FERRARI 330 GTC 137
1957 FERRARI 335 SPORT SCAGLIETTI 170
1972 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA 169
1989 FERRARI 412 111
1980 FERRARI 512 BB 117
1977 FERRARI 512 BB 218
1995 FERRARI 512 TR COUPÉ 119
2010 FERRARI CALIFORNIA 118
1971 FERRARI DAYTONA SPIDER STRAMAN 174
1996 FERRARI F355 CHALLENGE 173
1986 FERRARI TESTAROSSA 112
1989 FERRARI TESTAROSSA 167
1986 FERRARI TESTAROSSA SPIDER VALEO 116
1971 FIAT 500 LUSSO 107
1973 FIAT 500 SPEZIALE 171
1958 FIAT ABARTH 750 GT ZAGATO 215
1952 FORD COMÈTE 127

G – L

1949 GEORGES IRAT LABOURDETTE 184
1939 GRAHAM PAIGE TYPE 97 POURTOUT 192
1963 ITALIA 2000 123
1960 JAGUAR MKII PAR VICARAGE 153
1954 JAGUAR XK 120 125
1954 JAGUAR XK 120 126
1966 LAMBORGHINI 350 GT TOURING 144
1971 LAMBORGHINI 400 GT JARAMA 204
1975 LAMBORGHINI COUNTACH LP 400 “PERISCOPIO” 148
1991 LAMBORGHINI DIABLO 210
1999 LAMBORGHINI DIABLO ROADSTER VT 5.7 203
1969 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 1 146
1971 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE II 113
1969 LAMBORGHINI ISLERO S 143
1970 LAMBORGHINI MIURA S 202
1952 LANCIA AURELIA B20 GT 2ÈME SÉRIE 222
1960 LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO 2800 158
1993 LANCIA HYENA 217
1976 LANCIA STRATOS 166
1972 LIGIER JS2 161

M – O

1960 MASERATI 3500 GT VIGNALE SPYDER 136
1963 MASERATI 3500 GTI SEBRING 198
1971 MASERATI GHIBLI 4,9 SS 135
1968 MASERATI GHIBLI 4.7L 220
1978 MASERATI KHAMSIN 145
1978 MASERATI KHAMSIN 160
1975 MASERATI MERAK 216
1965 MASERATI MISTRAL SPIDER 159
1955 MERCEDES 300B CABRIOLET D 176
1970 MERCEDES BENZ 280 SE 3.5 L CABRIOLET 177
1961 MERCEDES-BENZ 190 SL 101
2001 MINI COOPER S WORKS N°50/50 152
1998 MINI JOHN COOPER WORKS MPI 151
1903 MOONBEAM III DIT “MOONBEAM OF FIFE” 175
1968 MORRIS MINOR 1000 TRAVELLER 115
1963 OSCA 1600 GT CABRIOLET PAR FISSORE 121

P

1937 PEUGEOT 201 M CABRIOLET 106
1939 PEUGEOT 202 CABRIOLET 103
1955 PEUGEOT 203 C CABRIOLET 104
1941 PIERRE FAURE BIPLACE ÉLECTRIQUE 178
1967 PORSCHE 2,0L S CHÂSSIS COURT 207
1971 PORSCHE 911 2,4 S TARGA 139
1970 PORSCHE 911 2.2 E 141
1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING 206
1995 PORSCHE 911 TYPE 993 RS 205
1988 PORSCHE 959 142
1992 PORSCHE 964 CARRERA RS 221
1997 PORSCHE 993 GT2 EVO 208
2006 PORSCHE 997 CUP 209
1976 PORSCHE CARRERA 2,7L 140

R – V

1963 RENAULT DAUPHINE 1093 164
1953 RENAULT FRÉGATE CABRIOLET GHIA 105
1936 RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET 189
1951 SALMSON G72 COUPÉ PAR SAOUTCHIK 129
1951 SIMCA HUIT SPORT COUPÉ 179
1908 SIZAIRE & NAUDIN TYPE F1 8 HP SPORT 181
1947 STANGUELLINI 1100 COUPÉ MOTTO 193
1922 STANLEY MODÈLE 735 À VAPEUR, TORPÉDO 188
1950 TALBOT LAGO RECORD GS GRABER 131
1956 TALBOT LAGO SPORT 2500 186
1951 TALBOT LAGO T26 RECORD SPORT DUBOS 224
1954 VEGA 54 PROTOTYPE V PAR FACEL 133

ARTCURIAL
MOTORCARS

MASCOTTES AUTOMOBILES
ANCIENNE COLLECTION DE PASQUALE GIORDANO
DIMANCHE 7 FÉVRIER 2016 À 10H30 ET 13H30
SALON RÉTROMOBILE – PARIS





AUTOMOBILIA
SAMEDI 6 FÉVRIER 2016 À 11H
SALON RÉTROMOBILE – PARIS



DANS LES MÊMES MAINS DEPUIS 1974 / *IN THE SAME OWNERSHIP SINCE 1974*

101 1961 MERCEDES-BENZ 190 SL

Carte grise française
French title

Châssis
N° 12104210020902

- Française d'origine, troisième main
- Voiture incroyablement d'origine
- Petite sœur de la 300 SL

- *French origin, three owners from new*
- *In nice original condition*
- *Little sister of the 300 SL*

30.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La voiture que nous proposons est une Mercedes 190 SL deuxième série qui a été immatriculée neuve en France le 3 mai 1961. Elle appartenait alors au directeur de SEB avant qu'en 1972 le champion du monde de bridge M.Roger Trezel ne s'en porte acquéreur. C'est auprès de ce dernier que le propriétaire actuel achète la voiture en 1974. Grand connaisseur et amateur d'automobile, il participe à de nombreux rallyes de l'Automobile Club de France dont il est un membre actif et apprécié. L'entretien de l'automobile était effectué directement auprès du constructeur et depuis une dizaine d'années par le garage Etoile Collection à Suresnes. Les carburateurs Solex, difficiles à régler, ont été remplacés par des Weber dans le courant des années 1980. L'état de la voiture est vraiment émouvant pour l'amateur, superbement préservé par le temps et par un propriétaire soigneux et passionné.
La carrosserie de couleur ivoire n'a subi que quelques retouches de peintures éparses, mais se présente dans un état d'usage rare. L'intérieur bordeaux est délicieusement patiné avec sa petite banquette arrière transversale optionnelle, pouvant accueillir un troisième passager. La voiture est équipée de son autoradio Blaupunkt et elle possède encore la plaque du Garage Royal Elysées qui était l'importateur officiel de l'époque ainsi que son immatriculation 75 parisienne d'origine.
A l'heure où la 300 SL et sa petite sœur sont devenues des icones de la création automobile, il devient exceptionnel de trouver un exemplaire si bien préservé par un collectionneur de la première heure enthousiaste et connaisseur.



The car on offer is a Mercedes-Benz 190 SL second series which was registered new in France on 3rd May 1961. It belonged to a Director of SEB in 1972 before the Bridge World Champion Mr Roger Trezel acquired the car. It is from the latter that the current owner bought the car in 1974. A great car connoisseur and enthusiast, he participated in numerous rallies of the Automobile Club de France, of which he is an active and valued member. The maintenance of the car had been executed directly by the manufacturer and in the last ten years by the garage in Suresnes called Etoile Collection. The Solex carburetors, difficult to sort out, were replaced by Webers in 1980. The condition of the car is really touching for an enthusiast, superbly preserved by time and by a very careful and passionate owner. The ivory colored body has undergone some retouching of the paint here and there, but comes in a state of uncommon use. The burgundy interior has a delightful patina with its small optional bench seat at the rear that can accommodate a third passenger. The car is equipped with its Blaupunkt car stereo and it still has the plaque of the Garage Royal Elysées, who was the importer at that point of time, and its original 75 Parisian registration.

At a time when the 300 SL and its little sister have become icons of automotive design, it is most unusual to find an example in such well preserved condition by a collector of the first order, an enthusiastic connoisseur of the marque.

102 1982 FERRARI 308 GTSi

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis
N° ZFFHA02B000041139

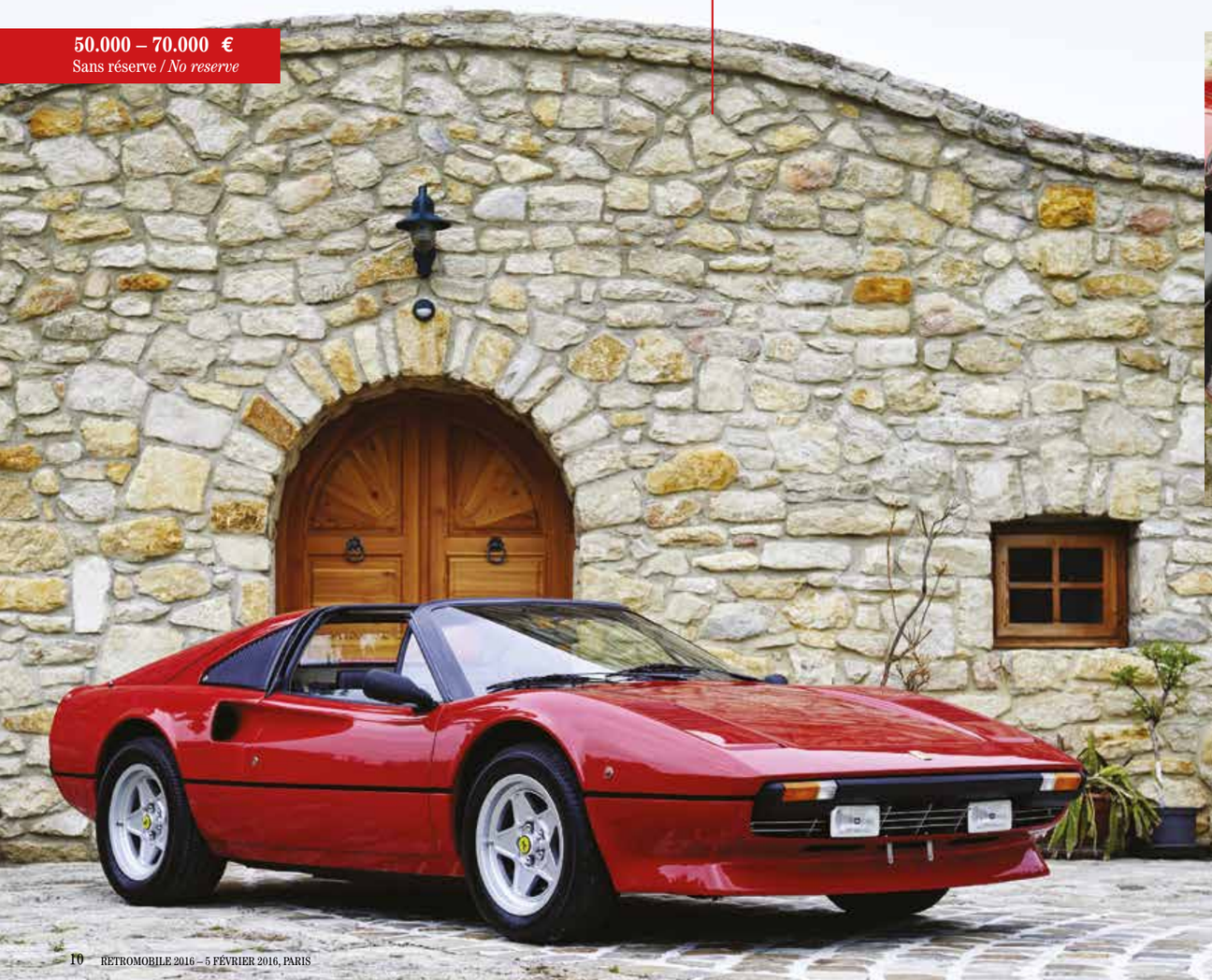
- ➤ Belle présentation
- ➤ Sellerie d'origine très bien préservée
- ➤ Version GTS

- ➤ *In nice condition*
- ➤ *Well preserved original upholstery*
- ➤ *GTS version*

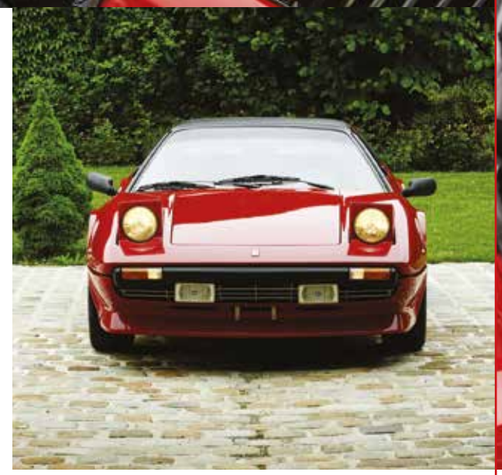
50.000 – 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La présente 308 GTSi a été immatriculée pour la première fois le 1er juillet 1982 et c'est le 25 octobre 2007, alors que le totalisateur kilométrique affichait 87 030 km, que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Aujourd'hui, ce même compteur montre 97 236 km.
En état d'origine, cette voiture a bénéficié récemment d'un voile de peinture, dans sa teinte d'origine, de façon à lui redonner un peu d'éclat. A l'intérieur de l'habitacle, la sellerie est d'origine, avec des cuirs en bon état ne portant que quelques plissures sur les flancs des dossiers et des assises. Les moquettes sont propres et non élimées, et cette voiture est dotée d'un système de climatisation et d'un autoradio (non d'origine). Le toit amovible est impeccable et a vraisemblablement été refait.

This GTSi 308 was registered for the first time on 1 July 1982, and on October 25, 2007, the odometer showed 87,030 km, which is when the current owner acquired the car. Today, the counter shows 97,236 km.
In an original condition, this car has recently received a respray in its original color, so as to give it a little sparkle. Inside, the upholstery is original, with the leather in good condition with only a few creases on the sides of seats and the seat base. The carpets are clean and not threadbare, and this car is equipped with an air-conditioning system and a radio (which is not original). The removable Targa top is impeccable and was probably redone.







Un ensemble de factures d'entretien et de réfection de carrosserie seront jointes au dossier, ainsi qu'un duplicata du bulletin de garantie et d'entretien qui atteste des bons soins reçus depuis mars 1999 (elle affichait alors 70 089 km). Elle fait partie des 1 743 exemplaires de Ferrari 308 GTSi, modèle bénéficiant du toit doté de panneaux amovibles, ce qui apporte l'agrément d'une conduite découverte par beau temps. De plus, elle combine un V8 de 3 litres compact et performant avec une ligne élégante signée Pininfarina. Son comportement sportif et son tempérament lui permettent d'attirer une large clientèle de passionnés.

A set of maintenance and body repair invoices will come with the file and a duplicate guarantee certificate attesting the maintenance and care the car has received since March 1999 (when the odometer showed 70,089 km). It is one of 1,743 units of the Ferrari 308 GTSi model benefiting from a roof with removable panels, which makes it a very practical car to use in either weather condition. Plus, it combines a compact 3-liter V8 that is powerful, with an elegant Pininfarina design. Its sporting behavior and temperament made it very popular, attracting a very broad clientele base of enthusiasts.



103 1939 PEUGEOT 202 CABRIOLET



Carte grise française
French title

Châssis N° 853981

- Rare version cabriolet
- Bel état de présentation
- Peugeot, la qualité qu'on ne discute pas

- *Rare convertible version*
- *In nice condition*
- *With Peugeot quality is not an issue*

18.000 – 24.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Lancée en 1938, puis produite jusqu'en 1949, et bien que la production fût interrompue pendant la seconde guerre mondiale, la Peugeot 202 berline fût très largement diffusée. En revanche, la version cabriolet qui en fut extrapolée connut une existence beaucoup plus confidentielle.
L'exemplaire que nous présentons a été acheté par son actuel propriétaire en 2009, alors qu'il était immatriculé dans le Doubs. Il a depuis bénéficié d'une dépose mécanique, avec changement du roulement d'arbre primaire de boite, et de tous les joints de boite, d'un nettoyage de l'embrayage avec remplacement de la butée et de la bague qui se situe en bout de vilebrequin. Vis, condensateur et bougies avaient été remplacés, et divers petits détails remis en état pour une utilisation facile et fiable.



La carrosserie, très saine, a bénéficié d'une restauration ancienne, bien conservée. La sellerie a été refaite en cuir beige et les moquettes marron clair ont bénéficié du même traitement. La capote, ainsi que le couvre-capote sont en état d'usage. Le compteur affiche aujourd'hui 23 852 km, et la voiture est équipée de rares jantes en aluminium qui reprennent le profil des roues Pilote.
Cette voiture représente l'occasion d'accéder aux plaisirs d'un rare cabriolet d'avant-guerre, fiable, facile d'utilisation et dont les pièces sont aisées à trouver.

Launched in 1938 and produced until 1949, and although production was interrupted during World War II, the Peugeot 202 sedan sold in very good numbers. However, the convertible version remained rather rare and few were produced.
The example that we are offering was purchased by its current owner in 2009, when it was registered in the East of France. It has since received an overhaul of the mechanicals, with a change of the primary shaft of the gearbox, and all the flanges of the 'box, plus a cleaning of the clutch with the replacement of the flywheel and the crankshaft rings. Screws, capacitor and spark plugs have been replaced, and a variety of small details refurbished for easy and reliable use.

The very sound body was restored some time ago, and is very well preserved. The upholstery was redone in beige leather and the light brown carpets have also received the same treatment. The hood and the tonneau cover are in used condition. The odometer counter now shows 23,852 km, and the car is equipped with rare aluminum rims shaped like Pilote wheels.

This car is an opportunity to have access to the pleasures of a rare pre-war cabriolet, which is reliable, easy to use and for which parts are easy to find.

104 1955 PEUGEOT 203 C CABRIOLET



Carte grise française
French title

Châssis N° 1752810

- La version la plus recherchée des 203
- Belle présentation, très authentique
- Voiture agréable et facile à utiliser

- *The most sought after version of the 203*
- *In nice condition, very genuine*
- *A pleasant and easy to use car*

60.000 – 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Comme en atteste le certificat de conformité d'origine qui était fourni avec un courrier de Peugeot, ainsi que la carte de garantie qui sont toujours au dossier, cette voiture a été livrée neuve le 14 juin 1955 à Mme Nathalie Fresneau, utilisatrice demeurant en Loire-Atlantique (la plaque propriétaire est d'ailleurs toujours fixée dans l'habitacle). Ce document permet d'authentifier la voiture en tant que cabriolet, tout en précisant sa date de sortie, malgré une erreur administrative sur l'actuelle carte grise qui affiche une première mise en circulation le 1er février 1955.
Noire avec intérieur rouge, dotée de nombreux accessoires Robri (sabots, enjoliveurs) et agrémentée de phares longue-portée, cette voiture a été restaurée par le passé et présente aujourd'hui une belle patine.
La sellerie en cuir rouge est très bien réalisée, avec des contreportes et moquettes assorties, et se marie parfaitement avec la planche de bord en tôle de la même teinte. Seuls la capote et le couvre-capote sont en état d'usage et pourront faire l'objet de quelques soins. Sur le plan mécanique, le moteur et la butée d'embrayage ont été remis à neuf en 2012 par le mécanicien du propriétaire, si bien que la voiture fonctionne à merveille. Bien chaussée de pneus Michelin X et affichant 37 922 km, elle est prête à prendre la route et à procurer à son propriétaire le plaisir d'une conduite décontractée, à bord d'une belle automobile authentique et à la présentation de qualité, sans crainte des soucis mécaniques.



As states the original certificate of conformity accompanied by a letter from Peugeot and the warranty card (all included in the car's file) this Peugeot was delivered new on June 14, 1955 to Ms. Nathalie Fresneau, residing in the Loire -Atlantique region (the owner's plate is still fixed in the cockpit). This document authenticates that the car as a cabriolet and its release date, despite an administrative error on the current registration paper which displays that the car's first registration was on 1st February 1955. Black with a red interior, with many Robri accessories (wheel caps, etc) and featuring long-range headlamps, this car was restored in the past and now has a nice patina. The red leather upholstery is very well done, with matching door panels and carpets, and blends perfectly with the dashboard's sheet metal of the same hue. Only the hood and tonneau cover are in used state and would need some care. Mechanically, the engine and the clutch bearing have been refurbished in 2012 by the owner's mechanic, so the car works perfectly. The car is shod with Michelin X tires and displays 37,922 km on the odometer, it is ready to hit the road and to provide the owner the pleasure of a relaxed drive, aboard an authentic automobile in condition, without concerns of mechanical issues.

105 1953 RENAULT FRÉGATE ONDINE CABRIOLET PAR GHIA









Carte grise française
French title

Châssis N° 24 34 085
(étude 741)
Moteur N° 8477

- Voiture inédite, voire unique
- Carrosserie polyester
- Aurait appartenu à Edith Piaf

- *Unique and original car*
- *Fiberglass body*
- *May have belonged to Edith Piaf*

80.000 – 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Voici une automobile vraisemblablement unique aujourd'hui. La première version de ce cabriolet, est présentée par la Régie Renault au Salon de Paris 1953. Construit en acier, sur la base de l'Amiral, il est présenté avec un équipement luxueux, radio, sièges et bagages cuir... Sa superbe ligne est l'œuvre de Luigi Ségré, directeur artistique qui a marqué de son empreinte l'histoire du célèbre carrossier Ghia. Ce modèle rencontre un énorme succès, mais son prix très élevé de l'époque mettra un terme à son avenir dès la fermeture du salon. Toutefois, ce projet ne tombe pas totalement dans l'oubli puisqu'en 1957, trois modèles d'étude, réalisés en polyester, sont toujours présents dans les ateliers Renault. Ils ont pour numéros : 741, 742 et 743. Les deux derniers, ainsi que le modèle exposé au Salon de Paris en 1953, semblent avoir totalement disparu puisque de nombreuses années de recherche n'ont pas permis de retrouver leur trace. Ne resterait donc que le 741, présenté aujourd'hui. Selon les livrets de la Régie Renault, cet exemplaire a été livré au garage Rey le 15 avril 1957. Il est ensuite vendu le 20 juin de la même année à un propriétaire de l'Isère. A partir de 1957, on n'entend plus parler de cette voiture qui réapparaîtra en janvier 1968, toujours dans l'Isère. Elle appartient alors à un certain Monsieur Marcel Giron, lequel se souvient que ce cabriolet aurait été utilisé par Edith Piaf avant qu'il n'en fasse l'acquisition. Le dossier présenté par l'actuel propriétaire fait état d'une liste de cinq personnes nommées ayant affirmé que cette voiture aurait en effet été mise à la disposition de la célèbre chanteuse à des fins publicitaires durant une période estimée entre 1953 et mi-1957. L'histoire rapporte que la Régie Renault a effectivement eu recours à de telles pratiques. Un autre de ces cabriolets avait été confié à Monsieur Jacques Goddet, Directeur du Tour de France cycliste en 1955, lequel fut placé en tête de la caravane et admiré par des millions de personnes. Dès lors, il est possible qu'une star de la renommée d'Edith Piaf, passionnée de cabriolet, se soit vue confier le modèle E.T 741.
L'histoire de notre Cabriolet Frégate se poursuit de 1969 à 2008 avec six propriétaires successifs, dont le Musée de Reims de Philippe Charbonneaux où elle restera, sans être restaurée, jusqu'en 1992. Elle est cédée en 1993 à M. Robardey qui entreprend une restauration totale dans les règles de l'art durant quatre ans. L'actuel propriétaire a acheté cette voiture en juillet 2008 et a continué à en prendre soin. Nous sommes en présence d'une automobile historique : au-delà du fait qu'elle pourrait avoir croisé le chemin d'Edith Piaf, il s'agit d'un exemplaire de grand carrossier, qui plus est, réalisé en polyester, et probablement unique. Elle aura sa place au sein des plus belles expositions et des plus prestigieux concours d'élégance.

Here's a car that may well be unique. The first version of this convertible was unveiled by Renault at the Paris Motor Show in 1953. Built in steel, on the base of the Amiral, the car was shown with luxurious equipment, including radio, leather seats and fitted luggage... its beautiful design was the work of Luigi Segre, the design director who left his mark in the history of the famous coachbuilder Ghia. This model met with much acclaim, but the high price of the car signaled the end of its future at the end of the show. However, this project did not completely disappear into oblivion, as in 1957 three polyester models were presented in the Renault workshops. Their numbers were: 741, 742 and 743. The last two, and the model exhibited at the Paris Salon in 1953, seem to have disappeared, since many years of research have failed to trace them. The one that seems to have survived is 741, the car we are offering. According to the record books at Régie Renault, this car was delivered to the Garage Rey on 15 April 1957. The garage then sold the car on June 20 of the same year to an owner in the French Alps. From 1957, we have no records on the car till it reappeared in January 1968, still in same region, when it belonged to a Mr. Marcel Giron, who remembers that this car was used by Edith Piaf before he acquired it. The file provided by the current owner gives a list of five names who confirm that this car would have indeed been made available to the famous singer for advertising purposes during the period between 1953 and mid-1957. History records that the Régie Renault had actually resorted to such practices. Another of these convertibles had been entrusted to Mr Jacques Goddet, director of the Tour de France cycling race, in 1955, and was placed at the head of the advertising caravan and admired by millions of people. Therefore, it is possible that a star of the fame of Edith Piaf, and who loved convertibles may well have been entrusted with the model 741 ET.
The history of our Fregate Cabriolet continues from 1969 to 2008 with six successive owners, including Philippe Charbonneaux's Musée de Reims, where it remained, without being restored, till 1992. It was sold in 1993 to a Mr. Robardey, who undertook a comprehensive restoration over four years. The current owner bought this car in July 2008 and continued to care for it. What we have here is a historic car: beyond the fact that the car may have crossed paths with Edith Piaf, it is a piece from a great coachbuilder, and what is more, being made out of polyester, it is probably unique. It will have its special place in the most beautiful and the most prestigious of concours d'elegances.

106 1937 PEUGEOT 201 M CABRIOLET



Carte grise française
French title

Châssis N° 532511

- Remise en état complète
- Version rare en cabriolet
- Carrosserie élégante

- *Complete overhaul*
- *Rare cabriolet version*
- *Elegant coachwork*

22.000 – 28.000 €
Sans réserve / *No reserve*

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. Dans son ultime version, la 201 M telle que celle que nous proposons, elle est dotée d'un moteur 1 465 cm^3, le plus puissant de la série.



Cette voiture a bénéficié d'une restauration complète, alors qu'elle appartenait à un amateur de la Gironde. Une photo avant remise en état montre une base complète et saine, ce qui est idéal pour une réalisation de qualité. Les travaux ont été confiés aux établissements ARES (Atelier de restauration automobile de l'Essonne), de Grigny, et une facture détaillée permet de constater l'importance des travaux : la voiture a été démontée jusqu'au châssis et le moteur a été refait, de même que le faisceau électrique. La carrosserie a été repeinte d'une élégante combinaison gris/bleu marine, avec sellerie en cuir assorti et moquettes de même couleur. Les chromes ont été refaits également, ainsi que la capote en alpaga bleu marine qui fonctionne parfaitement. Un coupe-circuit a été ajouté.
Un essai nous a permis de constater que cette Peugeot 201 démarre au quart de tour, et que la facilité de maniement de la boîte de vitesses et de l'embrayage la rend très agréable à utiliser.
Avec sa carrosserie élégante et racée, cette 201 représente une voiture plaisante à utiliser et qui ne manquera pas d'attirer la sympathie sur son passage.

The Peugeot 201 had two special features, which made it an important model in the history of the brand: it was the first model to adopt a branding of a central figure with zero, and secondly it was the first Peugeot (from 1932) equipped with independent front suspension. The 201 replaced the 5 CV Type 190 and was one of the stars of the 1929 edition of the Paris Motor Show. With its modern appearance that moved away from the buggy style it was well equipped and had a neat finish. It was eventually replaced in 1938 by the 202. The 201 M we are offering is in its final version, and comes equipped with a 1465cc engine, the most powerful of the series.

This car has received a complete restoration when it belonged to an enthusiast from South West of France. A photo before the restoration shows a complete and sound base, ideal for a quality restoration.The restoration work was entrusted to établissements ARES (Atelier de restauration automobile de l'Essonne), at Grigny, and a detailed invoice file shows the quantum of work done: the car was disassembled down to the chassis and the engine has been overhauled, as well as the wiring harness. The body was repainted in an elegant grey / navy blue combo, with matching leather upholstery and similarly colored carpets. The chrome was also redone and the soft top in navy blue alpaca works perfectly. A circuit breaker has been added.
A test drive demonstrated that this Peugeot 201 works like clockwork, and the easy use of the gearbox and clutch makes it a very pleasant car to use.
With its elegant and sleek bodywork, this 201 is a very enjoyable car to use which is sure to attract sympathy on its way.

107 1971 FIAT 500 LUSSO



Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 2951202
Moteur n°3204489

- Restauration de qualité
- Version la plus aboutie de la Fiat 500
- Probablement une des plus désirables sur le marché actuellement

- *High quality restoration*
- *The most complete version of the Fiat 500*
- *Probably one of the most desirable on the market today*

18.000 – 26.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après la guerre, l'Italie se reconstruit progressivement. Pour la majorité des citoyens, on se déplacera donc en vélo, puis en scooter, et enfin en voiture. La modeste « Topolino », créée avant-guerre, se fait vieille et est remplacée la 500, présentée en 1957. D'emblée, cette voiture économique et minimaliste, dessinée par Dante Giacosa, rencontre un franc succès : moins de 3 mètres de long mais tout de même quatre places et un petit bicylindre de 479 cm^3. Le modèle évolue et en 1968, est présentée la 500 L (Lusso). La puissance a progressé de presque 50 % pour atteindre le chiffre impressionnant de 18 ch...
Comme son nom l'indique, il s'agit de la version « luxe » de la 500. Des chromes supplémentaires apparaissent sur la carrosserie et la planche de bord, jusqu'ici en acier est désormais revêtue et l'instrumentation est concentrée dans un boitier rectangulaire. Les sièges, plus confortables, ont un dossier réglable. Plus de 400.000 exemplaires de cette version seront produits.



Le qualificatif d'état concours peut être appliqué à la voiture proposée. La couleur de la peinture « rosso corallo » - remarquablement réalisée - est probablement la plus désirable parmi celles proposées au catalogue. Le second (et actuel) propriétaire de la voiture a souhaité lui offrir une restauration complète du plus haut niveau, ce qui confère à cet exemplaire un attrait unique. Jugez plutôt : plus de 20.000 euros ont été dépensés, dont 8000 pour l'achat de nouvelles pièces d'origine. Elle a été équipée d'un échappement « sport ». De nombreuses photos prises pendant la restauration sont disponibles. Un véritable petit bijou !

After the war, Italy was rebuilt gradually. For most citizens, mobility was by bike then by scooter, and finally by car. The modest "Topolino", created before the war, was getting old and was eventually replaced by the 500, introduced in 1957. From the outset, this economical and minimalist car, designed by Dante Giacosa, was a huge success: less than 3 meters long but four-seater, powered by a tiny twin-cylinder 479cc engine. The model evolved and in 1968 Fiat launched the 500 L (Lusso). The power increased by almost 50% to a staggering 18bhp… .
As the name suggests, it is the 'luxury' version of the 500. Additional chrome appeared on the body and the dashboard previously in steel is now coated and the instrumentation was concentrated in a rectangular box. The seats, more comfortable, have an adjustable backrest. More than 400,000 units of this version were produced.
The term "concours condition" could apply to the car on offer. The "rosso corallo" paint color - remarkably well finished - is probably the most desirable among those proposed in the catalog. The second (and current) owner of this car decided to restore it to the highest level possible, which gave this piece a unique appeal. Judge for yourself: more than 20,000 euros were spent, including 8,000 for the purchase of new original parts! It also features a "sport" exhaust. All photos taken during the restoration are available. A real gem indeed!

108 1971 DINO 246 GT SÉRIE M

Carte grise française
French title

Châssis N° 1448

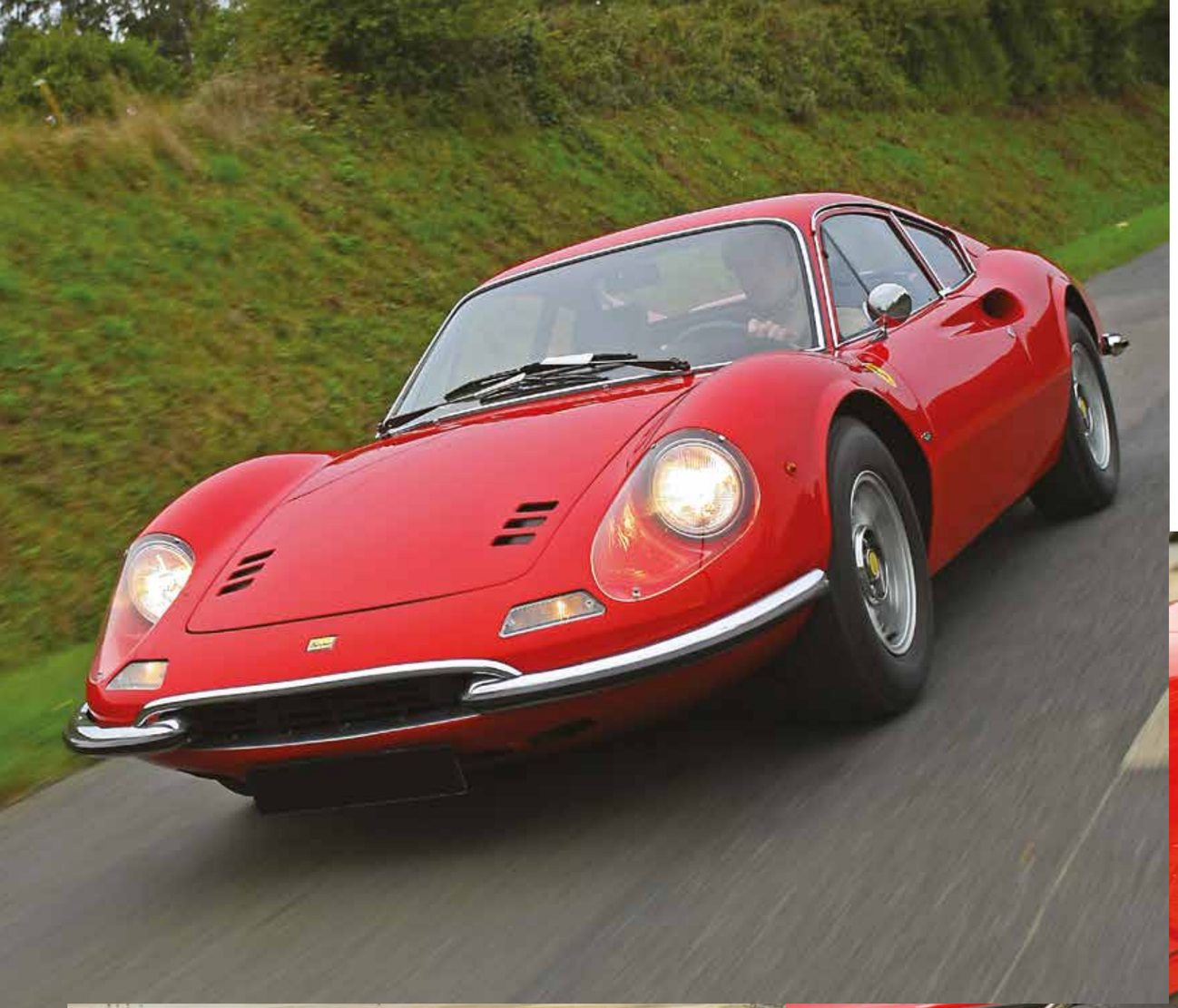
- Réfection de haut niveau
- Depuis 1984 entre les mêmes mains
- Fonctionne très bien, réglages précis

- *Rebuilt to a high standard*
- *Same owner since 1984*
- *In very good order and very precisely set up*

280.000 – 330.000 €

Livrée neuve le 13 février 1971 au garage de l'Europe, puis immatriculée le 1er mars, la voiture que nous présentons était "bianco spino" d'origine. En 1975, elle est achetée par un certain M. Marvie qui l'immatricule dans le Gard avant de la céder en 1984 au pilote automobile Yves Martin. Alors qu'il courait sur Elina, celui-ci est tombé amoureux du modèle en 1968, en croisant à Montlhéry la 206 GT du chanteur Christophe. En 2002, il fait complètement refaire la sellerie puis, à partir de 2008, la voiture est confiée aux ateliers Provost pour une réfection complète de la carrosserie. Elle est totalement mise à nu et, ce qui en dit long sur la qualité des travaux, le tube central de châssis est remplacé. Longerons et bas de caisse sont refaits, de même que tout ce qui le nécessite, et tous les joints sont remplacés, ainsi que la crémaillère de direction. Ces travaux sont réalisés pour près de 150 000 € au total.
En mai 2009, le moteur et la boîte de vitesse sont confiés au spécialiste V12 Automobiles qui les remet complètement en état avec remplacement des coussinets de bielles, de la segmentation, des guides et sièges de soupapes (qui supportent

First delivered on 13th February 1971 to the Garage de l'Europe and registered on 1st March, the car we are offering was originally painted "bianco spino". In 1975 it was bought by Mr. Marvie who registered it in South of France before selling it in 1984 to the racing driver, Yves Martin. While Yves was racing JP Beltoise's Elina single seater, he had fallen in love with the Dino, when he saw the 206 GT which belonged to the singer Christophe at Montlhery in 1968.
In 2002 he had the leather upholstery redone and in 2008 gave the car to the Provost workshop to have the bodywork totally restored. He car was stripped back to bare metal and, as an example of the extent of the work done, the central chassis tube was replaced. The spars and sills were rebuilt, all the seals were replaced as well as the steering rack. This work came in at close to 150,000 Euros.
In May 2009 the engine and gearbox were sent to V12 Automobiles for a total overhaul. The conrod bearings, rings, valve guides and seats were replaced allowing the use of unleaded fuel. The crankshaft was x-rayed and polished.



dorénavant le carburant sans plomb). Le vilebrequin est nettoyé et radiographié. En ce qui concerne la boîte de vitesse, les roulements, anneaux de synchros et joints spi sont remplacés, les travaux mécaniques totalisant quelques 20 000 € de factures. Plus récemment, les amortisseurs avant et les silentblocs de triangles inférieurs ont été changés, et il faut noter que la voiture est équipée d'échappements inox et de conduites d'essence type aviation.
Lors de notre visite, un essai a révélé un bon fonctionnement ; la boîte, souvent usée sur ces modèles, s'avère très agréable, la mécanique offre des accélérations franches et le comportement général témoigne du soin accordé à la remise en état et aux réglages des trains roulants : on sent la "patte" du pilote habitué à bien régler sa voiture. Ces travaux ont été réalisés sans compter par Yves Martin car il souhaitait conserver cette voiture, mais de récents soucis de santé le forcent à s'en défaire. Cette Dino, qui a fait l'objet en 2012 d'un bel article dans Rétro Passion, est accompagnée de sa housse, de son certificat de garantie, de ses manuels d'utilisation et d'entretien.
Il est rare pour une Dino que la présentation (peinture, alignements de carrosserie, mécanique...) soit à la hauteur des qualités dynamiques de la voiture. C'est le cas sur cet exemplaire superbe, qui ne manquera pas d'attirer les amateurs.

The bearings, synchro rings and oil seals in the gearbox were all replaced and this mechanical work cost a further 20,000 Euros. More recently the front shock absorbers and the suspension bushes were renewed and it should be noted that the car has been fitted with a stainless steel exhaust system and aviation type fuel lines.
A road test during our visit showed the quality of the car. The gearbox, which is often worn on these cars, was pleasant to use, the power train performed well and the general balance showed how much detailed attention had been given to the recommissioning of the car and the set up of its suspension. One could feel the hand of a driver used to setting up his car meticulously. Yves Martin had all this work done regardless of expense as he wanted to keep this car, but sadly his health was not to allow this. This Dino was written up in Retro Passion in 2012 and it comes with a cover, its guarantee papers and its handbooks.
It's not often that you will find a Dino where the standard of the paintwork, bodywork and mechanics are of the same high standards as the dynamic qualities of the car. This is certainly true of this superb example of a Dino and it cannot fail to appeal to all lovers of the model.









Yves Martin et moi nous sommes rencontrés en 1969 à la course de côtes de Saint Germain sur Isle. Nous avions le même âge et je débutais tardivement dans cette discipline et en rallye sur la voiture au volant de laquelle s'initiait toute une jeunesse éprise de « dépassement » et de liberté, une R8 Gordini.
Sous des apparences romantiques semblables, cheveux longs et pantalons pattes d'éléphant, les mains douteuses de cambouis, tous les compétiteurs partageaient un goût immodéré de la vie et un respect pour l'aristocratie que représentaient les pilotes de monoplaces ferraillant pour le classement scratch. Ces chevaliers sans peur lançaient leurs bolides dans un effort surhumain, sans échappatoire et protection en cas de sortie de route happés par le vide… Ce jour là, mon nouvel ami, manquant le pif paf du pont, plongea dans la rivière et resta coincé sous sa Tecno :
« sans ma connaissance de la nage sous marine, j'y restais !... »

Yves fut un animateur hors pair de cette époque héroïque :
Djet René Bonnet (saison 64-65), encouragé par Jean-Pierre Beltoise; Porsche 904 (1966) ;
Porsche 911 2L (1967) ; Elina Formule France (1968) ; Tecno F3/F2 animées successivement par un Coventry-climax (69-70), Cosworth 1800 (71), Brian Hart (72) ; Maclaren F2 M21 (ex Jody Shecter): vice champion d'Europe 1973

Hervé Poulain

27000 KM D'ORIGINE / *27000 KM FROM NEW*

109 1971 ALFA ROMEO 1750



Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° AR1783377

- Remarquable état d'origine
- Faible kilométrage
- Première d'une grande lignée de berlines Alfa Romeo

- *In outstanding original condition*
- *Low mileage*
- *The first of a long lineage of Alfa Romeo saloons*

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La 1750 « Berlina », dessinée par Bertone est présentée en 1968. Elégante et sobre, elle affiche également des performances sportives. Cet exemplaire, dans un parfait état d'origine a été a été découverte dans le Piémont dans les années 2000, dans un état comparable à un modèle sortant de l'usine. Malgré le climat humide de la ville, la carrosserie, de couleur grise se trouvait dans cet état, sans aucune trace de rouille ni d'accident, n'ayant jamais subi d'intervention : un constat cohérent compte tenu du très faible kilométrage qu'elle affiche, 27 000 km seulement !



L'ensemble se présente dans un état exceptionnel: le tableau de bord, habituellement victime des affres du soleil, les moquettes et la sellerie grise semblent neuves mais elles aussi d'origine. Le moteur démarre au quart de tour et les carburateurs offrent la souplesse d'un moteur à injection. L'auto a connu une révision complète chez un spécialiste de la marque à Bari, où elle a été achetée. Les freins et la direction sont précis, l'embrayage doux, et – chose rare – le second rapport de boîte s'enclenche facilement. Les « alfistes » comprendront… Les établissements Foggia ont fait une inspection de l'auto en 2013 et de légères corrections ont été apportées.
Elle est fournie avec ses papiers et immatriculation initiaux de Milan (son libretto original) et possède évidemment son moteur d'origine ne demandant qu'à monter dans les tours.

The 1750 "Berlina", designed by Bertone was launched in 1968. Elegant and sober, it also featured sporting performance. This example, is in perfect original condition and was discovered in the Piedmont region of Italy in the 2000s, in a state comparable to a model just coming out of the factory. Despite the humid climate of the city, the bodywork, grey in color, was in this condition, no rust or accident, never having undergone any repairs or restoration, which is very coherent to the car's mileage: 27,000 km only !
The car is in an exceptional condition: the dashboard, usually suffering from the harshness of the sun, the grey carpets and the upholstery all not only seem new, but are genuinely original. The engine is quick off the mark and the carburetors offer the flexibility of an injection system. The car has undergone a complete overhaul at a brand specialist in Bari, where it was purchased. The brakes and steering are very precise and the gentle clutch snaps into second gear very easily, which is indeed a rare thing. The "Alfistis" will understand... The Foggia Garage inspected the car in 2013 and slight corrections were done.
It comes with its original registration papers from Milan (the original libretto) and obviously has its original engine, all ready to be revved.

110 1971 BMW 2002 CABRIOLET



Carte grise française
French title

Châssis N° 2790182

- 1 des 200 exemplaires construits
- Entretien soigné
- Bel état de préservation

- *Only 200 units made*
- *Attentive maintenance*
- *In good state of preservation*

30.000 – 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

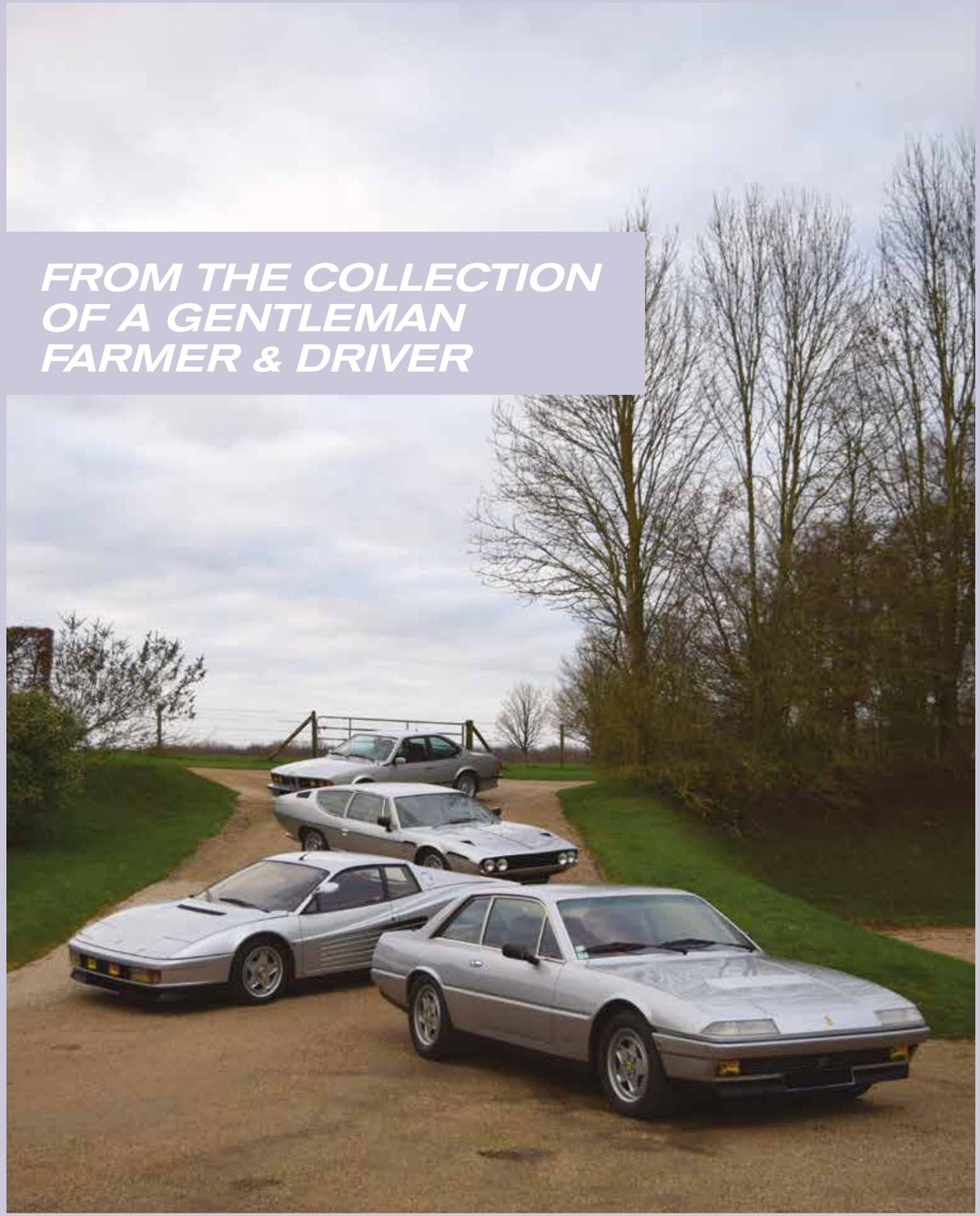
Dès sa sortie au Salon de Genève de 1966, la BMW 1600 affichait tous les ingrédients qui allaient définir les futures voitures de la marque : carrosserie compacte, habitacle accueillant quatre personnes, performances vives, ligne élégante et sobre, fabrication de qualité. Ce modèle n'a pas tardé à s'étoffer d'autres versions, dont un cabriolet fabriqué chez BMW à partir de 1968 et qui s'est appliqué à la 2002, équipée d'un moteur 2 litres plus puissant. Sa production est restée confidentielle et le nombre total de cabriolets 2002 ne dépasse pas 200 exemplaires. A partir de 1971, il a laissé place à une configuration moins séduisante, avec arceau de sécurité et entourages de vitres fabriqué par Baur.



Comme cela nous a été confirmé par BMW, le présent cabriolet 2002 est sorti d'usine le 16 juin 1971 pour être livré le 29 juin à BMW France, à Paris, dans sa teinte "Polaris Metallic" (code 060). Sa première immatriculation date du 2 août 1971 et, en 1988, il était immatriculé dans les Yvelines. Il est passé ensuite chez un concessionnaire BMW qui, conscient de sa rareté, l'a soigneusement conservé. C'est là que l'actuel propriétaire, collaborateur de BMW, en a fait l'acquisition en 2013. Cette voiture a donc bénéficié de tous les soins appropriés, et toutes les pièces qui ont été remplacées sont d'origine BMW. Parmi les travaux effectués, on note un moteur en échange standard, un remplacement de la ligne d'échappement, du radiateur ainsi que de la capote, et une réfection des freins arrière. La peinture a été refaite en 2014 dans sa teinte d'origine et la sellerie en simili bleu marine a été conservée car elle se présente en bel état. L'habitacle est équipé d'un autoradio Voxson Stéréo 8 et le compteur affiche 6 329 km. Accompagné de son manuel d'utilisation, ce cabriolet BMW 2002 a toujours été entretenu en vue d'un usage régulier, et se présente donc dans un état extrêmement sain. Dans cette version particulièrement rare et attrayante, il ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs.

At its unveiling at the 1966 edition of the Geneva Motor Show, the BMW 1600 displayed all the ingredients that would define the future models from the brand: a compact body, interior welcoming four persons, exciting performance capabilities, elegant and sober design, and excellent manufacturing quality. The model range was soon expanded into other versions, including a convertible manufactured from 1968, developed for the 2002 model and powered by the more powerful 2-liter engine. The production remained very exclusive, less than 200 units were produced! From 1971, the model became the less attractive configuration, made by coachbuilder Baur, with a roll-bar and fixed quarter glasses.

As has been confirmed by BMW, this convertible 2002 left the factory on 16 June, 1971, and was delivered on June 29 the same year to BMW France, in Paris, in its "Polaris Metallic" shade (colour code 060). It was first registered on August 2, 1971, and in 1988 it was registered in the Paris area. The car then was picked up by a BMW dealer, who carefully preserved it, aware of its rarity. The current owner, a BMW employee, acquired the car in 2013. This car has received appropriate care, and all replacement parts are original BMW parts. The works included a reconditioned engine, a replacement of the exhaust, the radiator and the hood, and a repair of the rear brake system. The painting was redone in 2014 to its original color and the upholstery in navy blue imitation has been preserved as it has been in a very good condition. The interior is equipped with a stereo radio Voxson 8, the odo counter shows just 6,329 km and the car comes with its user manual. This BMW 2002 convertible has always been maintained for regular use, and is in an extremely sound condition. In this particularly rare and attractive version, it is sure to attract the attention of serious enthusiasts.



FROM THE COLLECTION OF A GENTLEMAN FARMER & DRIVER



111

SEULEMENT 44 000 KM D'ORIGINE, DEUXIÈME MAIN / *ONLY 44,000KM AND TWO OWNERS FROM* NEW

1989 FERRARI 412

Carte grise française
French title

Châssis N°
ZFFYD25B000079592

- Française d'origine
- Superbe combinaison de couleurs
- Boîte manuelle

- *Delivered new in France*
- *Elegant color combination*
- *Manual transmission*

70.000 – 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

C'est en 1985 qu'apparaitra la 412, modèle rare dont moins de 600 exemplaires seront produits, ce qui en fait un futur collector au regard des chiffres de production actuel de Ferrari. L'exemplaire que nous présentons, doté de la boîte de vitesses manuelle, a été livré neuf par le concessionnaire Ferrari Pozzi à Levallois-Perret le 17 février 1989 à un Monsieur Tenoudji habitant Neuilly-sur-Seine. Il la conserve jusqu'en 1997, année où elle rejoint la collection de l'actuel propriétaire. Elle se présente dans sa très élégante robe grise avec son superbe intérieur en cuir rouge. Equipée de la boite mécanique, le compteur n'affiche aujourd'hui que 52 500 km. Cette 412 est entretenue par Pozzi Levallois jusqu'en 2000 où un mécanicien à demeure rejoint la Collection pour l'entretien de la prestigieuse flotte du vendeur. Les derniers travaux importants effectués ont été en 2000, à 30 500 km, le changement complet de la ligne d'échappement en inox, en 2002 à 36 500 km les disques de freins avant, le changement du compresseur de climatisation, en 2004, l'embrayage complet et le kit d'étanchéité de la boîte de vitesses. Les quelques kilomètres mensuels sont réalisés par Nicolas, le mécanicien, afin de maintenir l'auto dans un état permanent de fonctionnement optimal.
Il s'agit d'un très bel exemplaire de ces sublimes quatre places Ferrari, deuxième main, doté donc de la boîte mécanique, ce qui est très rare. Cette 412, vendue avec sa notice d'utilisation, son carnet d'entretien et de multiples factures d'entretien, est une des dernières livrée par Pozzi. Elle est le modèle parfait pour tout connaisseur de 40 ans ayant deux enfants ! C'est l'occasion d'acheter une voiture encore sous cotée, mécaniquement noble dans une combinaison de couleurs des plus attractives.



The 412 was launched in 1985, a rare model with just 600 units produced, making it a future collectible in view of current Ferrari production figures.
The car on offer, equipped with a manual gearbox, was delivered new by the Ferrari dealer Pozzi at Levallois-Perret on February 17, 1989 to a Mr Tenoudji, from Neuilly-sur-Seine. He had the car until 1997, when it was acquired by the current owner. In a very elegant grey livery with beautiful red leather interior, it is equipped with mecanical transmission, the counter now shows 52,500km. This 412 was maintained by Pozzi Levallois until 2000, when a mechanic joined the collector's personal garage, in charge of the maintenance of this prestigious fleet. The last major work was in 2000, when the odometer showed 30,500km, with a complete change of the exhaust system to stainless steel. In 2002, at 36,500km, the brake discs at the front and the air conditioning system's compressor were changed, and in 2004 the complete clutch kit and the sealing for the gearbox. Nicolas, the mechanic, covers a few kilometers every month, to maintain the car in a permanent state of optimal functioning.
This is a beautiful example of a sublime Ferrari four-seater, in just its second ownership, featuring the very rare manual gearbox. This 412, one of the last delivered by Pozzi, is sold with its user's manual, service book and multiple maintenance invoices and is the perfect model for every connoisseur of 40 years with two children! This is an opportunity to buy a car that is still undervalued, mechanically noble and in a very attractive color scheme.

MÊME PROPRIÉTAIRE DEPUIS 1986NEW / *SAME OWNER SINCE 1986*

112 1986 FERRARI TESTAROSSA



Carte grise française
French title

Châssis N°
ZFFTA17B000065133
Moteur N° 688

- Monospecchio, monodado, la plus rare des Testarossa
- Deuxième main depuis1986
- Livrée neuve en France

- *Monospecchio, monodado, the rarest of Testarossa*
- *Second owner since 1986*
- *Delivered new in France*

130.000 – 170.000 €

Plus de 10 ans auparavant, la 365 GTB4 « Berlinetta Boxer », suivie par la 512 BB avaient fait leur effet, mais en 1984, il était temps d'assurer leur succession. Fidèle à son carrossier traditionnel, Ferrari confie à Pininfarina le dessin de la toute nouvelle Testarossa, tout en conservant l'architecture moteur, un 12 cylindres à plat. Les cache-culbuteurs se teintent de rouge, ce qui permet la résurrection du fameux patronyme « Testa Rossa » symbole de succès sportifs dans les années 1950. Près de 400 ch, presque 300 km/h en vitesse de pointe, une ligne à couper le souffle, cette Grand Tourisme performante et confortable séduit dès sa présentation.

Le modèle présenté a été livré neuf par l'importateur parisien Charles Pozzi SA (Levallois-Perret) à son premier propriétaire, Yves Dullieux, habitant près de Rouen. Sa livrée grise, intérieur cuir noir, est superbe. Elle est commandée avec l'option bagages. Quelques mois après l'avoir acquise, avec 3000 kms, la voiture est vendue à un de ses voisins et ami, le propriétaire actuel. Elle rejoint donc une superbe collection de voitures de Grand Tourisme. Elle y est depuis 1986 donc, ce qui est exceptionnel puisqu'il s'agit quasiment d'une première main ! Cette Testarossa est entretenue jusqu'en 2000 par le Garage Ferrari Pozzi ; les factures viennent au dossier. Elle avait 66 000 kms lors de la dernière facture cette année-là. En 2001, le nombre de voitures de sa collection devenant de plus en plus important, notre collectionneur embauche un mécanicien à demeure. Il rencontre Nicolas, grand passionné et technicien de talent, très précis, qui va monter un véritable atelier au sein de la propriété normande. Les automobiles de la collection, y compris la Testarossa, ainsi que les trois autres automobiles de la vente, seront désormais entretenues sur place, avec des pièces constructeurs. Roulant très peu, la dernière grosse révision avec changement des courroies et freins a été effectué en 2006 à 70 000 kms. Son compteur indiquait 72 446 km le jour des prises de vue. L'acheteur devra donc procéder à une nouvelle révision avant de prendre la route. Il s'agit d'une Testarossa 'Monospecchio', première version, vendue neuve en France, presque première main, avec ses bagages d'origine, ses carnets et autres manuels d'origine dans la trousse en cuir. Ses phares longue portée jaunes, commandés par le tout premier propriétaire, lui confèrent une allure unique qui souligne son originalité. Cette Testarossa, avec toutes ces qualités, rarissimes, est donc la version la plus rare : une opportunité à saisir très rapidement, avant que sa cote ne s'envole. Rappelons que ces premiers modèles n'ont été produits qu'à très peu d'exemplaires par rapport à l'ensemble de la production du modèle…

For over 10 years, the 365 GTB4 "Berlinetta Boxer", followed by the 512 BB had their rein, but in 1984 it was time to find a successor. True to its traditional coachbuilder, Ferrari entrusted the design of the all-new Testarossa to Pininfarina, while preserving the architecture of the engine, a 12-cylinder flat. The rocker covers are gave a red shade of color, which justified the resurrection of the famous branding of "Testa Rossa", the symbol of considerable sporting success in the 1950s for Ferrari. With almost 400bhp, and an almost 300 km/h top speed, this quick and comfortable Grand Tourer caught the fancy of the motoring enthusiasts across the globe.

This car on offer was delivered new by the Parisian importer Charles Pozzi SA (at Levallois-Perret) to its first owner, Yves Dullieux, who lived near Rouen. In its grey shade, with black leather interior, the car is in superb condition. The car features Ferrari's fitted luggage option. A few months after acquiring the car, with just 3000kms on the clock, the car was sold to a neighbor and friend, the current owner. This car joined a superb collection of GTs. Since 1986 it has been a part of this collection, and was in such an exceptional state, that it was as good as firsthand! This Testarossa has been maintained till 2000 by the Garage Ferrari Pozzi; and the invoices pertaining to that comes with the car. The car had covered 66,000km as per the last invoice from that year. In 2001, with the number of cars in his collection becoming increasingly important, our collector hired a mechanic permanently. Nicolas, a very passionate and talented technician, working with great accurate, set up a workshop in the Normandy property. All the cars in the collection, including the Testarossa, and the three other cars on sale, began to be maintained on site, with parts sourced from manufacturers. Given the very limited use, this car's last major revision was the changing of the belts and the brakes in 2006, when it showed 70,000 kms on the odometer. The counter showed 72,446km on the day of the photography. The buyer will need to service the car before hitting the road. This is a Testarossa with the 'Monospecchio' first version, sold new in France, almost first hand, with its original fitted luggage, its manuals and other original booklets, within its leather case. Its high-beam yellow headlamps, changed by the first owner, gives the car a unique look that show originality. This Testarossa, with all these qualities, is rare, given that it is a rare version: an opportunity to grab this one quickly before such cars disappear. One must remember that these early models were produced in very small numbers, in relation to the entire production run of the model...







113 1971 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE II

Carte grise française
French title

Châssis N° 8023

➤ Restauration de qualité
➤ Ligne à couper le souffle
➤ Mécanique refaite par Ciclet

➤ *High quality restoration*
➤ *Breathtaking design*
➤ *Mechanicals redone by Ciclet*

150.000 – 200.000 €

Ferruccio Lamborghini présenta sa première vraie 4 places à Genève en mars 1968. On trouvait dans la gamme la fantastique Miura, l'Islero 2+2 et l'Espada. Le très moderne dessin de la carrosserie de cette dernière, dû à Nuccio Bertone, contribua au succès de cette voiture. L'Espada Série II, présentée en novembre 1969, avait un nouveau tableau de bord plus classique et surtout un moteur plus puissant que celui de la série I.

Cette superbe Espada, vendue neuve en Allemagne à en croire sa plaque châssis, fait partie de cette collection située non loin de Rouen depuis 1993. Lorsqu'il en fait l'acquisition, le moteur et la carrosserie viennent d'être entièrement refait par Ciclet Automobiles. Les travaux ont duré trois années, les factures en main justifiant d'un travail en profondeur. Les années passant, la carrosserie ainsi que l'intérieur, qui lui n'avait pas été touché, nécessitaient une remise à niveau. Le propriétaire, désireux d'avoir une voiture dans le même état d'excellence que les autres voitures de sa collection, demande alors à son mécanicien, de la restaurer au niveau carrosserie et de faire refaire l'intérieur. Le travail en profondeur dure deux années, les photographies du très beau travail en attestent. Le résultat est impressionnant. L'intérieur est tendu de cuir beige avec passepoil havane, couleur du tableau de bord. Les boiseries sont complètement refaites également, ainsi que les moquettes. La carrosserie est entièrement décapée avant d'être intégralement repeinte. La peinture est bien tendue, sans fausse note et d'une qualité impeccable. La mécanique tourne de manière optimale et tous les éléments fonctionnent.
Il s'agit d'une automobile à la ligne légendaire comme Lamborghini savait les créer. Cet exemplaire se trouve dans de très belles conditions, prête à rejoindre une collection de qualité.

Ferruccio Lamborghini presented his first true 4-seater in Geneva in March 1968. Were present in the range, the fantastic Miur,a the Islero 2 + 2 and the Espada. The very modern design of the bodywork by Nuccio Bertone of the latter contributed to its success. The Espada Series II, launched in November 1969, had a new more classical dashboard and a more powerful engine than the Series I.

This superb Espada, sold new in Germany according to the chassis plate, became a part of the collection, not very far from Rouen, in 1993. When the collector purchased the car, it had already been entirely redone by Ciclet Automobiles, with both the body and engine restored. The work had taken three years, with invoices showing the extent of the work. Over the years, the bodywork and the interior, which had not been touched, required an upgrade. The owner, eager to have a car in his collection in the same state of excellence as his others cars, asked his mechanic, to restore the body and to redo the interior. The in-depth work lasted another two years, with photographs attesting to the quality of work. The result is very impressive. The interior is in beige leather with piping in Havana-brown color, matching the dashboard. The woodwork has also been completely redone, as well as the carpets. The body was completely stripped bare before being fully repainted. The painting is flawless and is of impeccable quality. The mechanicals work well and all elements and accessories work. This is an automobile that is in line with the legendary Lamborghini way of create stunning cars. This particular example is in a very nice condition, and ready to join a collection of high quality cars.















114 1985 BMW M635 CSI

Carte grise française
French title

Châssis N°
WBAEE310701051218

- ➤ Voiture puissante, modèle peu fréquent
- ➤ Deuxième main
- ➤ Entretien suivi

- ➤ *Powerful car, infrequent model*
- ➤ *2 owners since new*
- ➤ *Maintenance properly monitored*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Détail amusant, le coupé M635 CSI est la seul BMW de tourisme à dépasser les 250 km/h. En effet, par la suite la vitesse maxi a été volontairement limitée à 250 km/h. Coupé haut de gamme de la marque munichoise, la M635 reçoit un moteur spécialement mis au point par BMW Motorsport (comme en témoigne le "M" de l'appellation), un six cylindres en ligne 3,5 litres 24 soupapes développant 285 ch. Elégante, logeable avec ses deux places arrière, elle offre la double personnalité d'une automobile luxueusement finie et équipée, et d'une Grand Tourisme puissante et rapide, capable d'avaler les kilomètres imperturbablement.



Cette M6 a été livrée neuve à son premier propriétaire en janvier 1985 par la concession BMW de Rouen. Elle passe ensuite entre les mains de l'actuel propriétaire en 1996 et sera toujours entretenue par son mécanicien, à demeure, qui a installé dans la propriété normande un véritable atelier de maintenance technique. Entre 2005 et cette année, plusieurs éléments importants ont été changés de l'embrayage complet, du train avant, du démarreur à la ligne complète d'échappement en 2013 puis des quatre disques de freins cette année à 146 500 km, kilométrage actuel de cette très belle automobile. Elle est superbe dans sa livrée grise, intérieur en cuir noir. Il s'agit d'un exemplaire qui a très bien vieillit, ses sièges semblent à peine usés, ses moquettes sont en excellent état. Les manuels de l'utilisateur accompagnent la voiture, présentés dans une pochette en cuir. Egalement, sa trousse à outils d'origine, dans le coffre, est à 90% complète. Les BMW M6 représentent les modèles les plus performants et les plus aboutis de la série 6. Celle-ci, avec son histoire et son état, est une très belle opportunité.

Interesting fact: the coupe M635 CSI is the only BMW road car to exceed 250 km/h. Actually, the maximum speed in later models have all been deliberately limited to 250 km/h. An upscale coupe from the Munich brand, the M635 featured an engine specially developed by BMW Motorsport (as can be seen by the "M" of its name), a six-cylinder 24-valve 3.5 liter unit developing 285bhp. Elegant, roomy with two rear seats, it offered the dual personality of a luxuriously finished and equipped car, as well as a powerful and fast GT, able to eat up the kilometers effortlessly.

This M6 was delivered new to its first owner in January 1985 by the BMW dealer of Rouen. It then changed hands, to the current owner, in 1996 and was maintained by his mechanic, permanently, in a full-fledged garage that was installed in the owner's Normandy property. Between 2005 and this year, several important elements and components were changed: the complete clutch system, the front axle, the starter and the complete exhaust line in 2013, the four brake discs this year when the odometer showed 146,500 kms, which is the current mileage of this superb automobile. It is in a beautiful grey shade, with black leather interior. This car has aged well, its seats seem barely worn, and its carpets are in excellent condition. The user manual that comes with the car, is presented in a leather pouch. Also, its original tool kit is in the trunk, and is 90% complete. The BMW M6 was the most powerful and the most efficient of the 6 Series. This car, with its continuous and well-documented history and the fine state that it is in, represents a great opportunity.



115 1968 MORRIS MINOR 1000 TRAVELLER

Carte grise française
French title

Châssis N°
M/AW5D1227700M
Moteur N°
10MA-U-H324548

- ➤ Restauration soignée
- ➤ Modèle séduisant
- ➤ Relativement rare en France !

- ➤ *Carefully restored*
- ➤ *Attractive car*
- ➤ *Relatively rare in France*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Lancée en 1948, la Morris Minor fait partie des voitures anglaises les plus produites à l'époque, atteignant un total de plus d'un million d'exemplaires jusqu'à 1972 ! C'est dire le succès qu'a connu ce modèle.
Achetée par l'actuel propriétaire en 2005 lors d'une vente Artcurial, cette Minor à conduite à droite sortait alors de restauration et son compteur, qui avait été remis à zéro lors de la remise en état, n'affichait que 50 km. Elle a depuis très peu roulé puisqu'il n'indique que 67 km ! Il s'agit de la séduisante version "Traveller" dont les boiseries extérieures rappellent les beaux jours des breaks "woody". Très élégante dans sa livrée "old english white", elle présente un intérieur en vinyle bleu pétrole en parfait état, avec moquettes assorties. Lors de la restauration, la mécanique, les chromes et les boiseries ont été refaits et la voiture était indiquée en 2005 comme étant en rodage. Il semble donc qu'elle le soit toujours.
Un essai a révélé son bon fonctionnement, le moteur démarrant à la première sollicitation. Très agréable, facile à utiliser et débordant de charme, cette Minor Traveller fera le bonheur du citadin comme du gentleman farmer.

Launched in 1948, the Morris Minor was one of the most produced British cars. The model was extremely successful and sales reached a total of over a million by 1972!
The Minor on offer is a right hand drive model and was purchased by the current owner in 2005 at an Artcurial sale, just after its restoration.
The odometer had been reset to zero during restoration and showed just 50 km at the sale. The car was hardly used and the counter indicates 67 km! This very attractive "Traveller" version in elegant "old English white" livery features outer wood paneling, reminiscent of the heyday of the "woody" estates, and a petroleum blue vinyl interior in perfect condition with matching carpets. During the restoration, the mechanicals, the chrome and the woodwork were redone and in 2005 the engine was still running-in. It seems the car still is today. A test drive showed that the car is running well, the engine starting at the first turn of the key. Very pleasant, easy to use and full of charm, this Minor Traveller is as much a delight in the city as it would be for a gentleman farmer of taste.



EXEMPLAIRE UNIQUE CONSTRUIT PAR L'USINE POUR GIANNI AGNELLI / *UNIQUE EXAMPLE BUILT BY THE FACTORY FOR GIANNI AGNELLI*

116 1986 FERRARI TESTAROSSA SPIDER VALEO

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N°
ZFFTA30B000062897
Moteur N° F113A – 518
Boîte N° F110B – 890

- One-off
- Le célèbre Spider de Gianni Agnelli
- Le « Graal » de la Testarossa
- Deuxième main, 23 000 km d'origine

- *One-off*
- *The special Spider belonging to Gianni Agnelli*
- *The « Holy Grail » of Testarossas*
- *Two owners, 23 000 km from new*

680.000 – 900.000 €

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984. Elle entra aussitôt en production en même temps que la série limitée des 288 GTO. 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 BB ne fut jamais équipée d'usine pour ce marché et les quelques Boxer rencontrées aux Etats-Unis ont toutes été transformées localement pour répondre à la réglementation.
La Testarossa fut dessinée par Pininfarina, puis construite par lui plutôt que par Scaglietti. D'intensifs essais dans la moderne soufflerie du carrossier aidèrent à en développer les formes mais laissèrent peu de liberté à la pure inspiration artistique,

The Testarossa was first presented to the public at both the Paris Motor Show and the Lido nightclub, in October 1984. It went into production immediately, at the same time as the limited edition 288 GTO. Although the Testarossa was the spiritual heir of the Berlinetta Boxer, it stood out as being the first Ferrari designed for the United States, where the strict regulations on passive safety and pollution had a profound effect on the North American market.
The BB was never equipped for this market by the factory and the Boxers that found their way to the US were all transformed to comply with these regulations once there. A Pininfarina design, the Testarossa was also built by Pininfarina rather than Scaglietti. Extensive trials in the coachbuilder's modern wind tunnel helped to develop the car's shape but left little freedom for artistic inspiration, as the drag coefficient and

"L'Avvocado" Gianni Agnelli



© Angeli-Rindoff / BESTIMAGE





le coefficient de pénétration dans l'air et surtout des appuis aérodynamiques importants à haute vitesse apparaissant primordiaux dans le cahier des charges. La réussite de la Testarossa fut incontestable dans ces domaines, mais elle était moins romantique que ses devancières. C'est une voiture qui atteignait presque 300 km/h dans des conditions de confort et de facilités déconcertantes. Son moteur bien qu'ayant adopté une architecture et des cotes comparables au 12 cylindres de la BB n'en était pas moins complètement remanié. Ses culasses à quatre soupapes par cylindre, ses douze injecteurs, son degré de mise au point faisaient de ce moteur un réservoir de puissance qui semblait inépuisable, et par-dessus tout alors que l'électronique envahissait nos appareils de photos et nos automobiles, la Testarossa restait essentiellement mécanique. Ferrari n'a jamais élaborée de Testarossa en version spider de série. Seuls quelques riches collectionneurs désireux de posséder ce sublime modèle en cabriolet ont commandé un dérivé à des carrossiers comme Richard Straman aux Etats-Unis. Pininfarina a exécuté une douzaine de commandes spéciales principalement pour le Sultan du Bruneï, en conduite à droite.

above all high-speed downforce were given greater priority in its specifications. While the Testarossa's success in this area was undeniable, the car had less romantic appeal than its predecessors. It was capable of travelling at close to 300 km/h, comfortably and with disconcerting ease. The engine had adopted a structure comparable to that of the 12-cylinder BB, but had been completely revamped. The cylinder heads with four valves per cylinder, twelve injectors, and level of development gave this engine a reservoir of power that appeared to be inexhaustible, and at a time when electronics were invading our cameras and our cars, the Testarossa remained essentially mechanical.
Ferrari never developed the Testarossa into a spider version for production. There were a handful of wealthy collectors who, wanting to own a convertible version of this sublime model, commissioned a derivative from coachbuilders such as Richard Straman in the United States. Pininfarina undertook a dozen special orders, principally for the Sultan of Brunei, built as right-hand drive cars.





La Ferrari Testarossa que nous vous présentons est exceptionnelle parce qu'unique. Elle a été construite spécialement à Maranello pour l'anniversaire de la prise de commande de l'Avvocado Gianni Agnelli en avril 1966 de la multinationale FIAT Spa. Pour cette occasion, le cadeau se devait d'être à la hauteur de l'évènement et de la grandeur du personnage. Selon les archives Ferrari, la construction de sa carrosserie débute le 27 février 1986 et elle est prête et livrée quatre mois plus tard, le 16 juin. Elle sera immatriculée à Torino de la plaque très personnalisée TO 00000G ! Le carnet d'entretien, au nom de la I.F.I. Spa (société financière appartenant à Gianni Agnelli) stipule la date de début de garantie le 13 juin 1986. Le Targa original fourni avec la voiture passe au nom de Giovanni Agnelli le 18 mars 1987. Une copie du Foglio Complementare nous montre le passage de la propriété de Agnelli à feu-le propriétaire actuel le 29 novembre 1991. Ses enfants, vendeurs de la voiture, nous ont raconté que Gianni Agnelli était des amis très proches et jouaient régulièrement ensemble au poker. Un jour, Agnelli se rendant à une partie avec son ami, leur père a eu un coup de foudre devant ce Spider et Agnelli lui a vendu. Sa carrosserie porte le numéro 'I', tout simplement ! Sa teinte n'a pas été choisie au

The Ferrari Testarossa on offer is exceptional for being unique. It was built specially at Maranello for l'Avvocado Gianni Agnelli, to mark the anniversary of his taking over the multinational company FIAT S.p.A. For this occasion, the gift needed to match the importance of both the event and the personality. According to Ferrari archives, the construction of the body started on 27 February 1986 and was finished and delivered four months later, on 16 June. It was registered in Turin with the personalised number plate TO 00000G ! The service book, in the name of I.F.I Spa (the financial company owned by Gianni Agnelli) recorded the warranty as starting on 13 June 1986. The original Targa supplied with the car passed into the name of Giovanni Agnelli on 18 March 1987. A copy of the Foglio Complementare records the ownership changing from Agnelli to the current owner on 29 November 1991. His children, who are selling the car, have told us that Gianni Agnelli was a close friend, who regularly played poker with them. One day, their father, on his way to a party with Agnelli, saw and fell in love with this Spider and Agnelli sold it to him. The body simply carries the number 'I' ! It's colour was not a random choice, but chosen because AG (for Agnelli Gianni) is the symbol for silver in the periodic table.





hasard, puisque AG (comme Agnelli Gianni) est le symbole de l'argent sur le tableau périodique des éléments. Elle est donc « Argento 101/C », soulignée de bandes bleues « Blu 3282 » très élégantes avec moquettes « Blu 168 ». En contemplant en détail cette Testarossa très spéciale, on réalise qu'il s'agit d'une voiture étudiée en profondeur. Il ne s'agit pas simplement d'un travail de découpe du toit et d'un vulgaire remplacement par un capot arrière et l'ajout d'une capote, non, nous sommes en présence d'une automobile d'ingénieur, très bien pensée. Aussi, des commandes sur le tableau de bord ont été rajoutées : en dessous des commandes de lève-vitres, un bouton commande électriquement la levée ou la descente d'un arceau maintenant l'angle supérieur de la capote. Le système de décapotage a également été intelligemment étudié avec une capote qui se range très facilement sous un couvre-capote dur intégré. Egalement, nous avons été surpris de découvrir un système de changements de vitesses très particulier. En actionnant un des boutons sur la console centrale, entre les deux sièges, la pédale d'embrayage s'escamote pour faire place au système Valeo. Gianni Agnelli avait eu un grave accident de voiture dans sa jeunesse qui lui avait laissé un léger handicap sur la jambe gauche. Un système d'embrayage automatique avait donc été élaboré pour permettre à l'Avvocado un maniement plus aisé de la boîte de vitesses. On retrouve cette spécificité sur la F40 ayant été construite spécialement pour lui trois ans après. Sur la Testarossa, le pilote aura donc le choix du changement manuel des vitesses ou, en appuyant sur un bouton, de l'activation du système Valeo.
Le Spider sera livré avec sa trousse d'origine en cuir, incluant l'Uso di Manutanzione, la liste des concessionnaires et le carnet d'entretien donc. Son compteur affiche 23 000 kms d'origine et il est bon de préciser que pour la vente, une révision complète de la voiture vient d'être réalisée par les ateliers de Ferrari Pozzi Levallois (facture de 20 000 € de novembre 2015).
La Testarossa, dans l'histoire de l'automobile, symbolise les années 80 comme la Lamborghini Countach 'Periscopo' est représentative du design des années 70. Aucune autre voiture dans ces années-là n'ont osé adopter un design si novateur, si unique avec ses entrées d'airs sur ses flancs dessinées par le vent et cet arrière si emblématique de largesse ! Ce Spider unique représente une opportunité unique d'acquérir une automobile « One-off » élaborée par l'usine elle-même pour le plus célèbre industriel et homme d'affaires italien, l'Avvocato Giovanni, dit 'Gianni', Agnelli.

The car is liveried in « Argento 101/C » and highlighted with elegant « Blu 3282 » bands and « Blu 168 » carpets. Looking closely at this very special Testarossa, it is clear that it has been very carefully designed. It was not simply a case of crudely removing the roof and replacing it with a hood and rear cover. No, we are in the presence of an automobile meticulously designed by an engineer. What's more, extra controls have been added to the dash : below the control for the windows, there is an electronic button to raise and lower the hoop maintaining the angle of the hood. We were also surprised to discover a very special gear-change system. By pressing one of the buttons on the central console, between the two seats, the clutch pedal retracts and gives way to a Valeo system. A serious car accident in his youth had left Gianni Agnelli with a slight problem with his left leg. An automatic system of changing gear had been developed to allow l'Avvocado to use the gearbox more comfortably. This special system can also be seen on the F40 built specially for him three years later. On this Testarossa, the driver therefore has the choice of changing gear manually or, by pressing a button, activating the Valeo electronic clutch system.
The system for lowering the roof has also been cleverly thought out, featuring a hood that folds easily under an integrated hard tonneau cover. The Spider will be delivered with its original leather folder that includes the Uso di Manutanzione, list of dealers and service book. The odometer records 23 000 km from new and in preparation for the auction, a thorough service has just been carried out in the workshops of Ferrari Pozzi Levallois (a bill for €20 000 is dated November 2015).
In automobile history, the Testarossa is a perfect symbol of the 1980s, just as the Lamborghini Countach 'Periscopo' represents 1970s design. There is no other car from this period that dared to adopt such a radical design, with its unique air intakes on panels designed by the wind and generously styled rear end! This totally unique Spider presents the opportunity to buy a « one-off » car designed by the factory for the most famous Italian industrialist and businessman, l'Avvocato Giovanni, known as 'Gianni' Agnelli.







117 1980 FERRARI 512 BB







Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 31971
Moteur N° 00639

- ➤ Même propriétaire que la Testarossa Agnelli
- ➤ Voiture entretenue, et révisée à l'usine Ferrari
- ➤ Modèle à carburateurs

- ➤ *Same owner as the Agnelli Testarossa*
- ➤ *Well maintained, and serviced at the Ferrari factory*
- ➤ *Carburettor model*

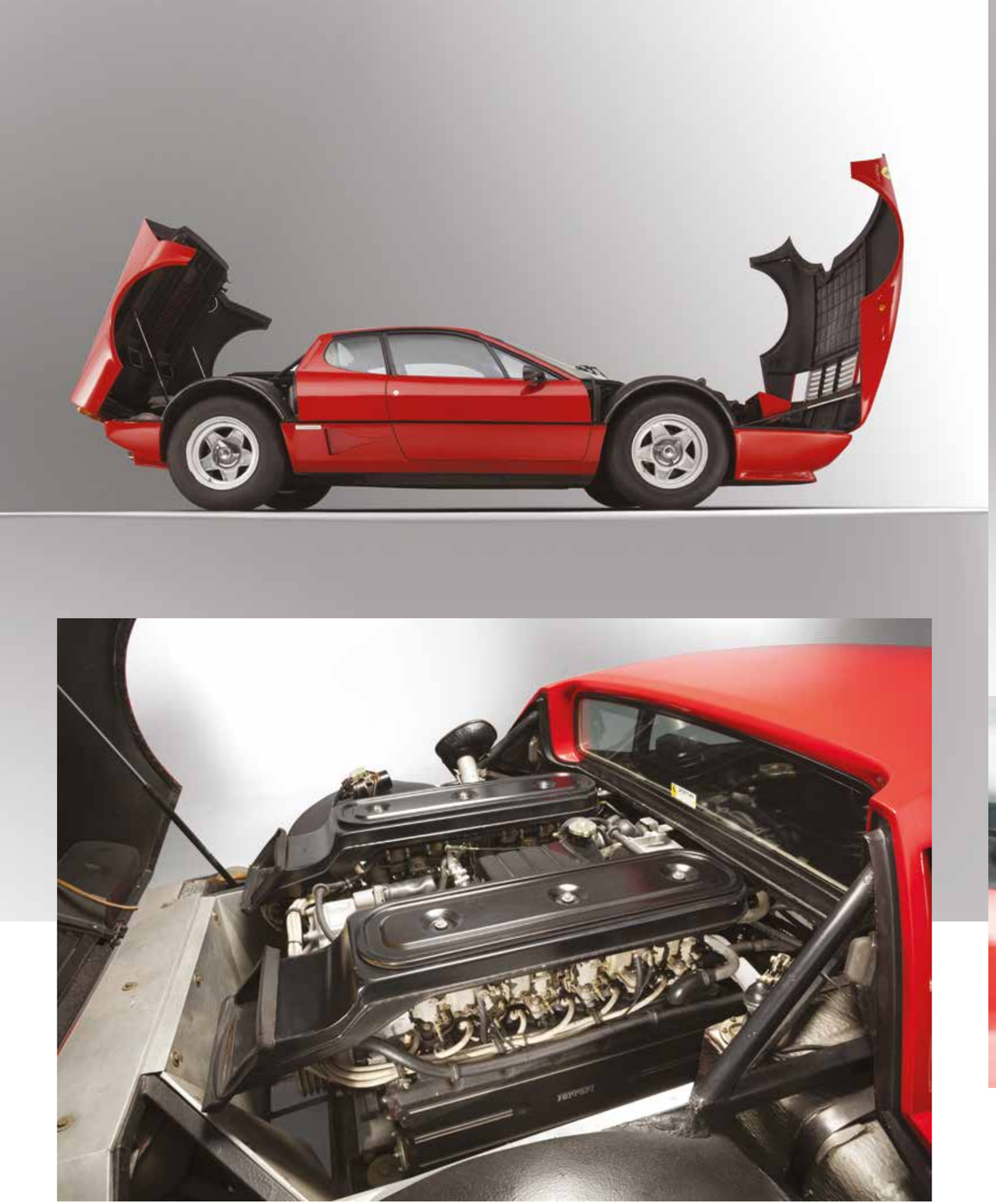
350.000 – 450.000 €

Fermement attaché à l'architecture du moteur avant, Enzo Ferrari dut se résoudre à l'installer en position centrale arrière, pour ne pas être en reste face à Lamborghini et sa Miura. Maserati en fera de même, la même année. En 1971 donc, est présentée la 365 Berlinetta Boxer (Boxer du fait de son 12 cylindres à plat, hérité de la Formule 1). La ligne pure et angulée séduit le public et Ferrari ne cessera d'apporter des améliorations au modèle, avant de présenter la 512 BB en 1981, qui en est l'héritage direct. La cylindrée s'élève désormais à 5 litres, et plusieurs modifications font leur apparition. Le bouclier avant est modifié, des prises d'air Naca sont implantées, les roues sont plus larges et la face arrière retouchée. L'auto garde néanmoins une personnalité très proche de la 365. Tout d'abord présentée avec des carburateurs, elle sera équipée en 1981 d'une injection, moins convaincante que la précédente.

Strongly attached to the architecture of the engine at front, Enzo Ferrari resolved to install a rear mid engine, not to be outdone by Lamborghini and the Miura. Maserati would follow the same year. In 1971, Ferrari finally unveiled the 365 Berlinetta Boxer (Boxer because of its 12-cylinder flat engine, a legacy from Formula 1). The pure, flowing lines captivated audiences, and Ferrari will continue to make improvements to the model before launching the BB 512 in 1981, its direct descendent. The capacity now amounted to 5 liters, and several changes were made. The front bumper was modified, the Naca air intakes were relocated, the wheels were wider and the rear retouched. The car still kept the personality of the 365. First sold with carburetors, by 1981 it had a fuel injection system, less convincing than the former.

La 512 que nous présentons appartenait au même propriétaire que la Ferrari Testarossa Spider. Elle avait été livrée neuve en 1980 en Italie par l'agent Ferrari Sportcar. Selon le fils, cette voiture avait été achetée par l'actuel propriétaire à un de ses amis collectionneurs milanais en 2003. Ce Monsieur la faisait régulièrement entretenir par M. Pinuccio, excellent mécanicien qui dirigeait une concession de la marque, vers qui toute la riche clientèle locale, propriétaire de Ferrari, s'orientait pour l'entretien de ses voitures, des années 70 aux années 90. La mécanique a toujours bien fonctionné et elle n'a jamais été repeinte. Une des lourdes révisions faite sur cette 512 fut réalisée à l'usine directement, grâce aux bonnes relations du dernier propriétaire, alors que ce service n'était pas habituel et réservés aux « amis ». De retour, le fils se souvient qu'ils avaient été impressionnés par l'amélioration des performances

The 512 that we are offering belonged to the same owner as the Ferrari Testarossa Spider and they both come from an estate. This 512 BB was delivered new in 1980 in Italy by the agent Ferrari Sportcar. According to the son, the car was purchased by the current owner from one of his collector friends from Milan in 2003. This gentleman had the car regularly maintained by Mr Pinuccio, an excellent mechanic who ran a dealership of the brand, to which all the local rich clientele, the owners of Ferraris, went for the maintenance of their cars, in the 1970s until the 1990s. The mechanicals have always worked well and it has never been repainted. A significant overhaul was done to the 512 directly by the factory, thanks to the good relations of the last owner with the factory, and one must remember that this kind of service was not the norm then, and was usually reserved for "friends." On the way



et l'état de fonctionnement de l'auto. Le document manuscrit provenant de Maranello est fourni avec l'auto, signé par un des membres de l'atelier. Cette superbe 512 BB a aujourd'hui 23 560 kms depuis sa sortie d'usine. Elle nécessitera une révision complète, sachant que la voiture démarre et roule sans difficulté aujourd'hui. Rares sont ces modèles aujourd'hui présentés avec aussi peu de kilomètres et dans un excellent état d'origine.

back, the son remembers that they had been impressed by the improved performance of the car and its better drivability. The handwritten document from Maranello confirming this comes with the car, and is signed by mechanics at the workshop. This stunning 512 BB is just 23,560 kms from new. It will require a complete mechanical overhaul, though it must noted that today the car starts and runs smoothly. Very few of these models are presented with such a low mileage and in such an excellent original condition.







RARISSIME VERSION BOÎTE MÉCANIQUE / *EXTREMELY RARE MANUAL VERSION*

118 2010 FERRARI CALIFORNIA COUPÉ-CABRIOLET PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis
N° ZFFMJ65B000170395

- Modèle aux spécifications désirable
- Présentation impeccable
- Hautement collectionnable

- *Model with desirable specification*
- *Impeccable presentation*
- *Highly collectible*

400.000 – 600.000 €

California : cette appellation est une des plus prestigieuses, dans le catalogue du constructeur de Maranello, car elle correspond aux plus beaux cabriolets jamais produits par la marque dans les années 1960, qui sont aujourd'hui les plus recherchés et les plus chers des Ferrari de tourisme. Ce nom a été repris en octobre 2008, au Mondial de l'automobile, à Paris, pour ce modèle qui inaugurait pour Ferrari une nouvelle formule, celle du "coupé-cabriolet". Un système astucieux permettait au toit rigide de disparaître dans le coffre, sans dénaturer la ligne de la voiture qui conservait les proportions propres aux machines de race. Le châssis et la carrosserie étaient réalisés entièrement en aluminium, de façon à limiter le poids de cette machine d'exception. Le capot dissimulait un moteur qui était à la hauteur de ce plumage, un V8 de 4,3 litres développant 460 ch à 7 500 tr/mn, ce qui permettait des accélérations époustouflantes : la California passait de 0 à 100 km/h en quelque 4 secondes et atteignait 310 km/h en pointe. Les freins en carbone assuraient la puissance de ralentissement qu'exigeaient ces performances.

California : one of the most prestigious names in the catalogue of the manufacturer from Maranello, corresponding to the most beautiful cabriolets produced by the marque in the 1960s which are the most highly sought after and expensive road-going Ferrari today. The name appeared once again at the Paris Motor Show in October 2008, for this model which represented a new formula for Ferrari, that of the "coupé-cabriolet". A clever system allowed the hardtop to disappear into the boot, without affecting the race-car proportions of its styling. The chassis and the body were made entirely of aluminium, to limit the weight of this exceptional machine. Beneath the bonnet was an engine it deserved, a 4.3-litre V8 engine producing 460 bhp at 7 500 rpm, with breathtaking acceleration : the California went from 0 to 100 km/h in some 4 seconds and had a top speed of 310 km/h. Carbon brakes were fitted to deal adequately with this extraordinary performance.

Le premier propriétaire de la Ferrari California que nous proposons, une société luxembourgeoise, l'a achetée en janvier 2010 auprès des Établissements Charles Pozzi, à Levallois. Elle a été ensuite vendue en janvier 2013 à son deuxième propriétaire, qui l'a à son tour cédée à celui qui s'en sépare aujourd'hui. La voiture affiche 33 100 km et se présente dans un état impeccable, proche du neuf, avec une peinture "Rosso Corsa" sans reproche et une sellerie sans défaut. L'entretien de cette voiture a été assuré régulièrement chez Charles Pozzi, comme en témoigne son carnet d'entretien, la dernière révision ayant été effectuée en juillet 2015 alors que le compteur indiquait 31 161 km.
Cette voiture est évidemment accompagnée de tous les documents et accessoires avec laquelle elle a été livrée neuve : tablette à outils, jeu de deux clés, manuels et carnets (assistance, entretien, système "d'infotainment", moteur...) dans leur pochette spécifique.

The first owner of the Ferrari California on offer, a company in Luxembourg, bought the car in January 2010 from Charles Pozzi, in Levallois. It was subsequently bought by its second owner in January 2013, who in turn sold it to the person selling the car today. With just 33 100 km on the clock, it is presented in impeccable, almost new condition, with immaculate « Rosso Corsa » paintwork and perfect upholstery. The car has been regularly maintained at Charles Pozzi, as recorded in the service book, and the last service was carried out in July 2015 when the mileage was 31 161 km. As expected, it comes with the documentation and accessories it had from new: toolkit, set of two keys, manuals and books (assistance, service, « infotainment » system, engine etc), all in correct folders.

De plus, les spécifications de cette voiture en font un exemplaire particulièrement désirable. En effet, elle bénéficie de plusieurs options d'origine, comme les sièges Daytona, les jantes finition Diamant de 20 pouces, un toit couleur carbone et des étriers de freins de couleur jaune. Et surtout, elle est équipée d'une boîte mécanique : seuls cinq exemplaires auraient été produits avec cette transmission manuelle (avec son beau levier dans la fameuse grille Ferrari), dont deux en conduite à gauche. Hormis celui que nous proposons, le seul autre est conservé au musée Ferrari. Lors d'un essai sur route, nous avons été impressionnés par la souplesse de l'embrayage et la facilité d'utilisation de cette boîte de vitesses héritée de la 360 Modena.
Il s'agit donc d'une voiture extrêmement particulière, offrant des performances élevées et un attrait inégalable pour un véritable collectionneur de pièce rare.

Moreover, this car's specification makes it particularly desirable. It benefits from various original options, including Daytona seats, 20-inch Diamond-finish wheels, carbon-colour roof and yellow brake calipers. Of special interest, this car is believed to be one of only five examples built with manual transmission, (featuring the handsome gear lever in the famous Ferrari grill). Only two of these were left-hand drive, the one on offer and the other which is preserved at the Ferrari museum. During a test-drive on the road, we were impressed by the suppleness of the clutch and smoothness of the gearbox which is descended from the 360 Modena. Here is a very special car, offering an outstanding performance and unrivalled appeal for those collectors looking for something very rare.













DEUXIÈME MAIN, 23 000 KM / *TWO OWNERS, 23,000 KM*

119 1995 FERRARI 512 TR

Titre de circulation
monégasque
Monaco registration

Châssis
N° ZFFLA40B000096310
Moteur N° F113040 – 33938

- Bel état général, bien documentée
- Révision de 11 000 € chez Cavallari
- Moteur d'origine

- *Nice condition, full history*
- *Servicing bills of € 11,000 at Cavallari*
- *Original engine*

190.000 – 230.000 €

Cette voiture est étonnante par son état : affichant moins de 23 000 km d'origine, elle est magnifiquement préservée, tant à l'intérieur avec sa superbe sellerie en cuir beige, qu'à l'extérieur avec une peinture rouge immaculée. Il s'agit en effet d'une deuxième main, le premier propriétaire ayant conservé cette voiture pendant près de 30 ans.
Elle a été vendue neuve à Turin à M. Michele Gioana, qui a assez peu roulé avec. Le duplicata du carnet d'entretien original témoigne d'une révision en novembre 1998 pour les 10 000 km, puis en 2015 pour les 20 000 km. En effet, au mois de septembre de cette même année, la voiture a bénéficié d'une révision complète chez G. Cavallari, à Monaco, avec remplacement des liquides, des courroies de distribution, des courroies accessoires, des filtres, des bougies, de certains raccords du circuit de refroidissement et d'alimentation, ainsi que de la butée d'embrayage, pour un total de plus de 11 000 €. Cette voiture est accompagnée d'un ensemble de documents attestant de son origine : copie du premier certificat d'immatriculation en Italie; registre Italien d'immatriculation indiquant que la voiture n'a eu qu'un seul propriétaire depuis 1995, jusqu'à son dernier changement de mains; duplicata du carnet d'entretien comportant les dates des révisions et les tampons d'un représentant du réseau de la marque; certificat de suivi par Ferrari Turin qui a entretenu le véhicule depuis 1995 et qui précise les travaux effectués; certificat de conformité établi par Ferrari en septembre 2015; e-mail du garage Cavallari attestant que le moteur est bien celui d'origine; facture de travaux de G. Cavallari; contrôle technique datant du 24 septembre 2015.
Superbe et bien documentée, cette 512 TR apportera à son futur propriétaire tout le plaisir de conduite d'une des voitures les plus rapides de son époque.

This car is in a stunning condition: it displays less than 30,000 km from new and is in a superb state of preservation, its interior in beautiful beige leather and its exterior in immaculate Ferrari red. It's a two owner car and its first owner kept it for almost 30 years.
The car was sold new in Turin to Mr. Michele Gioana, who only did a small mileage in it. A copy of the original service history shows the 10,000 km service being done in November 1988 and the 20,000 km service being done in 2015. In September 2015 the car had a major service by Garage Cavallari in Monaco. Items replaced included all fluids, timing belts and accessory belts, filters, spark plugs, lines in the cooling and fuel systems, and the clutch thrust bearing, for a total cost of more than € 11,000. The car's papers include a selection of documents proving its authenticity: a copy of its first registration in Italy; Italian registration register showing that the car had only one owner from the time of its first registration in 1995 up to its last change of ownership, copies of the service handbook complete with the dates of the services and the stamps of the authorized dealers; a certificate from Ferrari in Turin who maintained the car since 1995 listing the work done; the certificate of conformity issued by Ferrari in September 2015; an email from Cavallari confirming that the engine is the original one; an invoice from Cavallari for work done; a MOT test certificate dated 24 September 2015.
In superb condition and with a large history file, this 512 TR will give its new owner all the satisfaction of driving one of the fastest cars of its era.













COLLECTION D'UN AMATEUR DE VOITURES ITALIENNES RARES

COLLECTION OF AN ENTHUSIAST OF RARE ITALIAN CARS



120 1972 ALFA ROMEO JUNIOR 1600 ZAGATO

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° AR3060043

- Superbe présentation, entretenue avec soin
- 402 exemplaires seulement en 1600
- Signature Zagato, forme exclusive

- *In superb condition, carefully maintained*
- *Just 402 units made as a 1600*
- *Signature Zagato design*

50.000 – 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La 1600 Junior Zagato que nous présentons n'a connu que trois propriétaires. Le dernier en date est un collectionneur passionné de voitures italiennes, et plus particulièrement de modèles sportifs, légers et agréables à conduire. Souhaitant que ses voitures fonctionnent parfaitement, il a récemment complété les travaux déjà effectués par le passé, avec une facture de 2 000 € chez RPM. Elle s'additionne à une précédente réfection du moteur d'origine et de la mécanique, pour près de 7 500 € en 2010.
Cette voiture présente encore la teinte "Blu Francia" qu'elle portait lors de sa sortie d'usine. La carrosserie a été repeinte en 2010, avec une réalisation très soignée ayant totalisé 12 000 €. L'intérieur est en bel état d'origine et comporte encore ses tapis Zagato d'époque, impossible à trouver de nos jours. La voiture, chassis et moteur concordants validés par le Centro Documentazione Alfa Romeo est équipée de jantes GTA alliage neuves, et elle est accompagnée de ses documents d'immatriculation originaux.
L'essai que nous avons pu effectuer a révélé une voiture particulièrement vive et alerte.
Ce modèle est particulièrement exclusif et Ercole Spada, le fameux designer de Zagato, considère que c'est son meilleur dessin. Fabriqué sur la base de la Giulia raccourci de 10 cm, il recevait une carrosserie Zagato qui, en plus de présenter une forme particulièrement originale, permettait à la voiture d'être plus légère. D'abord réalisée en version 1300, elle est passée en 1972 à 1600.
Dans cette configuration, la production s'est limitée à 402 exemplaires, sans doute à cause d'un prix nettement plus élevé que le coupé standard. C'est donc un modèle d'une grande rareté.
En plus de ces particularités, l'exemplaire que nous présentons a l'avantage d'avoir été bien entretenu et préservé entre des mains soigneuses, ce qui est très important pour ce type de modèle.



The 1600 Junior Zagato we are offering has had only three owners. The most recent is a passionate collector of Italian cars, particularly sports models, light and pleasant to drive. Desiring that his cars drive perfectly, he has recently completed the work already done in the past, with a total billing of € 2,000 at RPM. It adds up to a previous repair of the engine and mechanicals, worth nearly € 7,500 in 2010.
This car still has the "Blu Francia" color with which it left the factory. The body was repainted in 2010, with very careful detailing, for a total cost of € 12,000. The interior is in a very good original condition and still has its period Zagato carpet, impossible to find nowadays. The matching chassis and engine numbers have been validated by the Centro Documentazione Alfa Romeo. The car features new GTA alloy rims and comes with its original registration documents. Our drive confirmed a particularly strong and agile car.
This model is particularly exclusive and Ercole Spada, the famous Zagato chief designer, considers it one of his best designs. Made on the base of the Giulia, but with the chassis shortened by 10cm, it featured a Zagato body, which, in addition to offering a beautiful shape, also made the car lighter. First offered as a 1300, the Junior Zagato became a 1600 in 1972. In this configuration, the production run was just 402 units, perhaps because of the significantly higher price compared to the standard coupe. It is indeed a model of great rarity.
In addition to these features, the example that we offer has the advantage of being well maintained and preserved in careful hands, which is very important for this type of car.

UN DES TROIS CABRIOLETS FISSORE PRODUITS / *ONE OF THREE CABRIOLETS PRODUCED BY FISSORE*

121 1963 OSCA 1600 GT CABRIOLET PAR FISSORE



Carte grise française
French title

Châssis N° 00119

- État d'origine bien préservé
- Carrosserie séduisante, moteur brillant
- Modèle rarissime de la haute couture italienne

- *Well preserved original condition*
- *Attractive coachwork, outstanding engine*
- *Very rare model from the best in Italian design*

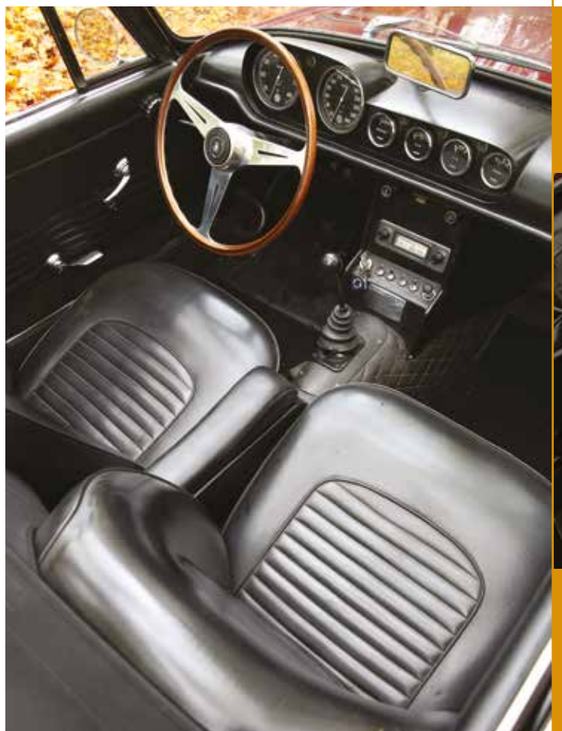
170.000 – 230.000 €

Après avoir cédé leur entreprise à la famille Orsi, les frères Maserati créent en 1947 Osca (Officina Specializzato per la Costruzione di Automobili - Fratelli Maserati) et mettent au point des barquettes de compétition dont la MT4 est le fer de lance et monopolise les succès dans sa catégorie. Dans les années 1950, à la suite d'un accord avec Fiat pour la production d'un moteur sportif, ils créent leur propre version de tourisme, avec une mécanique dérivée de celle conçue pour Fiat, mais dont la conception générale est fortement inspirée de l'héritage d'Osca en compétition. Les Osca 1600 GT qui en résultent sont habillées par les meilleurs carrossiers, au choix des clients épris d'exclusivité : Zagato, Fissore, Michelotti, Touring, Boneschi...

L'Osca 1600 GT que nous présentons repose sur le châssis tubulaire conçu par les frères Maserati et dispose du moteur le plus puissant qui équipait les 24 exemplaires carrossés par Fissore, un quatre-cylindres double arbre à deux carburateurs Webers 38 DCOE, développant 105 ch et accolé à une boîte quatre rapports. Ce cabriolet est l'exemplaire exposé au Salon de Turin d'octobre 1963, il est le deuxième construit avec cette carrosserie. Il était alors présenté dans la teinte bordeaux qu'il affiche encore aujourd'hui, avec ses enjoliveurs de roues optionnels et ses belles jantes en alliage Amadori.
Selon le précédent propriétaire, cette voiture aurait fait partie pendant 25 ans de la collection Miller avant d'appartenir au collectionneur américain David Uihlel puis en 2006 à Hugh Taylor en Angleterre qui n'immatricula pas l'auto. Notre collectionneur, grand amateur d'Osca, en a fait l'acquisition début 2012.
Probablement jamais restaurée, elle se présente dans son état d'origine longtemps préservée par le climat californien. Équipée de sa sellerie d'origine en skaï, elle affiche une belle patine intérieure et un tableau de bord très complet doté de superbes instruments Jaeger derrière le grand volant Nardi, avec radio Motorola. La batterie est située devant les pieds du passager, comme sur les Maserati de course. La capote se manie facilement et, une fois repliée, l'original couvre-capote cache la fausse banquette arrière. Le compteur affiche 37 500 km, très

In 1947, having sold their business to the Orsi family, the Maserati brothers set up Osca (Officina Specializzato per la Costruzione di Automobili - Fratelli Maserati) producing competition barchettas. Their star car, the MT4, dominated the competition in its class. In the 1950s, following an agreement with Fiat to produce a race engine, they created their own touring version, using a derivative of this Fiat engine, and a design inspired by Osca's heritage in competition. The resulting Osca 1600 GTs were bodied by the best coachbuilders, as chosen by clients who valued exclusivity : Zagato, Fissore, Michelotti, Touring, Boneschi...

The Osca 1600 GT presented has the tubular chassis designed by the Maserati brothers and the most powerful engine used for the 24 examples bodied by Fissore : a four-cylinder twin-cam with double Weber 38 DCOE carburettors, producing 105 bhp and mated to a four-speed gearbox. This cabriolet is the car exhibited at the Turin Motor Show in October 1963, and the second example to be built with this body. It was presented in burgundy, the colour it retains today, with optional hubcaps and lovely Amadori alloy wheels.
According to the previous owner, this car spent 25 years in the Miller collection before being acquired by the American collector David Uihleln. In 2006, it passed to Hugh Taylor from England who didn't register the car. Our collector, a big Osca enthusiast, bought the car at the start of 2012. It appears never to have been restored, and is presented in its original condition, having been well preserved over a long period of time in the Californian climate. Equipped with its original leatherette upholstery, the interior is nicely patinated and the dashboard is complete with Motorola radio and lovely Jaeger instruments set behind a large Nardi steering wheel. The battery is situated at the passenger's feet, as on the racing Maserati. The hood is easy to handle and when folded, the original tonneau cover conceals the false rear seat. The odometer shows 37 500 km, which is likely to be the original mileage considering the history and condition of the car. Wanting to preserve its originality while having a reliable car









probablement d'origine considérant l'historique et l'état de l'auto.
Soucieux de préserver son originalité, mais souhaitant disposer d'une voiture agréable et fiable, l'actuel propriétaire a fait effectuer les travaux importants nécessaires à sa remise en route, car le bloc Osca est exigeant. Entretenue sans compter chez RPM, cette voiture a fait l'objet de travaux de restauration totalisant environ 8 000 €.
Cette Osca roule régulièrement, jamais sous la pluie ; nous avons pu constater qu'elle est bien réglée et démarre facilement.
Le moteur est un régal quand il trouve son souffle à partir de 3 000 tr/mn, sa sonorité grisante traduisant un tempérament sportif et donnant à la voiture une vivacité que favorisent la direction légère et le train avant précis.
La voiture est accompagnée d'un dossier de factures, des papiers de vente des anciens propriétaires, du dossier d'homologation, du registre Osca 1600 GT, du manuel du modèle, d'une publicité d'époque présentant l'Osca dans un magazine de mode, ainsi que d'un ensemble fourni d'articles et de brochures collectés par le propriétaire actuel, permettant de mieux connaître ces automobiles pour lesquelles la documentation est rare.
Ce séduisant cabriolet constitue une occasion rare d'acquérir une page glorieuse de l'histoire des automobiles italiennes, et permettra à son futur propriétaire de goûter à la dolce vita au volant d'une automobile de course en habit de soirée.

that was enjoyable to drive, the current owner had major work carried out to put the car back on the road, the Osca engine block being very complex. Maintained with no expense spared at RPM, the restoration work to this car came to around € 8 000.
This Osca has been driven regularly, although never in the wet ; we were able to check that it is well sorted and starts easily. The engine runs beautifully when it catches its breath at 3 000 rpm, with an exhilarating sound that reflects its sporty personality, making this a lively car enhanced by the light steering and precise front end.
It comes with a file that includes bills, sale papers from previous owners, documentation on its homologation, from the Osca 1600 GT register, the manual for the model, a period advertisement showing the Osca in a fashion magazine, and various articles and brochures collected by the current owner, providing valuable information on a model that has not been widely documented.
This attractive cabriolet offers a rare opportunity to possess a piece of this glorious chapter in the history of Italian automobiles, and will provide its future owner with a taste of the dolce vita at the wheel of a racing car dressed beautifully in evening attire.



122 1965 ASA 1000 GT COUPÉ



Carte grise française
French title

Châssis N° 01238
Moteur N° 173/223

- Très belle présentation
- Modèle rare et désirable
- Vraie GT, la première « petite Ferrari » de l'histoire

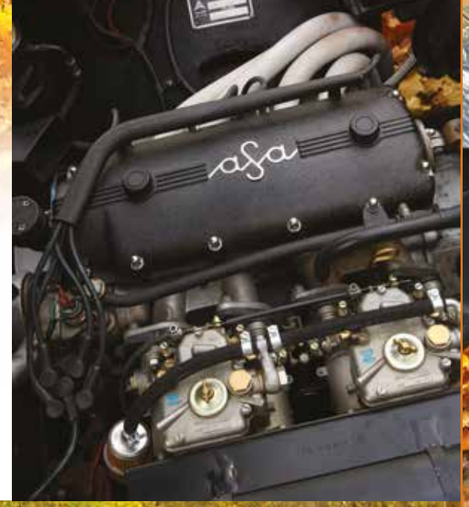
- *Beautiful presentation*
- *Rare, desirable model*
- *A real GT, the first ever «baby» Ferrari*

100.000 – 130.000 €

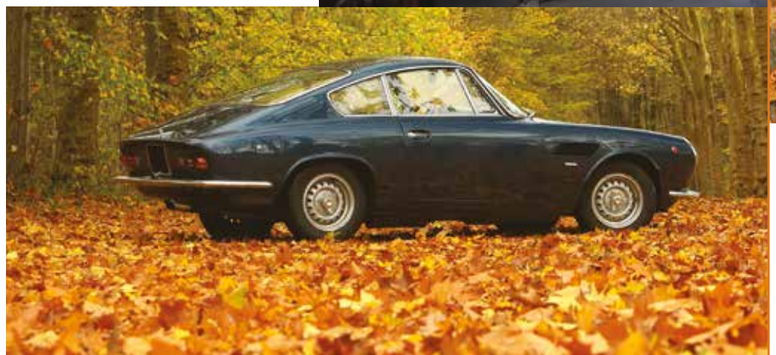
Portant le n° de châssis 01238, de couleur rouge avec intérieur bleu, cette ASA 1000 GT est immatriculée pour la première fois en septembre 1964, puis livrée neuve en 1965 à Jules Robert, en Belgique. Selon la chaîne des propriétaires reconstituée par Christophe Pund, elle connaît ensuite trois propriétaires belges avant d'être proposée par le célèbre marchand Rudy Pas, spécialisé dans les automobiles de compétition. Elle sort alors d'une restauration complète et passe en annonce dans le magazine "*Cavallino*". Achetée par P. Arnouts, elle est ensuite exposée à Raamsdonksveer au sein du Dutch National Museum (futur Louwman museum). Vendue aux enchères en décembre 1998 à Paris et cataloguée alors comme une Asa 411, elle est revendue en décembre 2001, puis par Christophe Pund à Francis de Prins en 2006.
Quand notre collectionneur en fait l'acquisition en 2011, elle n'a presque pas roulé depuis la réfection du moteur cinq ans plus tôt par le spécialiste hollandais Van Giersbergen, et la carrosserie doit être reprise. Une importante remise en route est effectuée, accompagnée de travaux de restauration entre 2012 et 2015 destinés à fiabiliser l'auto. La carrosserie fait également l'objet d'une remise en état : les bas de caisse sont remplacés, la corrosion traitée, une nouvelle peinture « bleu vénitien » correspondant à une teinte Ferrari / Asa appliquée.
La restauration totale dure un an et demi, et l'ensemble des travaux effectués par l'actuel propriétaire se montent à plus de 23 000 euros. Notre collectionneur est proche de l'ancien président du club Aldo Cigognini et de Gabriele Terzi, tous deux passionnés et légataires de l'histoire de la première petite Ferrari. La voiture est entretenue chez RPM en région parisienne et a fait l'objet d'une grosse révision chez le spécialiste Terzi. Cette ASA, une des dernières 1000 GT construites, est dotée de la carrosserie héritée des 411, présentant des phares inclinés, dont il existe au moins deux exemplaires en France. Elle est équipée de la 2ème version de la boîte quatre rapports avec overdrive.
Elle se présente aujourd'hui dans un état magnifique, avec son intérieur patiné, son splendide tableau de bord vermiculé avec sa batterie d'instruments Jaeger et son volant Nardi d'origine. Les ouvrants sont bien alignés et les chromes ne présentent que peu d'usure. Elle ne roule jamais sous la pluie. D'un point de vue mécanique, elle est très bien réglée, vive et démarre facilement. La pression d'huile est bonne et, tout en appréciant les hauts régimes, la voiture est aussi très agréable à conduire dès 3 000 tr/mn, les accélérations s'accompagnant d'une sonorité rauque. La direction est précise, la tenue de route exceptionnelle et les freins efficaces : on retrouve dans ce poids-plume toute la patte de Maranello !
Cette voiture est présentée avec l'historique rédigé par Christophe Pund, une copie de l'annonce du *Cavallino* de 1979, les factures et documents de restauration et des copies du dossier d'homologation, ses manuels d'utilisation et de montage et de pièces détachées. Un important dossier de tests et d'historique du club sur cette auto sera également remis à l'acheteur.
Bien soignée, en bel état, cette ASA 1000 fait partie des quelque 90 coupés ASA 1000 GT produits. Il s'agit d'une voiture extrêmement rare, dont le brillant pédigrée s'accompagne de qualités routières assurant un plaisir de conduite digne de voitures de beaucoup plus grosse cylindrée.

This ASA chassis number 01238 was first registered in September 1964 as red with a blue interior and delivered new in 1965 to Jules Robert in Belgium. Christophe Pund has traced its ownership and suggests it had three more Belgian owners before being offered for sale by the famous specialist in competition cars, Rudy Pas. It went through a total restoration and was advertised in the magazine "Cavallino". Bought by P. Arnouts, it was then exhibited at Raamsdonkveer in the Dutch National Museum, later known as the Louwman Museum. Sold at auction in Paris December 1998, catalogued then as an ASA 411, it was resold in December 2001 and then again in 2006 by Christophe Pund to Françis de Prins.
The present owner bought the car in 2011. It had scarcely been used since the Dutch specialist Van Giersbergen had rebuilt the engine five years earlier, and its bodywork needed redoing. The car was given a major service and restoration work was carried out between 2012 and 2015 to recommission it. The bodywork was taken in hand, the sills were replaced, any corrosion was treated and the car was resprayed Venetian Blue, a Ferrari/ASA colour. The restoration took 18 months and cost the owner more than 23,000 euros. The owner is a friend of the former president of the Aldo Cigogni club and of Gabriele Terzi, both of them enthusiastic custodians of the history of the first baby Ferrari. The car is maintained by RPM in Paris and has had a major service by the specialists, Terzi. This ASA is one of the last 1000 GTs to be built, featuring a 411 coachwork with the sloping headlights. At least two similar cars exist in France. It has the second version of the four speed gearbox with overdrive.

The car is offered now in magnificent condition, its interior splendidly patinated, its dashboard sporting an array of Jaeger instruments and its original Nardi steering wheel. Its shut lines are correctly aligned and the chrome work scarcely shows any signs of wear. The car is never used in the rain. Mechanically, it is in very good tune, it is lively and starts easily. The oil pressure is good and while the engine enjoys high revs, it's just as pleasant to drive at 3,000 rpm with a healthy bark under acceleration. The steering is precise, the road holding exceptional and the brakes are effective. This featherweight displays all the qualities for which Maranello is famed!
The car is offered with its history prepared by Christophe Pund, a copy of the 1979 advertisement in "Cavallino", the bills and papers relating to its restoration, copies of its homologation papers, and its handbooks. A large file of tests and history from the club will also be handed over to the buyer. Well cared for and in lovely condition, this ASA 1000 is one of some 90 ASA 1000 GT coupés built. What we have is a very rare car, a thoroughbred with road going qualities which will give as much satisfaction as its larger engined rivals.







123 1963 ITALIA 2000 COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis N° TSF519LCO
Carrosserie N° 323

- Modèle rarissime (329 exemplaires)
- Finition raffinée, digne des plus belles GT
- Très bel état

- *Very rare model (just 329 made)*
- *Refined finish, worthy of the finest GTs*
- *In very good condition*

80.000 – 100.000 €

Équipée du moteur Triumph 2 200 cm³, cette Italia 2000 est une des dernières produites. Exportée aux États-Unis, elle est revenue en Europe dans les années 1980. Acquise par un passionné hollandais, elle a fait l'objet d'une restauration complète avec mise à nu de la carrosserie, sablage du châssis et remise en état de l'intérieur et de la mécanique, et installation d'une culasse pour essence sans plomb.
L'unique différence notable avec le modèle original porte sur le réservoir d'essence à goulotte de versement dans le coffre comme les 1ères séries, au lieu du réservoir intérieur à trappe extérieure des derniers exemplaires. Le propriétaire va garder cette voiture 21 ans, jusqu'à ce que notre collectionneur, qui cherchait ce modèle depuis une vente Poulain de 1996, en fasse l'acquisition. Comme pour toutes ses automobiles, il s'est efforcé d'en faire une voiture agréable et fiable à utiliser tout en conservant l'originalité du modèle. Une importante remise en route a été effectuée et, au cours des cinq dernières années, on peut noter une réfection complète du système de refroidissement. Les travaux réalisés totalisent plus de 6 000 € de factures, en grande partie chez RPM qui assure les restaurations et l'entretien.

Equipped with a 2.2-litre Triumph engine, this Italia 2000 is one of the last produced. Exported to the United States, the car returned to Europe in the 1980s, and was acquired by a Dutch enthusiast. It has undergone a complete body-off restoration, with the chassis sanded and the interiors fully refurbished. Other than mechanical overhauling, the cylinder head was replaced so that the car could run on unleaded petrol.
The only apparent difference from original is that the fuel tank has its filler inside the boot like the first series cars, instead of having an external filler and flap like the final series. The owner kept the car for 21 years, till our collector bought the car in a Hervé Poulain auction in 1996. All the cars from his collection are carefully maintained to make them reliable and pleasant to drive, whilst retaining the originality of the model. He carried out a significant engine overhaul and a complete renovation of the cooling system in the last five years. The work carried out totals over € 6,000 in invoices, most of it at RPM, in charge of restoration work and maintenance.

Bien entretenue et agréable à conduire, avec sa belle carrosserie dessinée par Michelotti et produite par Vignale sur une base de Triumph TR3, une « Maserati Vignale en modèle réduit », elle fonctionne très bien et présente des commandes viriles, avec sa boîte à course courte, son précieux overdrive et son moteur vigoureux. L'intérieur est superbe, digne des plus belles GT des années 1960, et la peinture montre une belle patine. Cette voiture a fait l'objet d'un reportage dans le magazine Rétroviseur de juin 2014. Elle est accompagnée d'un dossier complet de la restauration effectuée par l'ancien propriétaire, des factures de l'actuel propriétaire et d'une documentation importante. Elle constitue une rare occasion d'acquérir un des 329 exemplaires de cette voiture originale et raffinée.

Well maintained and pleasant to drive, with its beautiful Michelotti-designed bodywork, and coachbuilt by Vignale on the base of the Triumph TR3, a sort of a scaled down "Maserati by Vignale", the car drives very well, its controls are positive, with a short throw gearbox and the essential overdrive mated to a lusty engine. The interior is superb, worthy of the finest GTs of the 1960s, and the painting shows a beautiful patina. This car was the subject of a report in Rétroviseur magazine in June 2014. It comes with a comprehensive restoration file, as done by the previous owner, the current owner also provides the bills and invoices and extensive documentation. It is indeed a very rare opportunity to acquire one of the 329 units made of this very distinctive and refined car.







RESTÉE ENTRE LES MÊMES MAINS DE 1975 À 2014 / *IN THE SAME OWNERSHIP BETWEEN 1975 AND 2014*

124 1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

Carte grise française
French title

Châssis N° AR 613311
Moteur N°
AR00502/A 19211

- ➤ État d'origine étonnant
- ➤ Un des tous premiers modèles importés en France
- ➤ Modèle rare, performant et recherché

- ➤ *Amazing original condition*
- ➤ *One of the first models imported into France*
- ➤ *Rare model, powerful and highly sought-after*

150.000 – 200.000 €

D'après les archives de la marque, cette Alfa Romeo Giulia Sprint GTA est sortie d'usine de 7 juin 1965, et livrée le 10 du même mois à la So.F.A.R., importateur Alfa Romeo en France. Il est intéressant de noter que c'est le châssis AR 613372 livrée à la même société le 16 juin qui sera utilisé pour l'homologation en France du type « 10.502 A ». Notre auto AR 613311 est donc peut-être la toute première GTA livrée en France.
A l'époque, la voiture était de teinte blanche avec intérieur noir. Parmi les propriétaires, on note le docteur Henri Le Savoureux, le propriétaire du château de Malabry puis Jacques Huhart, ancien ingénieur travaillant pour Matra et résidant à Viry-Châtillon. Il possédait aussi une TZ au couleur Switzerland (dans le dossier, une photo montre les deux voitures devant sa propriété). La voiture était alors immatriculée 3320 QX 91 et comportait déjà l'autocollant P. Vander au bas des ailes avant. C'est en 1975 que l'avant-dernier propriétaire en a fait l'acquisition et, comme il ne s'en est séparé qu'en 2014, il l'a conservée pendant presque 40 ans ! En 1976, en se rendant au Castellet, il s'est produit un petit accrochage au niveau de l'aile avant gauche, et l'on en distingue encore la trace, ce qui traduit l'étonnante originalité de cette GTA. A cette époque, la caisse étant comme beaucoup de GTA fendue à certains endroits, le propriétaire a décidé d'entreposer sa voiture dans un garage, sans plus y toucher. L'ensemble boîte-pont était alors déposé et huilé. Selon cet ancien propriétaire, cette voiture bénéficiait d'un équipement et d'options particulières, comme : jantes magnésium 6 et 7 pouces, cloche de boite en magnésium, gros carter d'huile magnésium et, à l'intérieur, tableau de bord en plastique léger d'époque. Elle est par ailleurs équipée d'un réservoir d'essence de 60 litres. Sous le capot, le moteur GTA double allumage présente des conduits polis et agrandis, des arbre cames spéciaux et des carburateurs Weber 45 DCOE. Il comporte un reniflard Autodelta et un gros radiateur d'huile. La suspension arrière est dotée d'une barre antiroulis, alors que du côté transmission, la boîte est à rapports rapprochés et le pont arrière est frappé des chiffres 8/41.
A l'intérieur, l'habitacle présente un arceau d'époque de petite dimension et tout l'ensemble paraît complètement d'origine, non restauré. Les sièges montrent la fatigue propre à une voiture qui a été régulièrement utilisée et le volant bois à trois branches correspond au modèle monté sur les GTA.
En 2014, cette voiture était proposée dans le cadre de la vente Artcurial "Solo Alfa", à Rétromobile. Son état et son histoire ont immédiatement séduit notre amateur qui a constitué sa collection autour de voitures sportives rares, légères et bien préservées. Il est resté subjugué par l'état d'origine de la voiture et n'a pas voulu restaurer la belle, la conservant comme une sculpture et restant l'unique voiture de sa collection à ne pas rouler régulièrement. Dans l'ensemble, la voiture présente un état étonnant, vierge de toute restauration.
Elle constitue une occasion inestimable d'acquérir une des toutes premières Giulia Sprint GTA d'une authenticité indiscutable, livrée neuve en France et restée entre les mêmes mains pendant de longues années.

According to marque archives, this Alfa Romeo Giulia Sprint GTA left the factory on 7 June 1965 and was delivered on 10 June to So.F.A.R., the Alfa Romeo importer in France. It is interesting to note that chassis AR 613372, delivered to the same company on 16 June, was used for the homologation in France of type « 10.502 A ». Our car AR 613311 could therefore be the very first GTA delivered to France.
At the time, the car was white with black interior. Amongst the owners we note the doctor Henri Le Savoureux, the owner of the Château de Malabry, followed by Jacques Huhart, the former engineer working for Matra and living in Viry-Châtillon. He also owned a 'Switzerland' TZ (in the file, there is a photo showing both cars in front of his property).
The car was registered 3320 QX 91 and already had the sticker P Vander at the bottom of the front wings.
It was in 1975 that the previews owner bought the car, and as he kept it until 2014, it remained in his hands for almost 40 years ! In 1976, on his way to Le Castellet, there was an incident causing minor damage to the front left wing, which is still visible today, reflecting the extraordinary originality of this GTA. At the time, with the body cracked in certain places, as most GTAs were, the owner decided to store his car in a garage and leave it untouched. The transaxle was taken out and oiled. According to this previous owner, the car benefits from special equipment and options such as : 6 and 7-inch magnesium wheels, magnesium gearbox case, large magnesium oil pan and inside, a period lightweight plastic dashboard. The car also has a 60-litre fuel tank.
Under the bonnet, the twin ignition GTA engine has enlarged and polished ports, special camshafts and 45 DCOE Weber carburettors. It has an Autodelta breather and a large oil cooler. The rear suspension is fitted with an anti-roll bar, while the transmission has a close-ratio gearbox. The rear axle is stamped with the numbers 8/41.
The interior, which has a small-scale period roll-cage, appears to be completely original and unrestored. The seats display the level of wear expected of a car that has been used regularly and the three-spoke wooden steering wheel corresponds to the model used on GTAs.
In 2014, this car was offered in the « Solo Alfa » sale at Retromobile in Paris. The condition and history of the car immediately appealed to our enthusiast, who has built his collection around rare, lightweight and well-preserved sports cars. He remained captivated by the original condition of this car, and didn't want to restore it. He preferred instead to keep it as a piece of sculpture and it remained the only car in his collection not to be driven regularly. Overall, the car is presented in amazingly original condition, untouched by restoration.
Here is an invaluable opportunity to acquire one of the very first Giulia Sprint GTAs, that is undeniably authentic, delivered new in France and kept in the same hands for many years.









PROVENANT D'UNE IMPORTANTE COLLECTION ITALIENNE

FROM AN IMPORTANT ITALIAN COLLECTION



125

SORTANT D'UNE RESTAURATION COMPLÈTE ET DOCUMENTÉE / *JUST OUT OF A COMPREHENSIVE RESTORATION WITH COMPLETE DOCUMENTATION*

1954 JAGUAR XK 120 ROADSTER

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° S-676151
Moteur N° F 3852-8S

- Superbe restauration
- Utilisable toute l'année
- Un « must » de la sportive d'après guerre

- *Superb restauration*
- *Usable through the year*
- *A «must have» amongst the post-war sports cars*

100.000 – 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En 1948, lors de sa présentation, la Jaguar XK 120 fait l'effet d'une bombe ! Une superbe ligne, un moteur à double arbre à cames en tête performant qui lui autorise une vitesse de pointe de 192 km/h et un prix incomparablement bas par rapport à la concurrence. Les bons de commande affluèrent, dépassant très largement les prévisions de vente du constructeur.
La voiture que nous présentons est la seconde achetée par notre collectionneur qui a notamment été séduit par le hard top qui équipait l'auto, estimant que celle-ci serait plus adaptée à un usage hivernal. A l'image de sa voiture sœur, on remarque que la restauration a été menée en profondeur. Depuis le châssis, tout a été remis en état ou remplacé, qu'il s'agisse de la caisse, des trains roulants, du faisceau électrique ou encore de la sellerie et de la capote. Le moteur et le freinage ont également fait l'objet d'une restauration poussée. On ne peut que faire confiance au soin accordé à ces travaux puisqu'ils ont été supervisés par le propriétaire de l'auto, lui même ancien directeur d'une usine dont l'activité était liée à l'automobile. Les acheteurs pourront consulter le livre de la restauration contenant les photos ainsi que l'ensemble des factures des pièces fournis par le Garage Felice Service, spécialiste des voitures anglaises. Sur la fiche du Jaguar Heritage, le numéro de moteur n'est pas reporté mais le numéro qu'on retrouve sur la culasse est bien celui qu'on retrouve sur la plaque constructeur. A la suite de cette incroyable restauration, la voiture a parcouru moins de 100 kilomètres. Avec ou sans hard top, son élégance est magnifiée par sa superbe couleur et par sa restauration soignée.



In 1948, during its unveiling, the Jaguar XK 120 was a huge hit! With its superb design, a powerful double overhead camshaft engine that gave the car a 192 km/h top-speed and an incomparably low price compared to the competition. The orders for the car flooded exceeding the manufacturer's sales forecasts.
The car on offer is the second one purchased by our collector who was particularly attracted by its hard-top, believing that it would be more suitable for winter use. Like its sister car, the restoration was really conducted in-depth. From the chassis upwards, everything has been either repaired or replaced, whether the body, the running gear, the wiring harness even the upholstery and the hood. The engine and the brakes were also the subject of extensive restoration. We can only trust the kind of care given to the work as it was supervised by the owner of the car, a former director of a factory which activity was related to the automotive field. Potential buyers can see the extent of the work in the book on the restoration, containing the all the pictures and all the invoices of the parts supplied by the Garage Felice Service, specialist in English cars. On the Jaguar Heritage records, the engine number doesn't appear, but the number found on the cylinder head is the one on the manufacturer's plate. Following this incredible restoration, the car has covered less than 100 kilometers. With or without its hard top, the elegance of the car is magnified by its beautiful color and its careful restoration.

SORTANT D'UNE RESTAURATION COMPLÈTE ET DOCUMENTÉE / *JUST OUT OF A COMPREHENSIVE RESTORATION WITH COMPLETE DOCUMENTATION*

126 1954 JAGUAR XK 120 ROADSTER

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° S 676423
Moteur N° F 4208-8S

- Restauration complète par un passionné du modèle
- Superbe combinaison de couleur
- Charme des sautes-vent

- *Comprehensive restoration by a Jaguar enthusiast*
- *Superb color combination*
- *The charm of fly-screen*

100.000 – 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

A l'ouverture du London Motor Show de 1948, les visiteurs sont subjugués par une voiture sportive anglaise qui fait là son apparition : la Jaguar XK 120 (120 pour une vitesse de pointe de 120 miles / heure, très honorable pour l'époque). Sa ligne est fine et racée et on est impressionné par la noblesse du moteur à double arbre à cames en tête. A ces atouts, s'ajoute un prix extrêmement attractif. D'emblée, son succès est tel qu'elle devient la voiture des stars, tant en Europe qu'aux USA.
Cet exemplaire est le premier acheté par notre collectionneur, qui a notamment possédé plusieurs Ferrari Testarossa. Il possède le charme si particulier d'être équipé de deux sautes-vent, en lieu et place du pare-brise, car il voulait que se soit son modèle pour les rallyes estivaux. Initialement rouge et noire, l'auto a été repeinte en vert pâle lors de l'importante restauration qu'elle a connu. Comme pour l'autre XK 120 de notre collectionneur présente dans cette vente, cette restauration a été menée de fond en comble voilà trois ans. Les pièces ont été achetées auprès du Garage Felice, spécialiste de la restauration de voitures anglaises à Naples, avec une réfection ou un changement des éléments, tant pour la mécanique que pour la carrosserie. Caisse, châssis, trains roulants, électricité, sellerie et capote se présentent dans un état superbe. Procédant de la même manière que pour son autre XK 120, il a tenu à profiter de son expertise pour suivre lui même la restauration de la voiture, étant l'ancien directeur d'une usine œuvrant dans le domaine automobile. Un livre retraçant la restauration incluant l'ensemble des factures et des photos sera donné avec la voiture. Ayant roulé moins de 100 km depuis les travaux décrits ci-dessus, l'auto ne demande aujourd'hui qu'à offrir à son futur acquéreur les plaisirs d'un roadster immaculé.

At the opening of the 1948 London Motor Show, visitors were captivated by an English sports car that made its appearance at the show: the Jaguar XK 120 (120 for a 120 mph top speed, every respectable for its time). Its design is slender and sleek and is complemented by the impressive double overhead cam engine. Add to these virtues, the extremely attractive price. From the outset, its success is such that it becomes the car of the stars, both in Europe and the US.
This example is the first purchased by our collector who owned several including a Ferrari Testarossa. It has the special charm of being equipped with two fly-screen wind deflectors, instead of the windshield, because he wanted this car for summertime rallies. Initially painted red and black, the car was repainted in a pale green when it underwent an extensive restoration. As was the case for the other XK 120 of our collector in this sale, this restoration too was executed thoroughly three years ago. The parts were purchased from the Garage Felice, a restoration specialist of British cars in Napoli, with either repairs or a change of the elements, both for the mechanicals and for the body. The body, the chassis, the running gear, the electrics, the upholstery and the hood are in superb condition. Proceeding in the same way as for his other XK 120, he was keen to use his expertise in the restoration of this car, as a former director of a factory working in the automotive field. A book chronicling the restoration includes all invoices and photos, and will be provided with the car. Having driven less than 100km since the completion of the restoration, the car offers the new owner the pleasures of a pristine roadster.





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

127 1952 FORD COMÈTE

Carte grise française
French title

Châssis N° 766
Caisse N° 767
Moteur N° 700109

- Carrosserie Facel
- Voiture rare, surtout dans cet état
- Très belle restauration

- *Body by Facel*
- *A rare car, especially in this condition*
- *Very beautiful restoration*

60.000 – 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Lancée en 1951 par Ford France (SAF), la Comète est un coupé luxueux dont le dessin élégant est confié aux « Stabilimenti Farina » et la fabrication de la carrosserie à Facel Métallon. On notera qu'il s'agit là d'une des premières réalisations de Jean Daninos, avant qu'il ne lance sa propre marque, Facel Vega. La ligne est douce et fluide. Prestige oblige, elle est équipée d'un moteur V8 de 2,158 L. Cette mécanique développe la puissance de 74 ch jusqu'à 1953, ce qui lui permet d'atteindre une vitesse de pointe de 140 km/h. La production tous modèles confondus, s'élèvera à 3 064 exemplaires.
La voiture présentée a été achetée en décembre 1980. Elle était alors immatriculée dans la région de Lyon depuis mars 1974. Elle sort aujourd'hui d'une restauration complète. D'importants travaux ont été menés, la carrosserie a été entièrement refaite, repeinte dans une belle livrée noire qui s'associe à merveille à l'intérieur en cuir marron, lui aussi entièrement refait, avec des moquettes assorties. Le tableau de bord, au splendide dessin, est également en très bel état.
La mécanique de 13 CV (dont le numéro de bloc est différent de celui d'origine) a été elle aussi l'objet d'une réfection et le compteur affiche 10 673 km. L'auto est absolument complète, il ne manque que l'autoradio qui équipait le tableau de bord. Il s'agit là d'une très belle voiture, qui a bénéficié d'une belle restauration, incarnant le style du luxe à la française dans les années 1950.



Launched in 1951 by Ford France (SAF), the Comet was a luxury coupe which elegant design was entrusted to "Stabilimenti Farina" and the manufacture of the body to Facel Metallon. It is worth noting that this is one of the first projects by Jean Daninos before he launched his own brand, Facel Vega. The line is smooth and fluid. With luxury a requirement, the car was powered by a V8 engine of 2158cc. This engine developed 74bhp up to 1953, allowing it to reach a top speed of 140 km/h. The production totaled 3,064 units.
The car on offer was purchased in December 1980 when it was registered in the Lyon region, since March 1974. It has recently come out of a complete restoration. Significant work has been done, the body has been completely redone, painted in a beautiful black shade that combines perfectly with the interior in brown leather, also completely redone, with matching carpets. The dashboard has a splendid design and is also in very good condition.
The 13 CV engine (which number is different from the original one's) was also the subject of a restoration and counter displayed 10,673 km. The car is absolutely complete, missing only the radio fitted on the dashboard. This is a beautiful car, which has benefitted from a beautiful restoration, and embodies the luxury of French style from the 1950s.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

128 1960 FACEL VEGA HK 500

Titre de circulation français
French title

Châssis N° BE8
Moteur N° TY7-315

- Une des plus belles GT françaises
- Bien préservé, même propriétaire depuis 1978
- Modèle rare (490 exemplaires)

- *One of the finest of French GTs*
- *Well-preserved, same owner since 1978*
- *Rare model (490 units)*

100.000 – 150.000 €

Jean Daninos a réussi son pari : donner à la France la marque de prestige qui lui manque depuis le conflit mondial. Avec la HK 500, le haut de gamme des coupés, Facel atteint une homogénéité qui va lui faire rencontrer le succès.

Immatriculée pour la première fois le 25 janvier 1960, la Facel HK 500 que nous présentons a été acheté en juillet 1966 par un propriétaire demeurant en Haute-Garonne, et a pris le numéro 9 QL 31. C'est en mars 1978 qu'André Trigano en a fait l'acquisition après l'avoir découverte chez un ferrailleur de la région. La voiture était en état correct mais a bénéficié d'une peinture neuve dont le temps a marqué l'apparence par le biais de quelques craquelures et enfoncements. Mais cette Facel à boîte mécanique reste saine et correctement préservée et, à l'intérieur, la sellerie en cuir crème est d'origine et offre une très belle patine.

Il y a une dizaine d'années, la mécanique a été révisée chez Ariège Automobile et c'est à cette occasion que des couleurs fantaisistes ont été adoptées dans le compartiment moteur. Il ne s'agit heureusement que d'apparence, et l'aspect d'origine pourra être aisément retrouvé. Plus récemment, les carburateurs ont été révisés et un allumage électronique a été installé.

Aujourd'hui, le compteur affiche 89 062 km, et la voiture est accompagnée de sa notice technique d'origine. C'est un exemplaire bien préservé d'une des plus belles GT françaises, et aussi une des plus rares puisque la production n'a pas dépassé 490 exemplaires. Avec son moteur Typhoon 345 ch, elle est encore capable d'en remontrer à des voitures récentes, dans un raffinement intérieur rarement égalé.

Jean Daninos succeeded: in giving France a prestige brand after WW II, a segment of the market that the French automobile industry had vacated. With the HK 500, a high-end coupe, Facel reached a certain consistency that would make the brand famous and successful.

Registered for the first time on January 25, 1960, this Facel HK 500 that we are offering was bought in July 1966 by a French owner from the Haute-Garonne region, and it had the registration plate number 9 QL 31. André Trigano acquired the car in March 1978 after having discovered it in a scrap metal dealership in the area. The car was in a fair condition but received a new coat of paint whose time was marked by some cracks and dents. But this Facel, with a manual gearbox, remains in a sound condition and was properly preserved. The cream leather upholstery is original and has a beautiful patina.

About a decade ago, the mechanicals were overhauled by Ariege Automobile and it was on this occasion that the fanciful colors were adopted in the engine compartment. The original appearance can be easily found back. More recently, the carburetors were serviced and electronic ignition was installed.

Currently, the meter reads 89,062 km, and the car comes with its original technical manual. It is a well-preserved example of one of the finest French GTs, and also one of the rarest since production did not exceeded 490 units. With its 345bhp engine Typhoon engine, it can still keep pace with newer cars, with an interior that can rarely be equaled in terms of refinement and quality.









COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

129 1951 SALMSON G72 COUPÉ PAR SAOUTCHIK

Carte grise française
French title

Châssis N° 72437
Moteur N° 22.17

- ➤ Carrosserie Saoutchik, modèle unique
- ➤ Habitacle d'un grand raffinement
- ➤ Même propriétaire depuis plus de 35 ans
- ➤ Voiture remarquablement préservée

- ➤ *Saoutchik Body, a one-off*
- ➤ *Interior of great refinement*
- ➤ *Same owner for over 35 years*
- ➤ *Remarkably well preserved car*

160.000 – 220.000 €

Salmson, marque connue pour ses moteurs d'avion, a maîtrisé très tôt la technique du double ACT et l'a utilisée sur toute sa gamme dès les années 1920, en diverses cylindrées. Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, le constructeur cherche à relancer son activité et, parallèlement à la S4-61, modèle éprouvé conçu avant-guerre, il dévoile en 1950 une nouvelle voiture, la G72. Il s'agit d'une berline dénommée Randonnée, à la ligne assez élancée et qui reçoit le quatre-cylindres 2,3 litres double arbre de la marque, entièrement en aluminium. On compte trois séries de G 72, en fonction de leur pont arrière, celle qui nous intéresse ici étant une G 72 "ter" à pont banjo, produite à 254 exemplaires. Parmi eux, quelques-uns ont été confiés à certains carrossiers pour des réalisations plus exclusives, et c'est le cas de la voiture que nous proposons ici.
Le châssis de cet exemplaire été livré nu au carrossier Jacques Saoutchik, dans son atelier de Neuilly-sur-Seine, le 19 juillet 1951. Il en est ressorti habillé d'une superbe carrosserie coach deux portes aux lignes effilées, qui a le mérite de mêler modernité et tradition. Le sport n'en est pas absent, rappelé par les trois ouïes en forme de goutte d'eau qui ornent les ailes avant, et par les ailes arrière dont la ligne de fuite forme une légère dérive. L'ouvrage de Claude et Laurent Chevalier, Salmson, La Belle Mécanique Française, fait allusion à cette voiture et mentionne qu'elle a été ensuite exposée au Salon de Londres.
En 1976, la voiture fut immatriculée dans la Nièvre (656 LJ 58), comme en témoignent plusieurs photos prises à l'occasion du cinquième Rallye Neige et Glace. C'est à la fin des années 1970 qu'André Trigano, son actuel propriétaire, en a fait l'acquisition, dans le cadre d'une vente organisée par l'étude Poulain. De teinte aubergine, cette voiture a été repeinte sur une base saine il y a au moins 25 ans, selon le propriétaire. Bien conservée, la peinture n'est marquée par le temps que de manière subtile, effaçant l'éclat d'un neuf trop prononcé. A l'intérieur, le luxueux habitacle tendu d'un cuir abondant présente une patine bienvenue tout en dégageant l'impression d'un salon confortable invitant à y prendre place. Les contreportes affichent un motif digne des selleries les plus raffinées, et la planche de bord également couverte de cuir est particulièrement complète, comportant même une rare grille d'autoradio complètement intégré. A gauche du volant, un tout petit levier au bout d'un manchon correspond à la commande de la boîte électromagnétique Cotal, et la présentation de l'ensemble est du niveau des plus belles voitures françaises des années 1950. Les moquettes beige ont été refaites et sont en bon état, et le compteur kilométrique affiche 31 600 km. Sur la partie arrière de la carrosserie, une plaque mentionne un certain M. Nadaud, à Paris.
En plus d'une mécanique originale et raffinée, cette voiture présente tous les attributs d'une automobile de grande classe : habitacle soigné, ligne extrêmement élégante, grand carrossier français. Elle y ajoute la rareté, puisqu'il s'agirait de l'unique exemplaire dans cette très belle carrosserie, et l'état, celui d'une restauration ancienne qui, comme un grand vin, se serait bonifiée avec l'âge. C'est indiscutablement une pièce digne des plus belles collections.

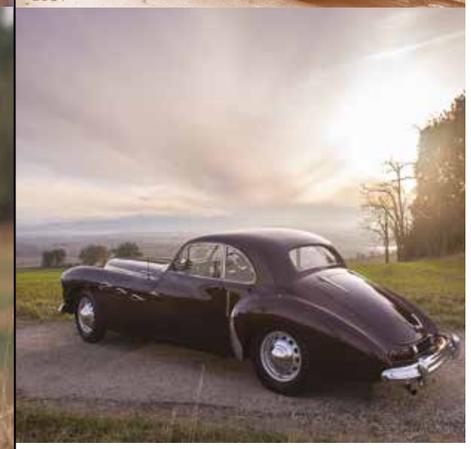
Salmson, known for its aircraft engines, had already mastered the technique of early DOHC and used it throughout its range in the 1920s in various models. After the Second World War, the manufacturer, looking to increase its business, and parallel to the S4-61, a proven model designed before the war, Salmson unveiled a new car in 1950, the G72. It was a sedan called "Randonnée" with a slim profile, powered by a four-cylinder 2.3-liter dual overhead camshaft engine of the marque, made entirely in aluminum. There were three series of the G72, the one on offer is a G 72 "ter", of which just 254 were produced. Amongst them, some were given to certain coachbuilders for more exclusive versions, which is the case with the car on offer.
The chassis of this car was delivered to coachbuilder Jacques Saoutchik, at his workshop in Neuilly-sur-Seine, near Paris, on 19 July 1951. It came out with a superb two-door body, mixing modernity with tradition. Sportiness was evident, as can be seen by the rear wings and by the design of the three teardrop shaped vents that adorn the front fenders. The book by Claude and Laurent Chevalier "Salmson, La Belle Mécanique Française", mentions the car and says that it was exhibited at the London Motor Show.
In 1976 the car was registered in the Nièvre (656 LJ 58), as can be seen by several photos taken at the fifth Rallye "Neige et Glace". It was in the late 1970s that Andre Trigano, its current owner, acquired the car, as part of a sale organized by Hervé Poulain. In a purple hue, the car has been repainted on a sound base at least 25 years ago, according to the owner. The well-preserved paint is only hardly marked by the passing of time, erasing the brilliance of a brightness that would be too pronounced. The luxurious interior with the abundant use of leather offers a welcome patina while generating the impression of a comfortable and inviting lounge. The door panels show a pattern worthy of the finest upholstery and the dashboard is also covered with leather, and is particularly comprehensive, even including a rare car radio which is fully integrated into the grid. To the left of the steering wheel, a small lever at the end of a sleeve is the control for the electromagnetic Cotal gearbox, and the quality of presentation of the entire dashboard is at the level of the best of French cars of the 1950s. The beige carpets have been refurbished and are in good condition, and the odometer shows 31,600 km. On the rear part of the body, a plaque mentions a Mr Nadaud in Paris.
In addition to original and refined mechanicals, this car has all the attributes of a high-class car: a quality interior, a very elegant line, a very famous French coachbuilder. This rare car is the only one in this beautiful body, and the older restoration condition, like a fine wine, got enhanced with age. This is unquestionably a piece worthy of the finest of collections.

Droits réservés









LA STAR DU STAND DELAHAYE AU SALON DE L'AUTO 1952 / *THE STAR OF THE DELAHAYE STAND AT THE 1952 SALON DE L'AUTO*

130 1952 DELAHAYE 235 COUPÉ CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis N° 818040
Carrosserie n° 7008

- ➤ Un des trois Coupés Delahaye 235 construit par Chapron
- ➤ Star du stand Delahaye du Salon 1952
- ➤ Un des derniers témoins de l'automobile de luxe à la française
- ➤ Ligne époustouflante

- ➤ *One of the three Delahaye 235 Coupés built by Chapron*
- ➤ *Star of the Delahaye stand at the 1952 Motor Show*
- ➤ *One of the last examples of the French luxury automobile*
- ➤ *Breathtaking styling*

300.000 – 400.000 €

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, c'est sur la pression de quelques clients Delahaye et du revendeur Fernand Lacour, ancien mécanicien de course, que va naître la Delahaye 235. Le délai de réalisation étant court, la voiture est mise au point sur la base d'un châssis Delahaye 135 légèrement modifié, avec le six-cylindres 3,5 litres qui a fait les grandes heures de sa devancière, dans sa version trois carburateurs 150 ch. Sur un dessin de Philippe Charbonneaux, une carrosserie en aluminium est réalisée en Italie chez Motto, selon une forme qui va servir de base aux réalisations qui suivront : elles seront signées du crayon d'autres grands carrossiers français comme Antem, Figoni, Saoutchik, Letourneur et Marchand et, bien sûr Chapron, qui est le plus prolifique. Hormis quelques cabriolets, le coach est la carrosserie la plus répandue, sur cette voiture qui présente une personnalité de Grand Tourisme de luxe plutôt que de véritable sportive. Son prix, qui dépasse 3 000 000 francs, la réserve à quelques privilégiés : à la même époque, une Peugeot 203 est commercialisé 660 000 francs. En plus de sa technique qui n'a guère évolué depuis la 135, c'est une des raisons de sa faible diffusion et de l'arrêt de la production en 1954, après que 84 exemplaires (plus un prototype) soient sortis des ateliers de la rue du Banquier.

At the end of the Second World War, it was pressure from a few Delahaye clients and the dealer and former racing mechanic Fernand Lacour that led to the creation of the Delahaye 235. It was quick to build, being based on a lightly modified Delahaye 135 chassis and fitted with the 3.5-litre six-cylinder engine that had proved so successful for its predecessor in the 150 bhp triple carburettor version. Using a design by Philippe Charbonneaux, an aluminium body was built at Motto in Italy, in a form that would serve as a base for the creations to follow : designs of great French coachbuilders such as Antem, Figoni, Saoutchik, Letourneur et Marchand and, of course, Chapron, who was the most prolific. Aside from a few cabriolets, the coupé was the most common body for a car which had the personality of a luxury Grand Touring car rather than being particularly sporty. Its price of over 3 000 000 francs restricted it to the privileged few: at that time, a Peugeot 203 was selling for 660 000 francs. This, in addition to the engineering which had changed little since the 135, was a reason for its low uptake and why production ended in 1954 after just 84 examples (plus one prototype) had left the workshops on Rue du Banquier.



#818040 Stand Delahaye, Salon de Paris 1952
Collection Jean-Paul Tissot





#818040 Stand Delahaye,
Salon de Paris 1952
Collection Jean-Paul Tissot

La voiture que nous présentons est une des rares Delahaye 235 carrossées en coupé. A ce propos, Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye France, a eu l'amabilité d'apporter les précisions suivantes : "Il s'agit bien de l'un des trois seuls coupés 2/4 places carrossés par Henri Chapron, avec ce type de dessin. Celui-ci porte bien le n° 7008 de la carrosserie Chapron et sera le premier de ce type. Élaboré courant 1952, ce coupé sera exposé au Salon de Paris 1952 sur la plaque tournante du stand Delahaye, et proposé au prix de 3 800 000 francs. Il se démarque notamment des deux autres par le dessin des ailes arrière qui présentent une courbe harmonieuse, alors que les deux autres, de 1953 et 1954, recevront des ailes arrière anguleuses.
Ce coupé a fait l'objet d'un article dans la revue Auto-Rétro n° 50 d'octobre 1984 ; il était alors immatriculé dans la principauté de Monaco et proposé à la vente par le négociant Vintages automobiles. Ce coupé a fait partie de la collection Seydoux avant d'être vendu à Claude Gueveler, membre du Club Delahaye qui a gardé cette voiture jusqu'à son décès. Au volant, il a pris part à de nombreux rallyes du Club. L'on peut noter également qu'auparavant, cette voiture avait été présentée le 12 novembre 1979 à la vente aux enchères "Art et Locomotion" organisée par Maître Poulain. Elle était alors annoncée comme appartenant depuis plus de 15 ans au même propriétaire. Globalement, elle n'a donc connu qu'un nombre de propriétaires limités, ce qui explique en partie son état particulièrement bien préservé.
Avec son six-cylindres 150 ch, sa boîte électromagnétique Cotal, sa carrosserie haute couture unique et sa finition luxueuse, ce rarissime coupé Delahaye 235 est un des derniers témoins des réalisations de cette belle marque française, qui l'a mis en valeur au Salon de l'Auto. Il constitue donc une pièce d'une grande signification historique.

The car on offer is one of the rare Delahaye 235s with a coupé body. Jean-Paul Tissot, president of the Club Delahaye France, was kind enough to provide us with the following information: « This is one of the three 2/4-seater coupés bodied by Henri Chapron, in this design. Indeed, its Chapron body carries the number n° 7008, making this the first of its type. Worked on during 1952, this coupé was exhibited on Delahaye's stand at the 1952 Paris Motor Show, offered at a price of 3 800 000 francs. The harmonious, curved form of the rear wings set this car apart from the other two that were given a more angular shape at the rear.
This coupé was the subject of a feature in the magazine Auto-Rétro, no. 50 dated October 1984 ; it was then registered in the Principality of Monaco and offered for sale by the dealer Vintages automobiles. It had been part of the Seydoux Collection before being sold to Claude Gueveler, a member of the Delahaye Club, who kept it until his death. He drove the car in numerous Club rallies. This car was offered in the auction « Art and Locomotion » organised by Maître Poulain on 12 November 1979. It was recorded at this point as having been in the same hands for over 15 years. The car has therefore had a limited number of owners, helping to explain its very well preserved condition.
With its 150 bhp six-cylinder engine, Cotal electromagnetic gearbox, unique 'haute couture' bodywork and luxury finish, this very rare Delahaye 235 coupé is one of the last creations built by the French marque, exhibited by Delahaye at the Motor Show and therefore having great historical significance.



131 1950 TALBOT LAGO RECORD GRAND SPORT CABRIOLET GRABER

Titre de circulation hollandais
Dutch Title

Châssis N° 102028
Moteur N° 26531

- Superbe carrosserie Graber
- Moteur Grand Sport
- Grande rareté
- Restauration ancienne de qualité

- *Superb body by Graber*
- *Grand Sport engine*
- *Great rarity*
- *Vintage quality restoration*

180.000 – 300.000 €

Cette voiture combine avec classe plusieurs points forts : un châssis Talbot Record, un rare moteur Grand Sport à culasse aluminium et une carrosserie spéciale par le Suisse Graber. Quand il reprend la marque en 1934, Anthony Lago lui donne une connotation plus sportive. Grâce à sa collaboration avec l'ingénieur Walter Becchia, les moteurs se montrent plus performants et les versions compétition commencent à se faire remarquer. Ainsi, en 1937, une Lago Spéciale remporte le Grand Prix de l'ACF, le Tourist Trophy et les Grand Prix de Marseille et de Tunis.
Après le conflit mondial, Talbot met au point un moteur dont la conception très particulière n'est pas sans rappeler celle des ERA ou Riley. Ce six-cylindres 4,5 litres est doté de deux arbres à cames placés haut dans le bloc, qui commandent les soupapes par le biais de culbuteurs très courts, la forme de la culasse laissant penser qu'il s'agit de deux ACT. Ce moteur est décliné en version tourisme ou compétition, la seconde, baptisée Grand Sport, bénéficiant d'une culasse aluminium à trois carburateurs. C'est à bord d'une T26 Grand Sport que Louis Rosier et son fils remportent les 24 Heures du Mans 1950. Certains châssis Record, 32 selon certaines sources ayant eu accès aux archives usine, ont été équipés d'un moteur Grand Sport.

This car combines with class several strengths: Talbot Record chassis, a rare Grand Sport engine with aluminum cylinder head, and a special body by Graber from Switzerland. When he took over the brand in 1934, Anthony Lago gave it a sportier connotation. Collaborating with the engineer Walter Becchia, the engines were more efficient and the competitive versions were winning races, with a Special Lago winning the Grand Prix de l'ACF in 1937, followed by the Tourist Trophy and the Grand Prix de Marseille and Tunis.
After the WW II, Talbot developed an engine with a very special design which was not far from ERAs or Rileys. This 4.5-liter six-cylinder had two camshafts located high on the block, which controlled the valves via very short rocker arms, the shape of the cylinder head suggesting the DOHC. This engine was available both in road and racing version; the latter called the Grand Sport, with an aluminum cylinder head with three carburetors. It was in a T26 Grand Sport that Louis Rosier and his son won the 24 Hours of Le Mans in 1950. According to some sources who had access to factory records, 32 cars would have been powered with a Grand Sport engine.

C'est le cas de la voiture que nous présentons. Livrée en châssis le 2 novembre 1950 à la carrosserie Graber, elle en ressortait habillée d'une très belle carrosserie cabriolet. Basé en Suisse, près de Berne, Graber s'était fait une réputation de carrossier sérieux effectuant des travaux de grande qualité et l'élégance de cette voiture, très bien finie, est là pour en témoigner.
Ce cabriolet restait d'abord en Suisse quelques années avant d'être expédié aux États-Unis, en 1965, chez un amateur basé en Pennsylvanie. Vingt ans plus tard, en 1985, elle était achetée par Bob Bahre pour sa fantastique collection exposée à Paris Hill, dans le Maine. En 1998, elle passait entre les mains de Jerome Sauls, restaurateur de son état, qui se lançait dans une remise en état complète de la voiture. Une fois terminée, elle prenait part au Concours d'Élégance de Pebble Beach, en août 2000. Elle revenait ensuite en Europe pour rejoindre une collection privée. Le propriétaire actuel, qui l'a achetée en 2013, l'a peu utilisée mais a fait refaire la capote dans une belle teinte bleue. C'est un travail particulièrement délicat car elle comporte une armature en bois, qui a été complètement rénovée.
Il s'agit d'un superbe cabriolet, particulièrement rare et élégant, dont la conception et le style symbolisent le passage de la tradition des années 1930 à la modernité d'après-guerre. Une belle pièce de collectionneur.

This is the case of the car that we are offering. The chassis was delivered on November 2, 1950 to the Graber coachwork in Switzerland, and car emerged a few months later, in a beautiful convertible bodywork. Based in Switzerland, near Bern, Graber had a reputation as a serious coachbuilder executing very high-quality work, this elegant very well finished car is there to testify.
This cabriolet remained for the first few years in Switzerland before being shipped to the US in 1965 to an enthusiast based in Pennsylvania. Twenty years later, in 1985, it was purchased by Bob Bahre for his fantastic collection exhibited in Paris Hill, Maine. In 1998, it passed into the hands of Jerome Sauls, a restorer, who embarked on a complete overhaul of the car. Once finished, the car took part in the Pebble Beach Concours d'Elegance in August 2000. Then it returned to Europe to join a private collection. The current owner, who bought it in 2013, has hardly used the car, though he did redo the hood in a beautiful blue hue. This is a particularly delicate task as it has a wooden frame, which has been completely renovated.

This is a superb convertible, particularly rare and elegant, the design and style symbolizing the transition from tradition to modernity from the 1930s to the postwar era. A beautiful piece for truly discerning collectors.





132 1957 FACEL VEGA FV4



Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis N° FV4-57-235
(Numéro FV4-57-NY8 frappé sur l'auto car il s'agit de la 8e FV4 exportée à New York, chez Max Hoffmann)
(FV4-57-NY8 stamped on the car because it is the 8th FV4 exported to New York, by Max Hoffmann)
Moteur N° TY5-562.130

➤ Restauration de haut niveau
➤ Seulement 36 exemplaires
➤ Options intéressantes

➤ *High-level of restoration*
➤ *Only 36 units made*
➤ *Interesting options*

130.000 – 190.000 €

La FV4 était initialement destinée à l'exportation (en particulier aux États-Unis, marché prometteur pour la marque), si bien qu'elle recevait les moteurs les plus puissantes de la gamme, dont le Chrysler TY5 à culasse hémisphérique de 5,8 litres et 340 ch qui équipe ce modèle. Sa production va rester confidentielle : 36 exemplaires avec ce moteur, ce qui en fait aujourd'hui une voiture extrêmement rare.

Sortie des ateliers le 27 juillet 1957, la Facel FV4 que nous proposons dispose d'intéressantes options usine comme l'assistance de direction et de freins, les vitres électriques et teintées, ainsi que les jantes Robergel à rayons.
Après avoir passé au moins 35 ans dans le nord de la Californie, elle était achetée en octobre 2004 par Larry Gesiakowski, en état d'origine. Son nouveau propriétaire, qui gérait l'atelier de restauration WGM, à Chicago (Illinois), se lança alors dans une restauration complète et sans compter, qui dura quatre ans. Il fit même appel à deux spécialistes de la marque, Hans Rühe au Pays-Bas et Mark Morgan en Californie, pour s'assurer du bienfondé des travaux et de leur respect de la configuration d'origine de la voiture. L'ensemble des travaux a fait l'objet de photos qui sont jointes au dossier.
La qualité de cette restauration a porté ses fruits, puisque la voiture a remporté trois fois le premier prix de sa catégorie (en septembre 2010 au Palos Verdes Concours, en février 2011 au Desert Classic Concours d'Elegance de La Quinta, Californie, et en mai 2011 au Greystone Mansion Concours d'Elegance de Beverly Hills, Californie).
En 2011, cette voiture était importée en Europe et, en février 2012, elle était achetée à l'occasion d'une vente aux enchères par son actuel propriétaire. Celui-ci, collectionneur éclairé et amateur exigeant, a fait corriger les défauts qu'il rencontrait au fur et à mesure de son utilisation. Il a confié tous les travaux aux établissements Pichler CFG AG, à Gstaad ; ils concernent les trains roulants, la direction assistée, le contrôle de la transmission, la révision du maître-cylindre et du servofrein, le remplacement des garnitures de freins, le nettoyage et le traitement du réservoir d'essence... L'ensemble des factures correspondantes sera remis au nouveau propriétaire.
Un essai a révélé le bon fonctionnement de l'ensemble ; cette Facel FV4 est superbe, tant en carrosserie qu'à l'intérieur. Modèle rare, il est encore plus désirable dans cet état de présentation, après être passé entre les mains de propriétaires ayant dépensé sans compter.

The FV4 was originally intended for export (specifically to the US, a promising market for the brand), so it received the most powerful engines in the range, i.e. the Chrysler TY5 hemispherical cylinder head 5.8-liters V8 developing 340bhp. Production remained rather exclusive: just 36 units with this engine, making it a very rare car today.

Leaving the factory on July 27, 1957, this Facel FV4 that we offer has interesting options such as power steering and brake assist, electrically operated tinted windows and Robergel spoked wheels.
After spending at least 35 years in Northern California, it was bought in October 2004 by Larry Gesiakowski, in its original condition. Its new owner, who managed the restoration workshop WGM, in Chicago (Illinois), then began a complete restoration which lasted four years. He even used two brand specialists, Hans Rühe of the Netherlands and Mark Morgan of California to ensure that the restoration respected the original configuration of the car. All the work has been documented and the photographs come with the car.
The quality of this restoration was so successful that the car won three times the first prize in its class (in September 2010 at the Palos Verdes Concours, in February 2011 at the Desert Classic Concours d'Elegance at La Quinta, California, and in May 2011 the Greystone Mansion Concours d'Elegance in Beverly Hills, California).
In 2011, the car was imported into Europe, and in February 2012 it was purchased during an auction by its current owner. The latter, a keen collector and demanding enthusiast, corrected the few flaws he found out. He entrusted all the work to établissements Pichler CFG AG, in Gstaad. They include the running gear, the power steering, the control of the transmission, the overhaul of the master cylinder and the brake booster, the replacement of the brake linings, the cleaning and the treatment of the fuel tank... The complete set of invoices will be given to the new owner.
A test drive showed the correct functioning of the car. This Facel FV4 is superb, both in the condition of the body and in the interiors. A rare model indeed, it is even more desirable in this condition, after having had the attention of owners who spent lavishly.











133 1954 VEGA 54 PROTOTYPE V PAR FACEL

Carte grise française
French title

Châssis N° FV-54-0002

- Première Facel Vega jamais produite
- Véhicule important dans l'histoire de la carrosserie française
- Propriété de Jean Daninos pendant de nombreuses années

- *The first Facel Vega ever produced*
- *Important vehicle in the history of French coachbuilding*
- *Belonging to Jean Daninos for many years*

350.000 – 550.000 €

Jean Daninos, fondateur en 1939 de la société Facel (Forges et Ateliers de Constructions d'Eure et Loire), se spécialisa tout au long des années 40 dans l'emboutissage et le traitement de l'inox, qu'il utilisa principalement pour la fabrication industrielle de pièces pour l'aviation ou l'automobile. Il noua pendant la guerre de solides relations avec des industriels américains pour qui il produira des pièces de bombardiers. Il ramena des Etats-Unis des méthodes de productions et des machines inusitées en France après-guerre. Fort de ces expériences, Jean Daninos créa en 1946 la société Facel Metallon qui produisit des carrosseries pour Panhard et Delahaye, puis nombre de voitures fort désirables pour Ford S.A.F. et Simca. De 1949 à la fin des années 50 Jean Daninos n'eut de cesse de dessiner des autos et d'engranger l'expérience nécessaire à l'élaboration d'une voiture dans sa totalité. Grand amateur de voitures de sport et de luxe, Jean Daninos roulait alors en Bentley et ses liens privilégiés avec les dirigeants de la firme de Crewe lui permettaient de disposer de plusieurs châssis de Mark VI qui furent carrossés par Pininfarina sur un de ses dessins. 13 exemplaires de cette Bentley Cresta furent ainsi produits. En Janvier 1950, il commande un ultime châssis de Bentley qu'il habille d'une carrosserie entièrement nouvelle, fruit de ses propres dessins. Ce sera l'unique Bentley « Cresta II » sur laquelle on devine les prémices du style de ses futures créations.

C'est à partir de 1951 que Jean Daninos songe à produire sa propre voiture. Une première ébauche de carrosserie est réalisée sous la forme d'un roadster muni d'un moteur six cylindres Hotchkiss, le tout monté sur un

Jean Daninos, who founded the company Facel (Forges et Ateliers de Constructions d'Eure et Loire) in 1939, specialised throughout the 1940s in the pressing and processing of stainless steel for the industrial production of auto and aviation parts. During the war he forged strong links with American industrialists, producing parts for bombers. He brought methods of production and machines from the US uncommon in France after the war. His experience enabled him to set up the company Facel Metallon in 1946, producing coachwork for Panhard and Delahaye, as well as highly desirable cars for Ford S.A.F. and Simca. From 1949 through to the end of the 1950s Jean Daninos continued to work on designs for cars while building up the experience needed to construct an automobile in its entirety. A great enthusiast of sports and luxury cars, Daninos drove a



Bentley and his special relationship with the management of the Crewe-based firm enabled him to use several Mark VI chassis, which were bodied by Pininfarina using one of his designs. Thirteen examples of this Bentley Cresta were produced. In January 1950, he ordered a final chassis from Bentley which was given a completely different body, based again on one of his designs. This became the unique « Cresta II », giving the first glimpse of the styling of his future creations.

From 1951 Daninos started thinking about producing his own motor car. The first attempt comprised a roadster-style body powered by a six-cylinder Hotchkiss engine, and mounted on an Allard chassis. However, the results



châssis Allard. Mais face au résultat décevant, le développement est stoppé et les pièces restituées aux fournisseurs. Jean Daninos décide alors de produire une « vraie Facel » (sic) et après avoir approché Bugatti, Delahaye, Talbot et Alfa Romeo pour la fourniture de moteur, il fait intervenir ses contacts américains pour rencontrer C.B. Thomas, Vice Président de la Chrysler Corp en charge de l'export, qui donne son aval pour la fourniture d'un moteur V8.
Pierre Daninos, son frère, le célèbre écrivain des « Carnets du Major Thomson », lui suggère le nom de Vega, la quatrième des étoiles les plus brillantes du système solaire, comme il l'avait fait pour la Ford Comète auparavant. Dans une lettre rédigée en 1976, Jean Daninos indique que ce véhicule a été construit en 1952 dans l'atelier des prototypes de Facel, qu'il a subit tout une série de tests et d'essais qu'il a personnellement supervisés, et que c'est ce même véhicule qui a été envoyé à Detroit pour divers essais moteur chez Chrysler. Jean Daninos indique ensuite dans ce même courrier que la voiture a servi de base

were disappointing so production was halted and the various parts returned to suppliers. He decided to work on a « genuine Facel » (sic) and having approached Bugatti, Delahaye, Talbot and Alfa Romeo for an engine, he turned to his American contacts to put him in touch with C.B. Thomas, Vice President of the Chrysler Corporation and in charge of exports, who gave the go-ahead to supply him with a V8 engine.
His brother Pierre Daninos, the well-known writer, suggested he use the name Vega, the fourth brightest star in the solar system, to follow on from the previous Ford Comète. In a letter written in 1976, Jean Daninos explained that the vehicle on offer, built in 1952 in the workshop used for the Facel prototypes, underwent a series of tests and trials supervised by himself, and was the car that was sent to Detroit to be used







à l'élaboration de tous les modèles Facel Vega et a été ensuite sa propriété personnelle pendant plusieurs années. L'Amicale Facel Vega nous indique que ce premier prototype, dénommé discrètement « prototype V », est référencé « Proto 1 » dans les livres de production Facel et porte le numéro FV-54-0002.
C'est ce véhicule unique et historique que nous vous proposons à la vente, doté d'un châssis et d'une carrosserie originale, dont les traits stylistiques fixèrent à jamais l'image des futures Facel Vega. Elle reçut de ce fait tous les équipements que l'on retrouva sur les Facel produites ultérieurement et même plus ! Le degré de finition est exceptionnel et l'assemblage de ce prototype a été réalisé avec le plus grand soin. Aujourd'hui encore on ne peut qu'être admiratif du travail réalisé à l'époque, entièrement à la main. La voiture possède une carrosserie unique, et même si l'on retrouve le style général des Facel Vega à venir, de nombreux détails hors série lui sont propres. On peut citer :
- Un châssis à empattement court (2510 mm au lieu de 2630 mm) qui donne cette allure racée et dynamique au profil.
- Un couvercle de malle arrière qui descend jusqu'au pare-choc et un système d'ouverture totalement spécifique permettant de cacher les joints de carrosserie sous la lunette arrière.
- A l'intérieur, l'habitacle reçoit sur tout son pourtour une ceinture de tôle peinte façon bois comme sur les Bentley Cresta et plusieurs années plus tard sur les Facel FV2
- Un nécessaire de coiffure et flacon à parfum est situé dans la porte avant droite, un allume cigare dans chaque accoudoir de porte, deux petites trousses à outils derrière les sièges avant.
- Une place arrière transversale, châssis court oblige, qui peut être aménagée pour recevoir des bagages supplémentaires.

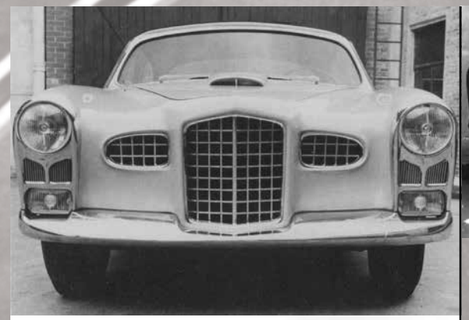


L'auto dispose de sa boîte de vitesses, de son pont rigide Salisbury d'origine et de son moteur d'origine, livré à l'époque par le groupe Chrysler (V8 DeSoto Firedome de 276 ci (4528 cm3) à culasse hémisphériques de 180ch environ). La boîte de vitesses, à 4 rapports entièrement synchronisés provient de chez Pont-à-Mousson.
Terminée chez Facel à la date théorique du 1er octobre 1953, agréée au service des Mines le 10 août 1954 et immatriculée le 12 août 1954, la voiture est présentée initialement avec une livrée bicolore : caisse clair de lune et toit bleu Brunswick. C'est

for various engine tests at Chrysler. In the same letter, Daninos also wrote that the car served as a base for the elaboration of all Facel Vega models and was his personal property for several years. The club Amicale Facel Vega informed us that this first prototype, discreetly called « prototype V » was referenced as « Proto 1 » in Facel production books and has the number FV-54-002.
It is this unique and historic vehicle that we are presenting for sale, with its original chassis and body, whose stylistic features fixed for ever the appearance of future Face Vega cars. It was fitted with the equipment seen on later Facels and given additional features too ! The level of finish is exceptional and the assembly of this prototype was carried out with the greatest attention to detail. Even by today's standards, the quality of work, carried out by hand, is exemplary. The car was given a unique body and even though we can distinguish the general style of Facel Vega cars to follow, it has many extra details. Notable features include:
- A short wheelbase chassis (2510 mm rather than 2630 mm) adding a racy and dynamic aspect to the profile.
- A lid to the rear trunk that descends to the bumper, and a particular opening mechanism in which the joints in the body are hidden under the rear windscreen.
- The interior featured a line of wood-effect painted metal around the inside, as on the Bentley Cresta, and years later on the Facel FV2 too.
- An area for cosmetic items and a perfume bottle in the arm rest of each door, and two small tool kits behind the front seats.
- A side-facing rear seat (being a short wheelbase) can be arranged to accommodate extra luggage.

The car has its original engine, Salisbury rigid axle and gearbox. The engine was delivered in period by the Chrysler group (V8 DeSoto Firedome 276 ci (4528 cc) with hemispherical cylinder head, approximately 180 bhp). The fully synchronised 4-speed gearbox was from Pont-à-Mousson. Apparently finished at Facel on the 1 October 1953, approved by the regulatory body (Service des Mines) on 10 August 1954 and registered on 12 August 1954, the car was initially given a two-tone livery : 'clair de lune' body (light blue-grey) and Brunswick blue roof. The car appeared in a number of magazines at the time, sporting the number plate Vega 54. It









cette voiture que l'on retrouve à la une de nombreuses revues de l'époque munie d'une plaque Vega 54. Exposée au Salon de Paris en octobre 1954 sous l'appellation Vega 55, elle change à cette occasion de livrée : grise et toit noir. Comme l'indique Jean Daninos, la voiture servira de base de développement aux futurs modèles de la marque qui prendront par la suite l'appellation Vega, ce prototype étant couramment appelé « le Proto Facel » au sein de l'Amicale Facel Vega et par les aficionados de la marque et elle est la seule à arborer un monogramme Facel dans la prise d'air du capot moteur. Dans le cadre de ces évolutions, la voiture, devenue entre temps la propriété personnelle de Jean Daninos, reçoit un véritable « face lift » avec l'adoption de la face avant si caractéristique des productions Facel, à savoir une paire de phares ronds superposés et une calandre à maillage fin, en remplacement des phares ronds au dessus de feux rectangulaires et d'une calandre à large grille. Au début des années 60, la voiture est repeinte en noir et dotée d'un intérieur noir, couleur préférée de Jean Daninos. Toutes ces modifications sont bien évidemment réalisées à l'usine dans le cadre des améliorations voulues par Jean Daninos.

Historique :
1ère immatriculation : 9 DD 75 du 12 août 1954 au 8 juin 1962
Le véhicule est utilisé dans le cadre des essais usine et comme véhicule de représentation.

2e immatriculation : 4653 EF 78 du 8 juin 1962 au 20 juillet 1962
Immatriculation provisoire dans le cadre d'un probable changement de statut d'un des dirigeants de Facel.

3e immatriculation : 101 MS 75 du 20 juillet 1962 au 5 juillet 1976
Propriété personnelle de Jean Daninos.

4e immatriculation : 1954 RP 54 du 5 juillet 1976 au 4 mai 1998
Nouveau propriétaire - ancien président de l'Amicale Facel Vega.

5e immatriculation : 11 RM 58 du 4 mai 1998 à aujourd'hui
Actuel propriétaire – co-fondateur de l'Amicale Facel Vega en 1975

was exhibited at the Paris Motor Show in October 1954 with the name Vega 55, painted grey with a black roof. As Jean Daninos explained, the car served as a base for the development of future models of the marque taking the Vega name, with this prototype being called « le Proto Facel » by the Amicale Facel Vega and marque aficionados. It is the only car to bear a Facel logo on the air intake of the engine bonnet. During its various evolutions, belonging in the meantime personally to Jean Daninos, the car was given a face-lift, and had the characteristic Facel styling added at the front, namely a pair of superimposed round headlamps and fine-meshed grille, replacing the round headlights above the rectangular lights and large-meshed grille. At the start of the 1960s, the car was repainted black and given a black interior, the preferred colour of Jean Daninos. These modifications were carried out at the factory as requested by Daninos.

History :
1st registration : 9 DD 75 from 12 August 1954 to 8 June 1962
The vehicle was used as a factory test car and as a promotional vehicle.

2nd registration : 4653 EF 78 from 8 June 1962 to 20 July 1962
Provisional registration probably due to changes in management at Facel

3rd registration : 101 MS 75 from 20 July 1962 to 5 July 1976
Personal property of Jean Daninos.

4th registration : 1954 RP 54 from 5 July 1976 to 4 May 1998
New owner – former president of Amicale Facel Vega

5th registration : 11 RM 58 from 4 May 1998 to today
Current owner – co-founder of the Amicale Facel Vega in 1975
In addition to being owned by those in charge at Facel, this prototype has had two additional fastidious owners, and is presented today in exceptionally well-preserved condition. The current owner, an enthusiast with exacting standards, has attended to the minutest details while conserving the original character of this outstanding automobile. The interior, lined with the finest Connolly leather has been preserved in original condition, as have the carpets, and all the accessories are intact. The hexagonal key in aluminium needed to remove the hubcaps of the bolted Robergel wheels the car was fitted with originally is still in the trunk. The factory opted to change these wheels for centrally-fixed Borrani wheels with three-eared spinners. The engine has been carefully maintained by Facel Vega specialists, including the excellent Pierre Brandin, founder of Vega Passion in Samoreau, Seine et Marne, who has continued to lavish great attention on this car. During the last few years major work has been carried out which has included fitting a made-to-measure stainless steel exhaust, servicing the steering box, fitting a new clutch, new gearbox mountings, overhauled heating radiator, re-built carburettors, new universal joints in the transmission and new shock absorbers front and rear. In December 2014, the fluids were changed and the brakes completely overhauled. The car was previously given a servo brake system, not included in the design of the original model, which runs on silicone to ensure the highest levels of safety and provide peace of mind in all circumstances. The Facel prototype has a current MOT and is ready to drive immediately.
Today, Facel Vega is generally considered to be the last French luxury car manufacturer and the final descendant of a tradition and expertise that disappeared when Facel closed in 1964. This prototype, presented in original condition and in excellent working order, therefore provides an exceptional opportunity to buy a unique and historic automobile, with known history. It is the first Facel built and the last to belong to Jean Daninos in 1976, the founder of Facel Vega and the creator of some of the most beautiful French cars of the 1950s and 1960s.

Le prototype ayant toujours été entre les mains des dirigeants de Facel et de deux propriétaires méticuleux et se présente aujourd'hui dans un état de conservation exceptionnel. L'actuel propriétaire, passionné, et ne supportant pas l'à-peu-près, a poussé l'exigence jusque dans les moindres détails tout en conservant le caractère original de cette auto d'exception. L'intérieur, garni du meilleur des cuirs Connolly, ainsi que les tapis sont dans leur strict état d'origine, et tous les accessoires sont présents. La clef hexagonale en aluminium nécessaire au démontage des enjoliveurs de roues Robergel boulonnées montées au début de sa carrière est toujours présente dans la malle. L'usine ensuite opta pour des roues à serrage central Borrani et papillons de roues à trois branches. La mécanique a bénéficié des bons soins de spécialistes Facel Vega, dont l'excellent Pierre Brandin, fondateur de Vega Passion à Samoreau en Seine et Marne, qui n'a eu de cesse de prodiguer à cette auto les meilleurs traitements. Ces dernières années de nombreux travaux importants ont été effectués : ligne d'échappement inox réalisée sur mesure, boîtier de direction révisé, embrayage neuf, joints spi neufs, supports de boîte de vitesses neufs, radiateur de chauffage refait, carburateurs refaits, croisillons d'arbres de transmissions neufs, amortisseurs avant / arrière changés, etc... En décembre 2014, une vidange de tous les fluides a été effectuée et les freins ont été entièrement refaits. Le système de freinage avait précédemment reçu un servofrein, absent lors de la conception du modèle et le système passé au silicone, afin de garantir une sécurité optimale et permettre une utilisation sereine en toute circonstance. De fait, le prototype Facel Vega dispose d'un contrôle technique à jour et est apte à prendre la route sans délai.
Aujourd'hui encore, il est acquis de considérer Facel Vega comme le dernier constructeur de voitures de luxe françaises et ultime héritier d'une tradition et d'un savoir-faire disparus après la fermeture de Facel en 1964. Avec ce prototype Facel, présenté dans son état d'origine et en excellent état de marche, il s'agit donc d'une opportunité exceptionnelle d'acquérir une auto historique et unique, au passé limpide, à la fois la première Facel construite et la dernière ayant appartenu à Jean Daninos jusqu'en 1976, le fondateur de Facel Vega et créateur des plus belles voitures françaises des années 50 et 60.





L'UNIQUE DELAHAYE 135 CARROSSÉE PAR MARIO BOANO CHEZ GHIA TURIN / *THE UNIQUE DELAHAYE 135 BODIED BY MARIO BOANO AT GHIA TURIN*

134

1949 DELAHAYE 135 MS COUPÉ GHIA TURIN

Carte grise française
French title

Châssis N° 800514

- Une des trois Delahaye 135 carrossées par Ghia
- Style exceptionnel, dessinée par Boano et Segre
- La voiture du Shah d'Iran
- Ex collection John O'Quinn

- *One of three Delahaye 135s bodied by Ghia*
- *Exceptional styling, designed by Boano and Segre*
- *The Shah of Iran's car*
- *Ex John O'Quinn collection*

180.000 – 260.000 €

La Delahaye 135, voiture extrêmement polyvalente, était à l'aise aussi bien sur les circuits et les routes de rallyes (elle a remporté les 24 Heures du Mans et le Rallye de Monte-Carlo) que sur les pelouses des concours d'élégance, car son châssis se prêtait bien aux exercices de carrossier. Elle est née alors que la carrosserie française était encore au sommet de son art, si bien que les plus grands l'ont habillée, comme Antem, Chapron, Figoni, Labourdette, Pourtout ou Saoutchik.

Toutefois, au lendemain de la guerre, le style des carrossiers est en pleine mutation et ils hésitent entre deux voies : d'une part la carrosserie traditionnelle qui poursuit ses travaux dans la lignée des excès des années 1930, caractérisés par le style "Narval" de Figoni et qui mènera à une impasse ; et d'autre part un style nouveau qui est en train de s'esquisser de l'autre côté des Alpes et dont on a coutume de marquer la naissance par le coupé Cisitalia 202 signé en 1947 par Pinin Farina, qui marie le "ponton" à une douceur qui va caractériser l'école turinoise des futures décennies. Ghia se situe alors au carrefour de ces tendances : hésitant entre les réminiscences des fastes d'avant-guerre, et un nouveau style italien basé sur des châssis plus modestes, mais aussi plus modernes et sportifs. A l'époque, le style de Ghia est placé sous l'autorité de Luigi Segre et Mario Boano, dont la sensibilité absorbe toutes ces tendances pour les traduire sur ses nouveaux dessins.
Il faut se souvenir que Mario Felice Boano rachéte en 1944, la carrosserie Ghia à Turin, à la mort de son créateur Giacinto Ghia. Ainsi, dès 1946, une Fiat 1500 est carrossée par Ghia Turin dans le style qu'adoptera la Delahaye, avec des carénages de roues amovibles, supposés améliorer l'aérodynamique de la voiture dans un style qualifié de flamboyant. Cette forme très spéciale (qui aurait été définie avec la collaboration du dessinateur Capalbi) sera reprise sur une Talbot Lago Record,

The Delahaye 135, an extremely all-rounder car, was as comfortable on the track and in rallies (it won the Le Mans 24 Hours and the Monte-Carlo Rally) as it was on the lawns of the concours d'élégance, having a chassis that was easily adapted to coachbuilders' varied creations. It appeared at a time when French coachbuilding was still at its peak, and was bodied by the most important names including Antem, Chapron, Figoni, Labourdette, Pourtout ou Saoutchik. However, after the war, bodywork styles were starting to change and coachbuilders hesitated about the direction to take : to stick with traditional designs influenced by the excesses of the 1930s and characterized by Figoni's 'Narval' styling, that ultimately led to an impasse ; and on the other hand the development of a new style that was evolving on the other side of the Alps. It is generally thought that the Cisitalia 202 coupé gave rise to this new direction, designed in 1947 by Pinin Farina, who developed a softer 'ponton' styling that characterized the Turin School for decades to come. Ghia sat at the crossroads of these trends : hesitating between nostalgic pre-war splendour and a new Italian style based on a smaller chassis that was more modern and sportier. At the time, Luigi Segre and Mario Boano were in charge of design at Ghia, and they took on board these different trends and translated them into new designs.
It must be remembered that Mario Felice Boano bought Ghia, the Turin coachbuilder, in 1944, on the death of its founder Giancinto Ghia. Thus, in 1946, a Fiat 1500 was bodied by Ghia Turin in the flamboyant style to be adopted by the Delahaye, with removable wheel fairings, thought to improve the aerodynamics of the car. This very special shape (produced in collaboration with the designer Capalbi), was also subsequently used on a Talbot Lago Record, an Alfa Romeo 6C 2500 SS and three Delahaye 135s, that Jean-Paul Tissot,





une Alfa Romeo 6C 2500 SS et trois Delahaye 135 dont Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye France, nous a précisé la répartition : un cabriolet (n°800488) carrossé par Ghia Aigle et exposé au Salon de Genève 1948, un coupé (n° 800573) dû au même Ghia Aigle, et le coupé que nous présentons carrossé par Ghia Turin. Les trois voitures existent toujours, la cabriolet faisant partie de la collection Mahy, en Belgique.

Le présent coupé s'appuie sur un châssis 135 MS, trois carburateurs 120 ch, le plus puissant de l'époque. Selon le spécialiste hollandais reconnu Vincent van der Vinne, un article de magazine datant de 1965 affirme que cette voiture aurait été fabriquée pour le Shah d'Iran qui en a pris livraison en 1949. Une photo représenterait d'ailleurs le Shah à la fin des années 1950 au coté de n° 800514.
Toujours d'après l'article, le Shah a conservé la voiture jusqu'en 1957, date à laquelle il l'aurait cédée à un pilote de la compagnie aérienne KLM qui l'a ensuite importée en Hollande. Il l'a à son tour vendue, en 1964, à un dénommé M. Wiltschut, propriétaire d'une entreprise de boulangerie à Hilversum. L'article précisait même le prix de vente, 60 000 florins hollandais, soit à l'époque à peu près le prix d'une Ferrari 330 GT. Par la suite, la voiture rejoignait la collection Blackhawk, aux États-Unis, où elle se trouvait en 1989. Elle bénéficiait alors d'une restauration complète de très haut niveau et on la retrouvait en 2010 à Monaco, alors qu'elle provenait de la Collection O'Quinn dans le cadre d'une vente aux enchères. Séduit par son originalité, c'est là que son actuel propriétaire, un collectionneur français très sélectif, en a fait l'acquisition, ne l'utilisant ensuite qu'avec parcimonie.
Elle se présente aujourd'hui en très bel état, dans sa teinte bleu clair métallisé qui se marie parfaitement avec la sellerie gris clair et le tableau de bord dont les boutons nacrés soulignent le luxe qui caractérisait ce type de carrosserie.
A la charnière entre chant du cygne et nouvelle vague, cette voiture constitue un merveilleux témoignage de l'inventivité des carrossiers et des excès d'une période révolue. Elle ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs, tant dans la rue que lors d'expositions ou de concours d'élégance.

president of Club Delahaye France, has given us details of : a cabriolet (n°800488) bodied by Ghia Aigle and exhibited at the 1948 Geneva Motor Show, a coupé (n° 800573) also by Ghia Aigle, and the coupé presented here, bodied by Ghia Turin. The three cars all exist today, the cabriolet belonging to the Mahy Collection in Belgium.
This coupé, built on a 135 MS chassis, is a triple carburettor 120 bhp car that was the most powerful at that time. According to renowned Dutch specialist Vincent van der Vinne, a magazine article from 1965 states that this car was built for the Shah of Iran, who took delivery of it in 1949. A photo taken in the late 1950s would show him next to n° 800514.
The article also says that the Shah of Iran kept the car until 1957, the date it was sold to a KLM pilot, who imported it into Holland. He, in turn, sold the Delahaye in 1964 to a certain Mr. Wiltschut, the owner of a bakery business in Hilversum.
The article gives the sale price as 60 000 Dutch florins, which was almost the price of a Ferrari 330 GT at the time. The car then joined the Blackhawk Collection in the US, where it was in 1989. It underwent a thorough and high quality restoration and appeared at an auction in Monaco in 2010, when it belonged to the O'Quinn Collection. This was when the current owner, a very selective French collector, bought the car, seduced by its originality. He has only used it sparingly since.
Today it is presented in superb condition, in metallic light blue which complements the light grey upholstery and the dashboard with pearlized buttons reflecting the level of luxury typical of this type of body. Positioned somewhere between swan song and new wave, this car provides a wonderful tribute to the inventiveness of coachbuilders and the lavishness of a bygone era. It will attract the attention of enthusiasts everywhere, whether being driven on the road or exhibited in a concours d'élégance.









135 1971 MASERATI GHIBLI 4,9L SS

Carte grise française
French title

Châssis N° AM115/49/2098
Moteur n° AM 115/49/2098

- Origine française
- Ligne magistrale, moteur puissant
- Facture de révision récente

- *Originally French*
- *Masterful styling, powerful engine*
- *Invoice for recent service*

280.000 – 340.000 €

Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli d'atteindre 270 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, elle reflète encore les années d'insouciance où l'on pouvait sans rougir se vanter de "moyennes" élevées sur route ouverte.
La voiture présentée a été livrée neuve en France dans ce colori « Rosso Rubino », intérieur en cuir beige. Elle a fait l'objet d'une sérieuse restauration à la fin des années 90. En 2007, cette Ghibli, dans sa meilleure cylindrée, avait été vendue lors d'une vente Poulain - Le Fur en 2007 au Palais des Congrès. Le montant de la restauration était alors indiqué ; il était de plus de 45 000 €. Le propriétaire actuel, un grand homme de la radio, en a fait l'acquisition auprès de la Carrosserie Lecoq, mandaté par le propriétaire de l'époque, qui avait procédé à un changement du collecteur d'échappement et à la fourniture d'un autoradio Becker. Plus récemment, une révision a été réalisée dans le même établissement, avec changement de tous les filtres, des joints, une réfection du radiateur et un changement de la pompe à eau (facture de 5700 €). L'intérieur de cette Ghibli est splendide, aussi bien les moquettes que les cuirs se présentent dans un état impeccable. Il s'agit d'une bonne routière, bien

The Ghibli design by Giugiaro at Ghia was masterful. This stylish model, presented at the Turin Motor Show in 1966, was the ultimate development of the front-engined V8 Maserati, allowing the marque to take a well-earned place in the market for Grand Touring cars. This was helped by the magnificent four-cam engine designed by Giulio Alfieri, powerful and robust, that was capable, in the 4.9-litre version, of powering the Ghibli to a top speed of 270 km/h. Cars capable of such speeds were rare at that time. A pre-oil crisis baby that appeared before the widespread introduction of speed limits, the Ghibli represents carefree times when one could boast without embarrassment of high "average speeds" on the open road.
The car presented here was delivered new in France in this «Rosso Rubino» colour with beige leather interior. It benefitted from a major restoration at the end of the 1990s. In 2007 this Ghibli, presented with the best engine size, was sold at a Poulain-Le Fur auction at the Palais des Congrès. The cost of the restoration was indicated as being over €45 000. The current owner acquired the car from the Carrosserie Lecoq, with permission from the owner at that time, who had sent the car for a new exhaust and a Becker radio to be fitted. The same establishment has carried out a service on the car more recently, in which all the filters and seals were changed, the radiator repaired and the water pump changed (invoice of € 5700). The interior of this Ghibli is splendid, with carpets and leather upholstery in immaculate condition. This is a wonderful, well-balanced car for the road. The paintwork is





équilibrée. La peinture est de belle qualité. Les amateurs auront remarqué qu'elle porte le même colori extérieur que la Ghibli du film « La Piscine » avec Alain Delon, Romy Schneider et Maurice Ronet, raison pour laquelle l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition ! La Ghibli dans cette cylindrée 4,9LSS possède un couple merveilleux, ce qui en fait une automobile très agréable à piloter et une vive concurrente de la Ferrari 365 GTB/4 Daytona en terme de performances…pas encore en terme de prix…

excellent. Enthusiasts will note that it is the same colour as the Ghibli in the film « La Piscine » starring Alain Delon, Romy Schneider and Maurice Ronet, which is one of the reasons that the current owner bought it! The Ghibli in this 4.9-litre SS version has wonderful torque, making this a very agreeable car to drive, and a worthy rival of the Ferrari 365 GTB/4 Daytona in terms of performance...if not yet in terms of price...





136 1960 MASERATI 3500 GT VIGNALE SPYDER « CAPOT LONG »

Titre de circulation suédois
Swedish Title

Châssis N° AM 101 879
Moteur N° AM 101 879
Moteur interne N° 426
Boîte N° ZF S.4.17

- Rare première version « Capot long »
- Intacte et originale
- Equipé de l'un des 40 hard-top construits

- *Extremely rare «Long bonnet» pre-series car*
- *Untouched and totally original*
- *Hard top of which only around 40 were made*

500.000 – 700.000 €

Produite entre 1957 et 1964, on pourrait dire que la 3500 GT a sauvé Maserati de la ruine financière. En effet, le modèle précédent, l'extraordinaire A6G 2000 avait été produit à une trop petite échelle. Par ailleurs, les coûts engrangés par le département compétition étaient extrêmement élevés, et malgré sa victoire en Championnat du Monde des voitures de sport en 1957, la marque au trident faisait face à des difficultés financières quand, pour la première fois un modèle Maserati connu un succès commercial.
Le prototype, un coupé par Touring fut présenté à Genève le 20 mars 1957 et les commandes commèrent à s'accumuler à partir du Salon de Turin la même année. Son superbe moteur dérivait directement des voitures de courses et le modèle avait une excellente tenue de route. Le carrossier Allemano construisit 4 coupés entre 1958 et 1959, Bertone un, tandis que Frua produisit un spyder. A côté de ces quelques exceptions, Touring fut responsable de la production des autres exemplaires coupés. Les premières versions étaient pourvues de freins à disques avant et de tambours arrière. A partir de 1960, les freins à disques devinrent standards. Alors que près de 2 000 coupés sortirent du cycle de production, seulement 242 châssis court spyders Vignale furent construits. Le spyder, convertible en anglais, était une voiture magnifique, aux superbes proportions et d'une rare élégance.

Manufactured between 1957 and 1964 it could be said that the 3500GT saved Maserati from financial ruin. The previous model, the extraordinary A6G 2000 had been produced on a too small scale. The costs incurred by the competition department were extremely high and despite winning the World Sports-car Championship in 1957, the Trident Brand was in poor financial shape when, for the first time, a Maserati production model finally appeared as a commercial success.
The prototype, a coupé by Touring, was presented in Geneva on 20th March 1957 and orders started to flow in after the Turin motor show the same year. The superb engine derived directly from the racing machines and the car had great road holding. The coach builder Allemano built four coupés between 1958 and 1959 while Bertone built one coupé and finally, Frua a Spyder. Apart from these exceptions Touring were responsible for making all the coupés.
The early cars had front disc brakes and rear drums and on the late 1960 examples disc brakes became standard. While almost 2,000 coupés were built during the production run, only 242 short-chassis Vignale Spyders were made. The Spyder, or Convertible in English, was a magnificent car, with superb proportions and a rare elegance.



Le châssis AM101 879 que nous présentons apparaît être la 22e des voitures produites, parmi lesquelles deux étaient des prototypes Vignale. Une vingtaine de ces modèles étaient équipées d'un capot avant allongé qui recouvrait les essuies glaces, à la manière des voitures modernes. Dès lors, le pare brise était un peu plus haut. Probablement à cause de difficultés de réalisation, ce design fut changé et les modèles successifs ont des essuies glaces apparents. La voiture présentée est très vraisemblablement l'un des ultimes exemples de ces tout premiers modèles.
Selon les archives de l'usine, la voiture que nous présentons fut utilisée comme voiture de démonstration entre le 17 juin et novembre 1960, date à laquelle elle fut livrée à son premier propriétaire, un certaine Signore Franco Foresti à Milan. D'après l'usine, la voiture délivrée en couleur argent « Argento Luna », mais d'autres sources indiquent qu'elle aurait en fait été dévlirée en gris métallique « Grigio Metalizzato ». Tous se concordent pour dire que l'intérieur d'origine était en cuir rouge. D'autre part, la voiture fut équipée de roues en acier et d'une boîte 4 vitesses ZF comme tous les premiers modèles. Elle se retrouva ensuite entre les mains de son second propriétaire en juin 1961 qui vivait à Rovello Porro (CO). Il semble que cette Maserati 3500 GT aurait été importée en Suède au début de l'année 1965 comme l'indique son premier contrôle technique au garage Edsberg à Stockholm daté du 10 août 1965.
Le numéro interne du moteur 246 a été vérifié avec l'usine, et la voiture a conservé son moteur d'origine. La voiture est complète, en état d'origine et n'a pas servi depuis la fin des années 1960, elle aura besoin d'une restauration complète. Jusqu'alors inconnu sur le marché ce spyder Vignale n'apparait dans aucun registre ou livre. Constituant une incroyable découverte, cette Maserati 3500 GT Spyder Vignale représente sans aucun doute une opportunité exceptionnelle.

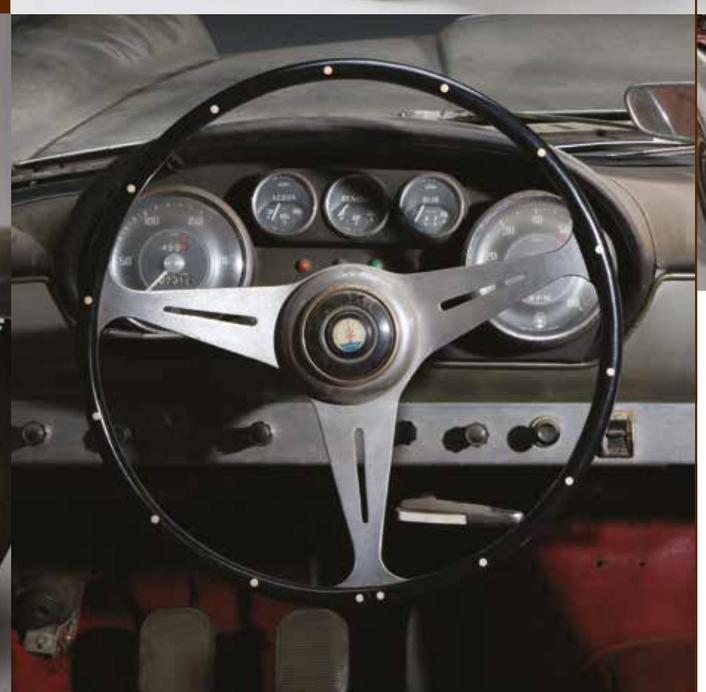
Chassis number AM101 879 seems to be the 22nd of the cars produced out of which were two Vignale prototypes. Around 20 cars were fitted with a longer engine bonnet which covered the wind-screen wipers as modern cars do. The windscreen was in turn a little deeper. This was changed perhaps due to manufacturing difficulties and the later models have exposed windscreen wipers. Therefore, 879 must be one of the last pre-production cars. According to the factory archives, the car on offer was used as a factory demonstrator between the 17th June 1960 and November 1960 when it was delivered to its first owner, a Signore Franco Foresti in Milano. According to the factory the car was finished in silver "Argento Luna" but other sources claims it was metallic grey "Grigio metalizzato" but all agree that the interior was in red leather. Moreover, the car was fitted with steel wheels and the 4-speed ZF gearbox as were all early cars. It was delivered without a hard-top but it eventually has acquired one. It was sold to its second owner in June 1961 who lived in Rovello Porro (CO). It seems to have been imported to Sweden early in 1965 as it its first MOT at Edsberg station in Stockholm is dated on the 10th of August 1965. The internal engine number of 426 has been checked with the factory and the car still retains its original engine
Fully complete but needing a full restoration, the car on offer remains untouched and unused since the late 60s. As an unknown Vignale spyder which does not appears in any registries or books. It truly represents a fantastic opportunity being a great discovery and an addition to the world's Vignale Spyder population.













CERTIFIÉE PAR FERRARI CLASSICHE / *CERTIFIED BY FERRARI CLASSICHE*

137 1968 FERRARI 330 GTC

Carte grise française
French title

Châssis N° 11589
Moteur N° 11589

- Même propriétaire depuis 23 ans
- Avant-dernière 330 GTC produite
- Certifiée Ferrari Classiche

- *Same owner for 23 years*
- *The second last 330 GTC produced*
- *Certified by Ferrari Classiche*

400.000 – 500.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Quand la production de la 250 GTL "Lusso" cessa fin 64, cette berlinette ne fut pas remplacée. La Lusso était positionnée entre la 250 GTE 2+2 et la 250 GT SWB "street version". En 1965 il n'existait pas de modèle entre la 330 GT 2+2 et la berlinette 275 GTB. Ferrari et Pinin Farina croyaient à un marché pour un tel modèle plus agile que la 330 2+2 et plus souple et silencieux que la 275 GTB. Ce fut la 330 GTC, présentée pour la première fois au Salon de Genève en 1966. L'avant est inspiré du Super America, l'arrière du 275 GTS, mais l'ensemble est très homogène et d'une grande beauté. La 330 GTC fut réalisée, pour la partie carrosserie, chez Pinin Farina même et sa finition en est tout particulièrement soignée. C'est une des Ferrari les plus agréables à conduire sur la route, grâce à son empattement court de 2400 mm, la souplesse et la puissance de son V12 de 4 litres et son silence général. Paul Frère, dont les essais font référence écrivait le 19 novembre 1966 dans "Motor": "Dans son comportement, la 330 GTC est la voiture la plus neutre que vous puissiez trouver, et si vous la poussez aux limites de l'adhérence sur route sèche, c'est l'arrière qui glissera doucement, d'une manière merveilleusement contrôlable et avec très peu de modifications du comportement en réponse aux variations de régime. J'aime ce discret survirage final, bien plus que le comportement obstinément sous-vireur de la 330 GT. La GTC a également l'avantage sur cette dernière, d'une direction moins démultipliée, avec trois tours de butée à butée. Mais ce qui m'a néanmoins le plus impressionné dans le comportement de la voiture est la netteté dont elle fait preuve dans les changements de direction, particulièrement dans les S où elle peut être menée avec autant de précision qu'une voiture de course moderne... ". Il n'y a rien à ajouter à cette citation sinon que construite à moitié moins d'exemplaires que la 365 GTB/4, la 330 GTC est une voiture désirable alliant le puissant moteur de la 330 GT 2+2 avec le châssis court des berlinettes de l'époque.
La 330 GTC de la vente est l'avant-dernier exemplaire produit. Selon le rapport de Marcel Massini, elle sort de l'usine en juillet 1968, dans sa livrée noire, intérieur noir, avec climatisation, et est délivrée au concessionnaire officiel Motor Sas di Carla Allegreti à Rome pour être vendue à un romain. En février 1970, elle est acquise par un sicilien de Catania. Le 29 mai 1970, 11589 est envoyé au centre d'entretien Ferrari Assistenza Clienti pour

*When the production of the 250 GTL "Lusso" ceased by end-1964, the berlinetta was not replaced. The Lusso was positioned between the 250 GTE 2 + 2 and the 250 GT SWB "street version". In 1965 there was no model between the 330 GT 2 + 2 and 275 GTB berlinetta. Ferrari and Pinin Farina believed in a market for a much more agile model than the 330 2 + 2, yet more flexible and quieter than the 275 GTB. It was the 330 GTC, unveiled for the first time at the Geneva Motor Show in 1966. The front was inspired by the Super America, the rear by the 275 GTS, but the whole design was very homogeneous and of great beauty. The 330 GTC's body was made at Pinin Farina and the finish was particularly neat. This is one of Ferrari's most pleasant car to drive on the road, thanks to its short wheelbase of just 2400mm, the flexibility and power of its 4-liter V12 and overall silence. Paul Frère wrote in the November 19, 1966 issue of the British magazine "Motor": "In its behavior, the 330 GTC is the most neutral car you can find, and if you push it to the limits of adhesion on dry roads, it's rear will slide slowly, in a wonderfully controllable manner and with very few behavioral changes in response to the changes in throttle. I like this discrete final oversteer, far more than the stubborn understeer of the 330 GT. The GTC also has the advantage as compared to the latter, of a less leveraged steering with three locks turn-to-turn. But what impressed me most however, was the behavior of the car and the sharpness it shows to changes in direction, especially in an S where it can be steered precisely like a modern race car... ". There is nothing to add to this quote except that just half as many as the 365 GTB/4s were made, making the 330 GTC a very desirable car that combines the powerful engine of the 330 GT 2 + 2 with the short chassis berlinettas of the time.
The 330 GTC on sale is the second last one produced. According to the report of Marcel Massini, it left the factory in July 1968 in its black livery, black interior, air-conditioning, and was delivered to the authorized dealer Motor Sas di Carla Allegreti in Rome to be sold to a Roman. In February 1970 it was acquired by a Sicilian from Catania. On May 29, 1970, it was sent to the Ferrari Assistenza Clienti for a complete service; the odometer then showed 26,659 km. After a stint in California where it was owned by Ares Pappas, the owner of*















un entretien complet ; elle a alors 26 659 km. Après un passage en Californie où elle est possédée par Ares Pappas, propriétaire d'un garage de réparations Ferrari, elle est vendue à un français à la fin des années 80, au moment de la flambée des prix à un monsieur qui fera faillite quelques années après et auprès de qui le propriétaire actuel, figure éclatante du monde de l'automobile et membre actif de l'Automobile Club de France, en fera l'acquisition en 1993. Lorsqu'il l'achète, la voiture est déjà rouge, intérieur noir. Avec son épouse Nicole, il participera à de très nombreux rallyes incluant le Rallye du soixantième anniversaire Ferrari et le Rallye Louis Vuitton ralliant Monaco à Venise. Entre 2012 et 2014, le moteur sera entièrement refait par Philippe Gardette, le célèbre spécialiste de la marque établi à Clermont-Ferrand. Il y est d'ailleurs entretenu depuis l'achat en 1993. A cette occasion, la certification Ferrari Classiche y est établie. Le gros classeur rouge accompagne donc la voiture. Cette 330 GTC a donc de nombreuses qualités : en plus d'être présentée sans prix de réserve, elle est restée entre les mains du même propriétaire depuis 23 ans et reste l'avant-dernière de la production. Ce modèle offre un plaisir démesuré à piloter, tant il est homogène et bien équilibré. Son châssis court (empattement de 240mm), motorisé par son douze cylindres si musical permet d'enrouler les virages avec une facilité déconcertante grâce à des reprises époustouflantes et un couple vertigineux.

a Ferrari repair center, it was sold to a French collector in the late 80s, when prices were soaring. With the crash he went bankrupt some years later and sold the car in 1993 to the current owner, a well known figure in the automotive world and an active member of the Automobile Club de France. When he bought the car, it was already red, with black interior. With his wife Nicole, he participated in many rallies including the 60th anniversary Ferrari Rally and the Louis Vuitton Rally from Monaco to Venice. Between 2012 and 2014, the engine was completely redone by Philippe Gardette, the famous brand specialist, based in Clermont-Ferrand. It has also been maintained there since the car's purchase in 1993. On this occasion, the Ferrari Classiche certification was obtained. The big Ferrari Classiche binder comes with the car. This 330 GTC has numerous qualities: Other than being offered without reserve, the car has remained in the same hands for 23 years and is the second last produced. This model offers enormous driving pleasures and a very well balanced design. Its short wheelbase (2400mm), powered by its musical twelve cylinders, plus its beautiful lines, make it one of the most alluring cars on sale.



DANS LA MÊME FAMILLE DEPUIS 1982, LE DERNIER EXEMPLAIRE PRODUIT
IN THE SAME FAMILY SINCE 1982, THE VERY LAST EXAMPLE BUILT

138 1963 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA

Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis N° 4065 GT
Moteur N° 4065

- ➤ Dans la même famille depuis 33 ans
- ➤ Jamais proposée sur le marché
- ➤ Icône absolue de l'automobile
- ➤ Matching numbers

- ➤ *Owned by the same family for the last 33 years*
- ➤ *Never offered on the market before*
- ➤ *Absolutely iconic automobile*
- ➤ *Matching numbers*

9.000.000 – 12.000.000 €



Avec la naissance de la 250 GT, Ferrari abandonne son statut de constructeur marginal pour prendre une dimension industrielle, avec des voitures de plus grande diffusion.
L'appellation "250" fait allusion au moteur 3 litres, le V12 conçu à l'origine par Gioacchino Colombo, doté d'un arbre à cames en tête par banc de cylindres et qui va servir de base à deux familles de modèles : d'une part les Ferrari de tourisme, commercialisées auprès du grand public et qui se sont civilisées par rapport à leurs devancières en offrant des prestations de confort et d'équipement correspondant au développement du Grand Tourisme, et d'autre part des voitures plus radicalement sportives qui vont définitivement bâtir la légende de la marque, comme les Testa Rossa, berlinettes Tour de France, 250 GTO ou 250 LM. La berlinette 250 GT châssis court telle que celle qui est présentée ici est issue de cette deuxième famille.
Dévoilée au Salon de Paris 1959, elle fait suite à la berlinette 250 GT Tour de France qui s'est couronnée de lauriers en course, mais ce nouveau modèle adopte un châssis plus court (2 400 au lieu de 2 600 mm) : d'où son appellation "passo corto" ou "châssis court", adoptée par la suite pour la différencier des versions précédentes. Dessinée par Pinin Farina, elle est fabriquée dans les ateliers de Sergio Scaglietti, à Modène et, si la forme générale ne change guère au cours de sa carrière, elle va connaître de nombreuses modifications de détails. Certains exemplaires plus spécifiquement destinés à la compétition reçoivent une carrosserie en aluminium et le moteur développe de 220 à 280 ch en fonction des versions.
Endurante, maniable et extrêmement équilibrée, cette voiture va suivre la voie de la berlinette Tour de France et décrocher de multiples succès au cours de ses trois ans de carrière. Entre les mains des plus grands pilotes, elle remporte trois fois le Tour de France Automobile (1960, 1961 et 1962), et signe la victoire de la catégorie GT aux 24 Heures du Mans 1960 et 1961 et aux 1000 Km du Nürburgring 1961 et 1962, pour ne mentionner que ses principales victoires.

With the birth of the 250 GT, Ferrari went from being a small-scale constructor to a manufacturer producing cars on an industrial scale. The name « 250 » alluded to the 3-litre engine, a V12 unit originally designed by Gioacchino Colombo, with an overhead camshaft per bank of cylinders. This served as a base for two different families of cars : on one hand were the Ferrari touring cars, more civilised than their predecessors with a greater degree of comfort and equipment in line with the development of GT cars, and on the other hand were the more radical sports cars that helped to build the brand's legendary status ; cars such as the Testarossa, Tour de France berlinetta, 250 GTO and 250 LM. The short wheelbase 250 GT berlinetta, the model presented here, belongs to the second of these families.
Unveiled at the 1959 Paris Motor Show, the 250 GT SWB succeeded the 250 GT Tour de France berlinetta that had enjoyed such success in competition. This new car, however, had a shorter wheelbase (2 400 rather than 2 600 mm), hence the name it was later given, « passo corto » or « short wheelbase », to differentiate it from preceding versions. Designed by Pinin Farina, it was built in Sergio Scaglietti's workshops in Modena, and although the overall shape of the car remained pretty much the same throughout its career, numerous details changed. Certain examples intended specifically for racing were given an aluminium body, and depending on the version, the engine produced anything between 220 and 280 bhp.
Strong, driveable and extremely well balanced, this car followed in the footsteps of the Tour de France berlinetta, achieving enormous success during its three year career. In the hands of the greatest drivers, the 250 GT SWB won the Tour de France Automobile three times (1960, 1961 and 1962), was victorious in the GT category of the Le Mans 24 Hours in 1960 and 1961 and the Nürburgring 1000km in 1961 and 1962, to mention just its greatest achievements.



La voiture exceptionnelle que nous présentons est le tout dernier exemplaire des 165 berlinettes Ferrari 250 GT châssis court produites. Cette voiture est équipée d'une carrosserie en acier et n'a jamais couru, ce qui lui permet d'être dans un état irréprochable. Cette voiture sort d'usine en janvier 1963 dans sa teinte bleu marine, intérieur en cuir noir. Elle est livrée le mois suivant à Luigi Chinetti, importateur aux États-Unis, qui lui-même la vend à Otto Zipper Motors, à Santa Monica, (Californie). Elle est livrée à son premier propriétaire Hastings Harcourt, avant d'être cédée en 1964 à Chris Cord, résidant à Beverly Hills, puis à Keith Rogers, qui habite la Californie. Il la garde jusqu'en 1976, date à laquelle elle est vendue à John Calley, un réalisateur de cinéma basé à Los Angeles. Il fait modifier la couleur de sa 250 GT pour une teinte rouge, avant de la céder en 1977 à Scott Borman, qui habite aussi Los Angeles. Elle est alors immatriculée "SWB GT" sur des plaques noires de l'État de Californie. Au mois de mai 1982, Borman met sa voiture en vente, pour le prix de 90 000 $. Elle séduit Antoine Midy qui en fait l'acquisition cette même année ; elle prend alors l'immatriculation "325 HPV 75".



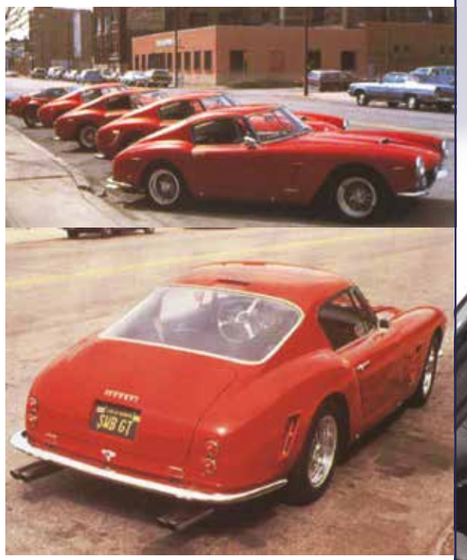
The exceptional car on offer was the very last Ferrari 250 GT SWB berlinetta of 165 examples built. This steel-bodied car has never been raced, which has allowed it to remain in outstanding condition. It left the factory in January 1963 presented in dark blue with black leather interior, and was delivered a month later to Luigi Chinetti, the US importer. Chinetti sold the car to Otto Zipper Motors, in Santa Monica, California, who in turn sold it to its first owner Hastings Harcourt. In 1964 it passed to Chris Cord, who lived in Beverly Hills, and later to Keith Rogers in California. Rogers kept the car until 1976, the year it sold to John Calley, a film director based in Los Angeles. He had the 250 GT SWB painted red before selling it in 1977 to Scott Borman, also based in Los Angeles. At that time it wore the black Californian plates with the registration « SWB GT ». In May 1982 Borman put his car up for sale, for the sum of 90 000 $. This attracted the attention of Antoine Midy, who bought it that year and registered the car « 325 HPV 75 ».



Antoine Midy est le descendant d'une longue lignée de pharmaciens du milieu du XIXe siècle. Il a développé l'activité des Laboratoires, prenant également une place importante dans l'agro-alimentaire en rachetant des entreprises aussi célèbres que les chocolats Poulain ou Banania. Antoine Midy a toujours eu un goût très poussé pour la firme de Maranello. Sa célèbre collection comptait des modèles de compétition comme une rarissime 121 LM ou une barquette 212 mais aussi des modèles de Grand Tourisme comme une sublime 250 SWB California ou cette exceptionnelle Berlinette.
Antoine Midy va l'utiliser très régulièrement lors de rallyes ou d'expositions. Ainsi, en 1989 elle participe aux "10000 Virages" organisés en Corse par Rallystory, avec l'immatriculation provisoire "9743 WWK 92". Le 9 août 1990, elle est présentée au Concours d'Elégance Louis Vuitton Automobiles Classiques de Bagatelle, et remporte un prix spécial. Quatre ans plus tard, du 12 au 16 avril 1994, elle est engagée à la rétrospective historique du Tour de France Automobile, avec Maurice Sauzay et Antoine Prunet, sous le numéro 103. On la retrouve au Concours d'Elégance de Bagatelle les 7 et 8 septembre 1996, présentée par Antoine Midy et portant toujours la couleur rouge. En 2000, son propriétaire l'entrepose à Lausanne, en Suisse et, l'année suivante, il la fait repeindre de teinte bleu foncé, comme à l'origine. La voiture prend alors une immatriculation suisse du canton de Vaud, "VD 40057". Du 6 au 10 novembre 2002, elle participe au quatrième Tour d'Espagne sous le numéro 98, inscrite sous le nom d'équipage Midy-Midy, et on la retrouve une dernière fois lors de la course de côte historique d'Ollon-Villars, en Suisse, où elle porte le numéro 178. En mai 2007, son propriétaire s'éteint et la voiture passe dans la succession. Elle se présente aujourd'hui en superbe état dans sa teinte sombre qui souligne ses formes sensuelles, avec un habitacle qui mêle une absolue sportivité à un raffinement digne des voitures les plus nobles.
Pour beaucoup, la Ferrari 250 GT Berlinetta châssis court est la plus belle Ferrari jamais produite, avec sa forme dont la beauté n'a d'égale que la pureté et le minimalisme : elle ne présente rien de superflu et sa ligne traduit l'efficacité, doublée d'une rare élégance. A la réussite esthétique, elle ajoute le succès sportif, sans lequel une voiture de compétition n'a aucune raison d'être. Quand de plus la voiture présente un historique parfaitement clair, dénué d'accidents et sans avoir connu de restauration trop outrancière, et qu'elle est dans la même famille depuis plus de 30 ans, alors il s'agit d'un modèle véritablement exceptionnel qui ouvre les portes de tous les événements historiques les plus prestigieux, qu'ils se déroulent sur circuit, sur route ou sur la pelouse d'un golf chic.

Antoine Midy descends from a long line of pharmacists dating back to the mid-19th century. He was responsible for developing the Laboratoires Midy and also played an important part in the food industry, acquiring well established companies such as Banania and Poulain Chocolates. Midy always had a passion for Maranello. His celebrated collection included competition models such as a very rare 121 LM and a 212 barchetta as well as GT models that included a sublime 250 SWB California and this exceptional Berlinetta.
Midy used this 250 GT SWB regularly for rallies and displays. In 1989 the car took part in the « 10000 Virages » organised in Corsica by Rallystory, with the provisional registration "9743 WWK 92". On 9 August 1990 it won a special award in the Concours d'Elégance Louis Vuitton Automobiles Classiques de Bagatelle. Four years later, between 12 and 16 April 1994, it participated in the retrospective historic Tour de France Automobile, driven by Maurice Sauzay and Antoine Prunet, with the number 103. It was later found in the Concours d'Elégance de Bagatelle on 7 and 8 September 1996, entered by Midy and still painted red. In 2000, he had the car stored in Lausanne, Switzerland, and the following year restored the car to its original dark blue. It was given a Swiss registration for the region of Vaud, « VD 40057 ». With the number 98, the car took part in the fourth Tour of Spain between 6 and 10 November 2002, registered under the name Midy-Midy. It was seen one last time in the historic hillclimb at Ollon-Villars, in Switzerland, with number 178. In May 2007, the owner died and the car passed to his successors. It is presented today in superb condition, its dark hue enhancing the sensual shape, and the interior a perfect mix of sportiness and sophistication worthy of the finest cars.

For many, the Ferrari 250 GT Berlinetta SWB is the most beautiful Ferrari ever produced, with a pure and minimalist form that is unrivalled, with no superfluous detail to spoil the rare elegance and efficiency of its design. In addition to the aesthetic triumph is the sporting success the model enjoyed, without which a competition car has no reason to be. In this case, we must add that this car, with continuous history, devoid of accidents or excessive restoration, has been in the same family for more than 30 years, and is a truly exceptional model that will open the doors to all the most prestigious historic events, whether on the road, track, or the lawn of a chic golf club.



#4065GT en Californie, en 1977
#4065GT, California, 1977





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

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

©Archives Marcel Massini



139 1971 PORSCHE 911 2,4 S TARGA

Carte grise française
French title

Châssis N° 9112310338
Moteur N° 6329060

- Très belle remise en état
- Coloris original
- 338ème 2.4S Targa produite

- *Beautiful restoration*
- *Original color*
- *338th 2.4S Targa built*

120.000 – 160.000 €

Selon son propriétaire et la fiche Porsche qui a servi à sa réfection, cette Porsche 911 S 2,4 litres a été livrée neuve en France. Aujourd'hui, elle sort d'une réfection complète chez le spécialiste FVD, basé en Allemagne et d'excellente réputation. L'actuel propriétaire, amateur et connaisseur de la marque, a fait le nécessaire pour que la voiture soit superbe.
Elle a été remise en stricte conformité avec l'origine (pour ce qui concerne notamment la couleur de caisse). Le bloc moteur a été remplacé et correspond à l'année de la voiture. L'intérieur a été refait à neuf, avec remplacement des moquettes grises, y compris dans le coffre. Le compteur a été remis à 0 à l'issue de la restauration et, depuis, il n'affiche que 25 km. Enfin, la voiture est très bien chaussée de quatre pneus Michelin neufs.

La 911 S 2,4 litres fait partie des modèles les plus intéressants parmi les Porsche 911 bénéficiant encore de l'ancienne carrosserie à petits pare-chocs. Elle est équipée du six-cylindres à plat en version 2,4 litres à injection, d'une puissance de 190 ch. Il a surtout gagné en souplesse par rapport aux modèles précédents, ce qui rend la voiture plus agréable et plus facile à utiliser. Par comparaison avec les toutes premières versions, le spoiler avant élimine la tendance de la voiture à délester l'avant à vitesse élevée. Elle est encore plus désirable dans cette configuration Targa, le toit amovible permettant de profiter pleinement du plaisir de conduire par beau temps.

According to the owner and the Porsche certificate that was used for its restoration, this Porsche 911 S 2.4 liter was delivered new in France. The car has been completely restored at FVD, renowned Porsche specialist based in Germany. The current owner, an enthusiast of the brand, has made sure that the car is in a superb condition.
It was restored in strict accordance with the original specifications (in particular with regard to the color of the body). The engine block was replaced and matches the type and year of the car. The interior has been renovated, the grey carpets have been replaced, including in the boot. The counter has been reset to 0, at the end of the restoration and, since then it shows just 25 km. The car is shod with four new Michelin tires.

This 2.4-liter 911 S is one of the most interesting models from the Porsche 911 range, as it still has the older body design with smaller bumpers. It is equipped with the six-cylinder 2.4-liter injection engine, with max power at 190bhp. Gaining mainly in flexibility as compared to the previous models, this car is very pleasant to drive and easier to use. Compared with the very first versions, the front spoiler eliminates the tendency of the car to lighten up at the front at high speed. It is even more desirable in this Targa configuration, the retractable roof allows to enjoy the pleasure of driving in sunny weather.







UN DES QUELQUES 113 EXEMPLAIRES CONSTRUITS AVEC CAISSE GALVANISÉE / ONE OF SOME 113 EXAMPLES BUILT WITH A GALVANIZED BODY

140 1976 PORSCHE CARRERA 2,7L

Carte grise française
French title

Châssis N° 9116609116
Moteur N° 6668129
Type N° 911/83

- Rare état d'origine
- Historique continu et documenté
- Numéros de châssis et de moteur d'origine

- *Rare original condition*
- *Unbroken and documented history*
- *Original chassis and engine*

220.000 – 260.000 €

Il faut attendre 1974 pour que la cylindrée des 911 passe à 2.7L. A cette occasion, afin de se soumettre aux normes du marché américain, de nouveaux pare-chocs plus épais à « soufflets » apparaissent pour ce qu'on dénomme la Type G. Selon les versions, la puissance s'étale de 150 à 210 ch.
Dans le cas de notre Carrera, version la plus sportive, elle hérite du moteur type 911/83 avec l'injection mécanique Bosch type MFI de la Carrera RS de 1973. Elle sera produite à 1633 exemplaires en coupé, ce qui en fait un modèle de faible production à l'échelle Porsche. En 1976, une dernière série, de 113 voitures environ, jusqu'au châssis 9116609123 sera construite pour le marché intérieur allemand avec une caisse galvanisée. Certains historiens désignent cette micro série comme une Sondermodell (modèle spécial en allemand). Elle constitue, à ce titre, un collector absolu et peut permettre de conserver un modèle d'origine préservé sans avoir jamais à la restaurer en carrosserie.
Comme l'atteste son Fahrzeugbrief original, elle fut achetée neuve en juillet 1976 par M. Hans Karmann. Deux autres propriétaires allemands se sont succédés, en octobre 1976 Gerhard Gottwick, puis en janvier 1982 Wolfgang Utsch avant que l'auto soit importée en France en septembre 1983 par M. Daniel Brouillon. Quatre autre propriétaires français se sont succédés (Messieurs Le Galle, Cazaux et Moortgat) avant qu'elle ne soit cédée en juin 2005 à son précédent propriétaire M. Labat. Nous disposons, dans le dossier, des immatriculations successives de l'auto et d'un très important dossier de factures provenant des prestigieux ateliers Alméras et Sonauto qui font état d'un entretien méticuleux entre 1983 et 1993, période pendant laquelle le moteur et la boîte de vitesses ont été refaits, comme en attestent les factures. Un radiateur d'huile de 911 3.2 l. a été monté, afin d'améliorer le refroidissement du moteur dans le cadre d'un usage régulier. Joffroy Automobile,

Come 1974 and the 911 got the 2.7 litre engine. At the same time, to satisfy the requirements of the American market, it got the new thicker impact bumpers and was designated the G Model. Depending on the version, the power goes from 150 to 210hp.
This Carrera, the most sporting variant, has the 911/83 engine with the Bosch MFI mechanical fuel injection from the 1973 Carrera RS. 1633 coupes were built, which makes it a low production model in Porsche terms. In 1976 a final series of about 113 cars ending in chassis 9116609123 would be built for the German home market with a galvanized body. Some historians call this mini series a Sondermodell (German for a special model). This makes it a certainly a collector's car and makes it possible to own an original 911 without restoring the bodywork.
Its original Fahrzeugbrief shows that it was bought new in July 1976 by Hans Karmann. Two more German owners followed, Gerhard Gottwick in October 1976 and Wolfgang Utsch in January 1982. In September 1983 Daniel Brouillon bought the car and imported it to France. Four more French owners were to follow (La Galle, Cazaux, Mootgat) and finally Labat acquired the car in June 2005. The car's history records the car's ownership and includes a comprehensive file of invoices from the reputed workshops of Almeras and Sonauto, covering the years from 1983 to 1993, a period during which the car was meticulously maintained and its engine and gearbox were rebuilt. A 911 3.2L oil cooler was fitted to improve engine cooling under normal road conditions. A well known establishment, Joffroy Automobile in Arles, has just serviced the car and fitted a new DHKZ ignition system. We have a very comprehensive service history for the car from 2005 to date.
The car has recently been resprayed in black (colour reference

établissement bien connu basé à Arles, vient d'effectuer une révision de l'auto. A cette occasion, un boîtier d'allumage DHKZ neuf a été installé. Depuis 2005 jusqu'à nos jours, un dossier d'entretien très complet est également fourni.
La voiture, de couleur noire (réf 700-9-2) a bénéficié d'un voile de peinture récent pour conserver un bel état de présentation. On observe que les ajustements de porte sont excellents, gage d'une caisse saine qui n'a très probablement jamais été démontée. Fait exceptionnel, il s'agit d'un des tout derniers modèles (la production étant estimé à 113 coupé) de cette série et bénéficie donc d'une galvanisation à chaud de la caisse. L'intérieur est superbe d'origine, avec ses moquettes d'origine bleu marine et les sièges au motif tartan caractéristiques de cette période. Elle dispose de deux options rares à cette époque : le rétroviseur du conducteur est à commande électrique et elle dispose d'un essuie glace arrière. Son excellent état de conservation lui a valu un reportage dans le magazine Flat 6 en 2005. Affichant 30.458 km au compteur, c'est une auto soigneusement entretenue et documentée qui se présente dans une condition d'origine rarissime mais logique compte tenu de son historique et du traitement de la caisse à l'usine.

700-9-2) and presents well. The door fits are excellent, sign that the body shell is sound and probably has never needed stripping. It seems the right time to remember that this car is one of the very last of this series in a production run of some 113 coupes and has the advantage of the hot dipped galvanized body. The interior is in excellent original condition with the original navy blue carpets and those tartan seats so typical of the period. Incidentally the car has two optional extras, which were rare at the time: an electrically operated driver's rear view mirror and a wiper fitted to the rear windscreen. Its excellent condition earned it an article in Flat Six in 2005. With 30,458 km on the clock and its detailed history of meticulous maintenance, we can offer this car in an ultra rare state of originality, which is not surprising when you take into account its history and the fact that it had that hot dip galvanizing at the factory.









LA 18ÈME CONSTRUITE / *18TH EXAMPLE BUILT*

141 1970 PORSCHE 911 2.2 E

Carte grise française
French title

Châssis N° 9110200018
Moteur N° 6108573

- Bel état de présentation
- Restauration carrosserie récente
- Française d'origine

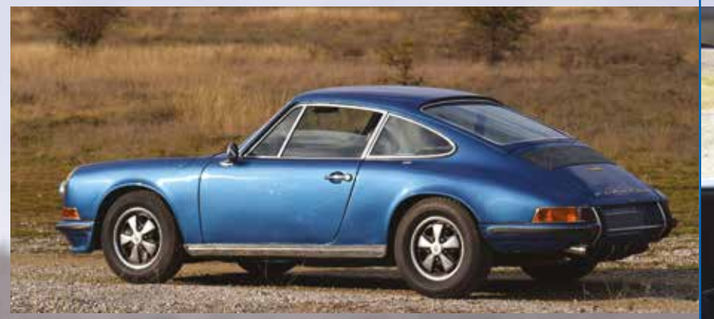
- *Nice presentation*
- *Bodywork recently restored*
- *Sold new in France*

60.000 – 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

D'origine française, comme en atteste le badge Sonauto et la plaque du distributeur rivetée sur le capot moteur, cette belle 911 est un des tous premiers exemplaires de 2,2L E fabriquée en 1969 comme le montre son numéro de châssis. Le moteur correspond à l'année de production de la voiture.
Au début des années 2000 elle appartient à un collectionneur de Gironde qui entreprend d'importants travaux de restauration. Entre 2004 et 2005, le moteur est refait, ce qu'attestent les factures provenant de chez Porsche. La liste est longue : les coussinets de bielles, les joints de culasse, le joint d'embase, les joints de queue de soupape, le kit de tendeur de chaîne hydraulique ont ainsi été remplacés. En décembre 2009, la voiture est achetée par un rugbyman du stade français. En 2010, le freinage a été revu, et des flexibles « aviation » montés, tant à l'avant qu'à l'arrière. L'intérieur, de couleur noire conserve une belle patine d'origine, ceci notamment dû aux travaux de l'atelier bien connu Caribex qui refait aussi le ciel de toit. A la fin de l'année 2013, Joffroy automobile a entièrement refait la boite de vitesses et révisée la pompe à injection avec notamment un changement du réchauffeur pour que la voiture démarre en toute condition.

The dealer's plaque and the Sonauto badge on the engine cover confirm that this Porsche was sold new in France. Its chassis number shows it to be one of the very first off the production line in 1969 and its engine dates from its production year.
In 2000 the car belonged to a collector in the Gironde, who undertook its restoration. The engine was rebuilt in 2004 and 2005, and we have the supporting invoices from Porsche. The list of parts is a long one, comprising con rod bearings, cylinder head gaskets, leg gasket, valve stem sells, a rebuild kit for the hydraulic chain tensioner etc.
A French Rugby team player bought the car in December 2009. In 2012 the braking system was overhauled, and aviation type hoses were fitted front and rear. The well known specialists Caribex restored the black interior and the headlining, taking care to preserve their patina. In late 2013 Joffroy Automobile rebuilt the gearbox and overhauled the fuel injection pump, replacing the heating element to make sure that the car would start in all weathers. One year later, two Porsche enthusiasts fully aware of the historic importance of this car took it on themselves to start a total restoration of the bodywork. It was totally dismantled, stripped back to bare metal and sand blasted, the front wings were repaired and remetalled. A file of photographs and invoices for the parts used accompanies the car. The car was then repainted a splendid metallic blue (number 8410, code 324).
The period 2003 to 2015 saw more than 30,000 euros were spent. With its yellow headlights and its fog lights so redolent of this period of the 911 story, this well cared for and historic car cannot fail to appeal to all lovers of the marque.

Un an plus tard, ce sont deux « porschistes » particulièrement sensibilisés à l'historique important de la voiture qui décident d'entreprendre une importante restauration de la carrosserie, qui est entièrement démontée, mise à nu et sablée, le bas des ailes avant ayant été remplacé et traité à l'étain. Cela étant documenté par un dossier photos et les factures des pièces changées. Elle a ensuite été repeinte dans une superbe teinte bleu métallisé numéro 8410 (code 324). Entre 2003 et 2015, plus de 30000 euros de factures auront été dépensés. Avec ses phares jaunes, et les antibrouillards caractéristiques de cette ère de l'histoire des 911 cette auto bien suivie et historique ne manquera de séduire les amateurs.







142 1988 PORSCHE 959



Titre de circulation allemand
German title

Châssis
N° WPOZZZ95ZJS900032

- Vendue neuve à un multiple Champion du Monde de Moto-Cross
- Moins de 15 000 km d'origine
- Entretien scrupuleux, dossier très fourni
- Tous manuels et trousses d'origine

- *Sold new to a Motocross multiple World Champion*
- *Less than 15 000 km from new*
- *Scrupulously maintained, comprehensive file*
- *All original manuals and kits*

1.200.000 – 1.400.000 €

Exercice de style audacieux, destiné à la compétition comme à la route après développement adéquat, la 959 marqua les esprits lors de sa présentation sous la forme d'une future « groupe B » au Salon de Francfort 1983. Évolution extrême de la 911 du point de vue technologique, elle fut longue à mettre au point, car le centre d'études Porsche de Weissach n'hésita pas à mettre ses choix techniques à l'épreuve du désert au vu et au su de tous, notamment la transmission intégrale avec gestion électronique de la répartition du couple, le moteur à double turbo avec système de réduction du temps de réponse, la correction d'assiette automatique en fonction de la vitesse, le freinage à haute pression avec anti-blocage, pour ne citer que quelques éléments fondamentaux en cours de développement à l'époque. C'est en effet sur les pistes du rallye Paris-Dakar que la 959 roda ses systèmes mécaniques et électroniques avec des fortunes diverses : succès en 1984, désastre en 1985 et triomphe total en 1986.

Cette très complexe voiture laboratoire fut donc commercialisée en 1987 après une rigoureuse et savante mise au point typique du comportement habituel du constructeur. Elle respectait les règlements sportifs applicables aux voitures du Groupe B, soit une production minimale de 200 exemplaires (une prouesse pour une machine aussi complexe) plus 20 voitures « évolution ». Les acheteurs qui s'étaient précipités dès 1984 pour verser l'acompte de 50 000 DM ne furent pas déçus, ni par le retard des livraisons (près de deux ans, mais Porsche sut toujours communiquer avec ses clients), ni par les prestations de la 959 dite de série : 315 km/h et 3,7 secondes de 0 à 100 km/h.

With its stylistic audacity the 959 – ultimately destined for both racing and road-driving – caught the eye at the 1983 Frankfurt Motor Show, where it was presented as a future 'Group B.' It was the most advanced evolution of the 911 from a technological point of view, and had taken a long time to perfect; the Porsche study centre in Weissach had no qualms about testing it in public, choosing desert conditions to assess its technical capabilities – notably the integral transmission with electronically managed torque distribution; twin-turbocharged engine with system for reducing response time; automatic load levelling according to speed; and high-pressure braking with ABS… to mention just some of the aspects under development at the time. The 959's mechanical and electronic systems were tried out on the Paris-Dakar, with varying results: success in 1984, disaster in 1985, total triumph in 1986.

This highly complex laboratory car went on sale in 1987 after a rigorous, scientific development period, typical of Porsche's approach. It conformed to competition regulations for Group B cars, i.e. a minimum production of 200 (quite a challenge for such a complex machine) plus 20 'evolution' cars.

Buyers who had rushed to pay their DM50,000 deposit back in 1984 were not disappointed – either by the delay (nearly two years, but Porsche have always known how to communicate with their clients), or by the performances of the 'serial' 959: a top speed of 315 km/h and 0-100 km/h inside 3.7 seconds.

The 959 was undeniably an offspring of the 911, and had benefited from detailed aerodynamic studies, leading to a drop





Indéniablement de la famille 911, la 959 avait bénéficié d'une étude aérodynamique très soignée et le Cx avait été descendu de 0,39 (sur les modèles européens) à 0,31. Mais les recherches avaient porté principalement sur la réduction de la portance à haute vitesse et en accélération, une donnée fondamentale pour la maîtrise d'une voiture à moteur de 450 ch et 500 Nm de couple en porte-à-faux arrière, tradition oblige. Grâce à un ensemble de solutions nouvelles, appliquées aux suspensions et à l'aérodynamique du véhicule, la 959 affichait à 300 km/h une portance voisine de zéro.

L'autre champ de recherche concerna la nécessaire répartition optimale du couple entre les trains avant et arrière en fonction de l'adhérence par l'intermédiaire d'embrayages multi disques à bain d'huile, dont la poussée était réglée par divers capteurs, un calculateur et un système hydraulique à haute pression. Cette répartition pouvait être automatique ou contrôlée manuellement. Porsche adopta aussi le système Denloc qui retient le pneu sur la jante en cas de crevaison ou de dégonflement car la voiture n'avait pas de roue de secours. On expérimenta aussi un système de contrôle permanent de la pression de gonflage. Côté moteur, si le classique six-cylindres à plat était naturellement conservé, il bénéficiait de solutions nouvelles, expérimentées aussi en endurance comme le refroidissement mixte (air pour les cylindres, liquide pour les culasses) qui fut ensuite généralisé.

La géniale 959 mérite donc toute l'attention des amateurs de voitures emblématiques et de techniques de pointe pour avoir été à la fois un aboutissement et la source des fantastiques progrès appliqués aux Porsche au cours des années suivantes, progrès qui ont permis à la 911 de poursuivre une carrière sportive et commerciale au sommet en éteignant peu à peu des critiques parfois justifiées sans renier un style et une architecture qui ont assuré sa gloire ad vitam aeternam.
Cette 959 sort de l'usine de Stuttgart le 2 mai 1988. Cette supercar est livrée neuve à un Champion du Monde ! En effet, la facture originale d'achat, présente dans le dossier, est établie au nom du premier propriétaire, le célèbre pilote de Moto-Cross, André Malherbe. Elle lui est livrée à Monte-Carlo le 13 juillet 1988. Lorsque Porsche avait présenté sa supercar, Malherbe avait immédiatement passé commande auprès du constructeur ; c'était en 1986. Alors qu'il avait abandonné la compétition moto depuis deux ans, André Malherbe décide de participer à la 29e édition du Rallye Paris-Dakar, en 1988. Ce multiple Champion du Monde 500 cm3 en 1980, 1981, 1984 chute gravement lors de la course et devient tétraplégique. Alors à l'hôpital, un de ses

in Cx from 0.39 (on its European models) to 0.31. But research had mainly involved reducing the load-bearing capacity at high speed and during acceleration – a fundamental aspect for mastering a car with a 450bhp engine within its rear-overhang, and torque of 500 Nm. Thanks to a range of new solutions applicable to the car's suspension and aerodynamics, the 959 had a load-bearing capacity close to zero at 300km/h.

The other field of research necessarily concerned the optimal distribution of torque between the front and back axle-units depending on traction, using multiple-discs in oil bath clutches, with thrust controlled by a variety of captors, a calculator and a high-pressure hydraulic system. This distribution could be controlled automatically or manually. As the car had no spare wheel, Porsche also adopted the Denloc system, preventing the tyre from leaving the rim when deflated. Porsche also experimented with a permanent tyre-pressure control system. The classic six-cylinder flat-engine was naturally retained, albeit with such novel developments (also tested in endurance events) as mixed cooling (air for the cylinders, liquid for the cylinder-heads), which was subsequently widely adopted.

The inspired 959 fully deserves the attention of connoisseurs of iconic cars and cutting-edge technology. It is a culmination, and source, of Porsche's fantastic progress over the years, enabling the 911 to enjoy an outstanding career in terms of both sales and sporting results, gradually dispelling (sometimes justified) criticism without refuting a style and architecture that have ensured its lasting glory.

This 959 left the Stuttgart factory on 2 May 1988 to be delivered new to none other than a World Champion ! The original purchase invoice, present in the file, is addressed to the name of the first owner, the famous Motocross racer, André Malherbe. He had placed his order as soon as Porsche presented the supercar in 1986 and it was delivered to him in Monte-Carlo on 13 July 1988. Then in 1988, having given up motorcycle racing two years earlier, he decided to participate in the 29th edition of the Paris-Dakar Rally. The 500cc World Champion in 1980, 1981 and 1984 crashed and suffered serious injuries that left him a quadriplegic. While Malherbe was in hospital, one of his friends a Swiss racing driver, took delivery of the new Porsche. The car became part of the collection of this car enthusiast whose three Ferrari BBs were sold by Artcurial in their most recent sale « Automobiles Sur Les Champs 9 ». The service book reveals that the car has been regularly serviced,









amis, pilote automobile suisse, prendra livraison de la Porsche neuve. Elle entre alors dans la collection de ce passionné d'automobiles dont Artcurial a vendu sa Collection de trois Ferrari BB lors de sa dernière vente 'Automobiles sur les Champs 9'. Le carnet d'entretien nous montre que les révisions ont été réalisées régulièrement, respectant le cahier des charges prôné par Porsche. La première a lieu en mars 90 à 5934 km au garage Porsche de Genève, la deuxième en avril 88 à 12150 km, la troisième en juin 99 à 12393 km toujours à Genève, la quatrième, et dernière figurant sur le carnet, en 2008 à 14712km cette fois-ci directement à l'usine. Toutes les factures correspondantes se trouvent dans le dossier très complet de cette exceptionnelle 959. Elle passe ensuite entre les mains d'un collectionneur anglais qui ne va que très peu rouler avec, 200 km environ. Toujours dans sa livrée 'Grand Prix White' et avec sa peinture d'origine, elle est équipée des sièges sport (option d'époque figurant sur la facture d'achat) avec dégradé de bandes grises en cuir. Les moquettes gris souris sont immaculées. Elle possède toujours ses trousses à outils d'origine ainsi que la trousse à pharmacie, sans oublier évidemment ses manuels d'utilisateurs, complets, et le carnet d'entretien, le tout dans la trousse en cuir Porsche. Le jour où nous l'avons photographiée, son compteur affichait 14 968 km, son kilométrage depuis sa sortie d'usine ! Juste avant la vente, la Porsche aura été complètement contrôlée mécaniquement par son actuel propriétaire. Elle se présente donc dans un état que l'on peut qualifier d'impeccable. Cette 959 Komfort est une rare opportunité d'acquérir l'une des supercars les plus légendaires de son temps, première supercar à adopter les quatre roues motrices, suivie de très près par la Bugatti EB110. Cet exemplaire possède un historique limpide, une histoire unique avec un entretien scrupuleux, un dossier très fourni et un kilométrage extrêmement faible. Elle est prête à être utilisée en ville, comme sur autoroute, tant ce modèle est polyvalent, à la fois facile à conduire et envoûtant à piloter avec son double turbo au souffle musical qui vous colle littéralement au siège à la première sollicitation de l'accélérateur.

in keeping with Porsche guidelines. The first service took place in March 1990 at 5934 km at the Porsche garage in Geneva, the second in April 1988 at 12150 km, the third in June 1999 at 12393 km again in Geneva, and the fourth and last to appear in the service book, in 2008 at 14712 km, this time at the factory itself. The exceptional 959 comes with an extensive file, including these invoices. Later on, it was sold to a British collector who hardly drove it, about 200km. Still presented in its original paint in « Grand Prix White', the car has sports seats (period option appearing on the purchase invoice), with graded grey leather stripes. The mouse grey carpets are immaculate. It still has the original toolkit and first aid kit, and the complete set of owner's manuals and service books, all in the Porsche leather case. When we photographed the car, the odometer showed 14 968 km, the mileage of the car since leaving the factory! The Porsche will undergo a thorough check by the current owner just before the sale. It is presented in a condition that must be described as immaculate. This 959 Komfort offers a rare opportunity to buy one of the most iconic supercars of its day, the first to adopt four-wheel drive, shortly before the Bugatti EB110. This example with clear and unique history has been meticulously maintained and comes with very low mileage and a comprehensive history file. A very versatile car, it is ready to be driven around town or on the motorway. An easy car to drive, its performance is exhilarating, with twin turbo power that pins you to your seat as soon as your foot hits the accelerator.







143 1969 LAMBORGHINI ISLERO S

Carte grise française
French title

Châssis N° 6453
Moteur N° 50146

- Seulement 100 exemplaires produits en S
- Intérieur d'origine patiné
- Voiture entretenue pour rouler

- *Only 100 units of the S version produced*
- *Original patinated interior*
- *Maintained to be a runner*

170.000 – 210.000 €

Présentée lors du Salon International de Genève en mars 1968, la Lamborghini Islero succède au modèle 400 GT 2+2. Ce coupé 2+2 doit son dessin à Mario Marazzi, ancien dessinateur de la Carrozzeria Touring. La version S est équipée du système de distribution de la Miura qui lui permet de disposer de 350 chevaux à 7 000 tr/mn. La prise du capot est légèrement agrandie par rapport à la version normale et une sortie d'air est aménagée dans les ailes avant.
Le modèle présenté a été mis pour la première fois en circulation le 29 mai 1969 et affiche aujourd'hui près de 72 500 km au compteur. Son moteur est celui d'origine. Le propriétaire actuel s'en est porté acquéreur en 1996 auprès d'un collectionneur de l'Ouest parisien qui l'avait lui-même acheté en 1990 à un lamborghiniste du Gard qui détenait l'auto depuis 1976. Cette Islero S a bénéficié d'une restauration mécanique approfondie menée par l'actuel propriétaire qui souhaitait avoir un usage régulier de sa Lamborghini. Le dossier de factures s'élève à un montant de 12 000 € de pièces et atteste notamment de la réfection du bas moteur avec changement des cales latérales du vilebrequin et des coussinets. Le mécanisme et le disque d'embrayage ont été changés. Le circuit de freinage a été doublé et les freins entièrement revus. Ce modèle bénéficie d'un échappement inox, d'un coupe-circuit installé dans le coffre, d'un vase d'expansion modifié (celui d'origine est livré avec la voiture), de l'adjonction d'un ventilateur automatique et d'un radiateur récent (l'ancienne climatisation est donnée avec la voiture). Sur les conseils d'un spécialiste français émérite de la marque, une équerre a été montée sur la traverse supérieure avant du châssis afin d'en améliorer la rigidité. A l'exception du toit, la carrosserie est restée dans sa livrée ancienne. Les deux bas de caisse ont bénéficié d'une réfection. L'intérieur, représentatif de son époque, est resté celui d'origine offrant tout son charme à l'habitacle. Les parties en cuir ont été reteintées en noir.
Un essai sur les bords de Loire nous a convaincu de l'agrément de cette vraie GT. C'est un véritable plaisir de rentrer les rapports et de profiter de l'allonge inépuisable du moteur, ayant uniquement en ligne de mire les fines arêtes rythmant les ailes avant. Nous avons noté que quelques silent blocs au niveau des trains méritaient d'être changés. Cette Lamborghini, qui offre confort de conduite et puissance de son moteur V12, a longtemps été oubliée. Elle fait partie pourtant des voitures de grand tourisme les plus rares et puissantes de son époque et fut l'une des voitures préférées du créateur de la marque.

Unveiled at the International Geneva Motor Show in March 1968, the Lamborghini Islero was a successor to the 400 GT 2 + 2. This 2 + 2 coupe was designed by Mario Marazzi, a former artisan at Carrozzeria Touring. The S version was equipped with the Miura's distribution system which gave the car a max power of 350bhp at 7000rpm. The air intake on the bonnet was slightly enlarged and an air outlet vent featured on the front fenders.
This car was registered on May 29, 1969 and currently shows around 72,500 km on the odometer. Its engine is the original one. The current owner acquired the car in 1996 from a collector from the West of Paris, who had himself bought it in 1990 from a Lamborghini enthusiast of the Gard region, who had owned the car since 1976.
The Islero S benefited from a thorough mechanical restoration performed by the current owner who wanted to have regular use of his Lamborghini. The file of invoices comes to a total of €12 000 for parts, and confirms notably the repair to the bottom end of the engine with the replacement of crankshaft washers and bearings. The mechanism and the clutch discs have been changed. The brake system has been doubled and the brakes completely revised. This model features a stainless steel exhaust system, a circuit breaker in the trunk, a modified expansion tank (the original one comes with the car), an additional automatic ventilator and a recent radiator (the former air conditioning compr essor comes with the car).
On the advice of an eminent French brand specialist, a bracket was mounted on the front top rail of the chassis to improve the rigidity. With the exception of the roof, the body remains in the state the car was delivered. Both rocker panels underwent a refurbishment. The interior, representative of its time, is the original one with all its charm. The leather parts were redyed in black.
A drive along the Loire convinced us that this was a true GT. It is a real pleasure to shift gears and enjoy the endless revs of the engine, with the subtle edges of the front wings just visible. We noted that some of the silent blocks need to be changed. This Lamborghini offers fine driving comfort and a powerful V12 engine and has been long forgotten. Yet it is one of the rarest of supercars, very powerful for its time and was one of the favorite models of Ferruccio Lamborghini himself.







144 1966 LAMBORGHINI 350 GT TOURING

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 0409
Moteur N° 0409

- Restauration de très haut niveau
- Moteur 4 litres
- Modèle rare, performant et de grande classe

- *High quality restoration*
- *4-litre engine*
- *Rare, high class and powerful model*

680.000 – 780.000 €

Selon les documents de l'usine dont nous disposons, il apparaît que cette voiture a été livrée neuve en Italie, de teinte "Rosso Alfa" avec intérieur noir. Par la suite, elle va être exportée aux États-Unis, avant de revenir en Europe et d'être achetée en 2004 par son actuel propriétaire, sans avoir changé de couleur.
Alors qu'elle a longtemps été classée comme 350 GT "Interim" (2 places, moteur 4 litres), des recherches plus poussées avec la

According to the factory documents available to us, it appears that this car was delivered new in Italy, painted « Rosso Alfa » with black interior. Subsequently, it was exported to the US, before returning to Europe where it was bought by the current owner in 2004, without having changed colour. Although the car was classified for a long time as a 350 GT « Interim » (2-seater with 4-litre engine), further research involving collaboration with the factory and a Belgian







collaboration de l'usine et d'un historien belge nous permettent d'apporter d'autres précisions. En effet, elle est sortie d'usine avec un moteur Type 351 correspondant à un 3 500cm3, comme l'indique un courrier de l'usine. Il se trouve que ce moteur portait le même numéro que le châssis, ce qui est une simple coïncidence et non la norme chez Lamborghini. Mais, lors de la restauration, il est apparu que le moteur actuellement dans la voiture est un 4 litres, comme le confirme un courrier de Lamborghini consécutif à l'expertise d'un consultant technique de l'usine : le moteur 0409 présente une cylindrée de 3 927 cm3. Les frappes du numéro de moteur n'étant pas contestables, tout porte à croire que, dans ses toutes premières années, le 3,5 litres a été remplacé à l'usine par un moteur 4 litres, comme cela se faisait à l'époque pour bénéficier d'une mécanique plus agréable. Ce moteur a sans doute été installé à l'usine, et donc frappé du même numéro que le moteur initial.
Cette formidable voiture a bénéficié récemment d'une restauration de haut niveau, réalisée en Italie sur une période de trois ans. Les photos qui documentent l'ensemble permettent de constater que la caisse était initialement saine, avant d'être restaurée par un atelier de Nonetolla spécialiste des Lamborghini. De son côté, la mécanique a été confiée aux frères Salvioli, ancien de l'usine, de l'atelier bien connu Top Motors, à Nonentolla. Quant à la sellerie, elle a été entièrement refaite par un ancien fournisseur de l'usine ainsi que l'ensemble de l'habitacle, avec un cuir de couleur tabac. Le résultat est somptueux.

historian has provided us with more information. In fact, the car left the factory with a Type 351 engine corresponding to 3 500cc, as shown on correspondence from the factory. It transpires that this engine had the same number as the chassis, which is coincidental as this was not the norm for Lamborghini. However, during restoration, it was discovered that the engine currently in the car is 4-litres, as confirmed by a letter from Lamborghini following an inspection by a factory technical consultant : engine 0409 has a capacity of 3 927 cc. As the stamping of the number on the engine is not in doubt, this suggests that in the first few years of its life, the 3.5-litre engine was replaced by the factory with a 4-litre engine, as often happened at the time, to provide a better drive. This engine was undoubtedly installed by the factory, and therefore stamped with the same number as the initial engine.
This formidable car has recently benefited from a high quality restoration, carried out in Italy over a three-year period. The photos documenting the project show us that the body was sound initially, before being restored by the specialist Lamborghini workshop Nonetolla. The mechanical work was entrusted to the Salvioli borthers, former factory employee, from the renowned Top Motors in Nonentolla. The interior was completely re-upholstered by a former factory supplier in tobacco coloured leather. The results are superb.
Finished in 2013, this car has since covered some 2 000 km in the hands of its current owner, a huge enthusiast of stunning GT cars, whose major collection is based in Provence.





Terminée en 2013, cette voiture a parcouru depuis quelques 2 000 km entre les mains de son actuel propriétaire, grand amateur de belles GT dont l'importante collection est basée en Provence. Dans son état exceptionnel, cette 350 GT présente l'avantage de la carrosserie deux places, plus fine que celle de la 400 GT 2+2, avec l'agrément d'un moteur 4 litres, ce qui en fait une sœur des Interim. Elle constitue le premier jalon d'une fabuleuse lignée de bolides aujourd'hui mondialement célébré.

In exceptional condition, this 350 GT has the advantage of the 2-seater body, finer than the 400 GT 2+2, with the added benefit of the 4-litre engine, making it a sister of the Interim. It represents the first accomplishment in a fabulous line of motor cars appreciated globally today.



145 1978 MASERATI KHAMSIN









Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis N° AM120/US*1238*
Moteur N°
AM115/07/49*1238*

- Modèle élégant, rare et sous-estimé
- Dernière Maserati de l'époque Alfieri
- 435 exemplaires seulement

- *An elegant, rare and underestimated model*
- *The last Alfieri Maserati*
- *Only 435 units made*

150.000 – 200.000 €

Forte d'un nom qui souffle comme un vent égyptien, la Maserati Khamsin est la dernière conçue par Giulio Alfieri et, autour du V8 quatre arbres 4,9 litres 320 ch, elle adopte quatre roues indépendantes et l'assistance Citroën pour les freins et la direction. La ligne signée Bertone combine une rare élégance et une réelle originalité, qui se manifeste notamment sur le panneau arrière vitré dans lequel semble flotter les blocs-feux.

La voiture que nous proposons a été vendue neuve aux États-Unis en mars 1978. En 1989, elle est importée en Europe par un collectionneur allemand, qui la garde pendant 17 ans. Lorsqu'il s'en sépare pour la céder à un autre amateur de la marque au trident, la voiture n'affiche que 17 600 miles au compteur et la vente s'effectue par l'intermédiaire de Mario Bernardi, spécialiste en voitures italiennes bien connu en Allemagne. A cette époque, cette Maserati Khamsin reçoit une nouvelle peinture, et sa teinte passe du "Celeste Chiaro" au rouge "Trionfale". C'est en 2012, lors d'une visite au salon Techno-Classica, à Essen, que son propriétaire actuel en fait l'acquisition, et elle vient compléter une belle collection. Elle va bénéficier de nombreux soins, comme en attestent les factures qui sont incluses au dossier et qui totalisent 15 000 € de frais. Cette voiture comporte son moteur d'origine, et elle est accompagnée d'un certificat d'authenticité de Maserati. La peinture rouge est en bel état et la sellerie en cuir gris foncé est superbe. Avec un compteur qui affiche un peu moins de 25 000 miles, un essai sur route nous a permis de constater un fonctionnement plus que satisfaisant. Pour le futur acheteur, cette Khamsin présente donc l'avantage d'avoir été utilisée sans excès par des utilisateurs peu nombreux et soigneux, ce qui se traduit dans sa présentation et son état très satisfaisant.

With a name from an Egyptian wind, the Maserati Khamsin is the last engineered by Giulio Alfieri, featuring four overhead camshafts on the 320bhp 4.9 liter V8, independent suspension, Citroën power assistance for the brakes and the steering system. Marcello Gandini of Bertone designed a car that combined elegance with a very distinctive shape, featuring the original tail glass panel with its rectangular rear lamps.

The car on offer was sold new in the United States in March 1978. In 1989, it was brought to Europe by a German collector, who kept it for 17 years. When he sold the car through Mario Bernardi, a well known German specialist for Italian cars, to another enthusiast of the brand, the odometer showed only 17,600 miles. At that time, the Maserati Khamsin received new paint, and its color was changed from "Celeste Chiaro" to red "Trionfale". In 2012, during a visit to the Techno-Classica show in Essen, the current owner acquired the car to complement his very nice collection. The car received a lot of attention, as can be seen by the invoices in the document folder, totaling € 15,000.
This car has its original engine and comes with a certificate of authenticity from Maserati. The red paint is in beautiful condition and the dark gray leather is superb. With the counter displaying just under 25,000 miles, the test drive showed that the car drives very well. For the future purchaser, this Khamsin has the advantage of having been in the hands of just a few, careful users, resulting it this nice presentation and very good condition.

146 1969 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 1

Titre de circulation français
French title

Châssis N° 7216
Moteur N° 40069

- Exceptionnelle Série 1
- Restauration de grande qualité
- Dessin magistral

- *An outstanding example of the Series 1*
- *High quality restoration*
- *Fantastic design*

280.000 – 340.000 €

Lors de sa présentation au Salon de Genève 1968, la Lamborghini Espada a fait sensation. Dérivée de la spectaculaire Marzal dévoilée l'année précédente, c'est une GT quatre places qui traduit la créativité des ingénieurs Gian Paolo Dallara et Giampaolo Stanzani ; ce sont eux qui ont conçu cette voiture dont le dessin est signé Marcello Gandini et le moteur Giotto Bizzarrini. Avec de tels noms penchés sur son berceau, l'Espada est une voiture bien née.
Immatriculée pour la première fois le 24 avril 1969, cette voiture fut immatriculée dans la Loire avant d'être vendue en 1999 à M.Pierra. Comme l'attestent les factures que nous avons dans le dossier remontant à 1998, de nombreux travaux furent effectués. En 2009, alors qu'elle avait 9064 km au compteur, le moteur, qui correspond bien à celui indiqué sur la plaque d'origine constructeur, fut refait chez P3 Automobiles, l'embrayage et les amortisseurs changés.

At its unveiling at the 1968 Geneva Show, the Lamborghini Espada caused a sensation. Derived from the spectacular Marzal, unveiled the year earlier, this four-seater GT reflected the impressive engineering ability of Gianpaolo Dallara and Paolo Stanzanin, with the credit of the engine going to Giotto Bizzarrini. But the extraordinary design was the work of Marcello Gandini. With such famous names associated with the birth of the Espada, it was a great family supercar. Registered for the first time on 24 April 1969, the car was registered in the Loire region before being sold in 1999 to a Mr Pierra. As can be seen from the invoices in the file dating back to 1998, numerous works were carried out. In 2009, when the matching numbers car had 9,064 km on the odometer, the clutch and shock absorbers were changed at P3 Automobiles.

En 2013, elle passait entre les mains d'un grand collectionneur de Lamborghini qui était depuis longtemps à la recherche d'une série 1. Il poursuivait la remise en état de la voiture avec les opérations suivantes: reprise de la carrosserie et du compartiment moteur par les Établissements Martin, à Damery, dans la Marne (dossier photos); préservation de l'intérieur d'origine, qui n'était que légèrement patiné et qu'il a été possible de conserver sans même le reteinter. TS automobiles, à Villeneuve-le-Roi assurait le remontage et la mise au point générale à savoir: remplacement des joints ; remplacement de la moquette ; réglage moteur et carburation; contrôle du fonctionnement, du freinage et de l'électricité. Une facture totalisant 15 000 €témoigne de ces travaux.

Aujourd'hui, la voiture est dans un état superbe, encore en rodage mécanique, avec une très belle sellerie d'origine. Il est rare qu'une GT de ce calibre puisse emmener quatre personnes avec autant d'aisance, grâce à son habitacle spacieux et son V12 de 4 litres et 325 ch. C'est d'autant plus impressionnant lorsqu'on considère le caractère inédit de ce veritable ovni automobile et la proximité qui existe entre la Marzal et l'Espada série 1 avec son tableau de bord si futuriste.

In 2013, it was acquired by a Lamborghini collector who had long been in search of a series 1 Espada. He decided to continue the restoration of the car: refection of the body and the engine compartment by Établissements Martin in Damery, the Marne region (photo folder); preservation of the original interior, with only light patina, as it was possible to retain it without even re-dyeing. TS Automobiles in Villeneuve-le-Roi were in charge of the reassembling and the general adjustments: replacement of gaskets and the carpet; carburation and engine setting; control of the function of the brakes and the electricals. A bill totaling €15,000 reflects this work.

Today, the car is in superb condition, still in running-in procedure, with beautiful original upholstery. It is rare that such a GT can take four people with as much ease, thanks to its spacious cabin and its 4-liter V12 and 325bhp. This is all the more impressive considering the true nature of this futuristic spaceship and the closeness of the design with the original space-age Marzal concept and the Espada Series 1.







«THE WILDEST MANGUSTA »

147 1971 DE TOMASO MANGUSTA

Carte grise française
French title

Châssis N° 8MA1266

- ➤ Etat et performances hors du commun
- ➤ Historique limpide
- ➤ Dossier complet
- ➤ Large couverture media

- ➤ *Outstanding condition and performance*
- ➤ *Known history*
- ➤ *Comprehensive file*
- ➤ *Wide media coverage*

200.000 – 300.000 €

Alessandro de Tomaso, un italo-argentin, fait ses débuts dans le sport automobile en tant que pilote tout d'abord, puis en construisant une Formule 1. Ces deux expériences ne se montrant pas à la hauteur de ses ambitions, il décide de se lancer dans la construction de voitures de Grand Tourisme. A l'époque, des firmes prestigieuses telles que Ferrari, Maserati, Lamborghini ou Iso, pour ne citer que les principales, occupent déjà le terrain, mais De Tomaso est ambitieux et possède aussi un sens certain de l'automobile.
L'une de ses premières réalisations sera la Mangusta. Imaginée par le talentueux Giugiaro - alors designer maison chez Carrozzeria GHIA - pour ISO qui le déclinera, De Tomaso - qui vient de prendre la direction de GHIA - saisit immédiatement la force de ce dessin qui inspire puissance et modernité, la Mangusta verra donc le jour sous les couleurs du drapeau argentin.

Alessandro de Tomaso, an Italian-Argentine, started his career in motorsport first by driving and then by building a Formula 1 car. As neither of these experiences satisfied him, he turned his hand to constructing Grand Touring cars. This area was already occupied by prestigious names like Ferrari, Maserati, Lamborghini and Iso, to quote just a few. De Tomaso, however, was ambitious and understood the automobile.
One of his first creations was the Mangusta. The design had been produced by Giugiaro, the talented designer at GHIA, for ISO, who turned it down. However, De Tomaso, who had just taken over at GHIA, was immediately taken with the powerful and modern design, and so the Mangusta came to be under the colours of the Argentinian flag.

A l'image d'autres constructeurs de voitures sportives, il jette son dévolu sur un bloc Ford V8. la plus grande partie de la production devant être exportée aux Etats-Unis, deux blocs moteurs bien différents seront livrés par l'usine : le Ford V8 289 ci pour la production européenne initiale, le Ford V8 302 ci pour la production américaine et l'ensemble des productions tardives. La voiture sera produite à 401 exemplaires de 1967 à 1971 + 1 exemplaire spider unique.
« 8MA 1266 », l'auto qui nous concerne aujourd'hui est une production tardive. Le 21 mars 1971, prête à être expédiée vers les USA – principal marché de la marque où plus de 250 Mangusta auront été vendues – elle est achetée par Werner Herner, qui doit d'ailleurs - pour l'anecdote – s'acquitter d'un « confortable » supplément pour la rapatrier en Allemagne.
Il ne parcourra que 3000 km à son volant, avant de la remiser dans son garage l'année suivante. Ce n'est qu'en 1996 que le spécialiste allemand de la marque, Roland Jaeckel découvre cette auto et en fait l'acquisition. Il se lance alors dans une restauration totale sur une durée de 18 mois : châssis, carrosserie, mécanique, intérieur, accessoires se retrouvent dès lors dans une condition proche de celle d'une voiture neuve. A cette occasion, la couleur d'origine - un bleu clair métallisé - est remplacée par une livrée orange du plus bel effet. Ces travaux étant terminés, la voiture est vendue en 2000 à Stefan Helm, qui la cède ensuite à Stefan Kohler en 2002. En 2004, son actuel propriétaire la rapatrie en France.

Along with other sports car manufacturers, he decided on the Ford V8 289 ci engine block, which was capable of producing up to 310 bhp. Some 402 examples were built between 1967 and 1971. As the majority of the cars were intended for export to the US, two different engines were delivered by the factory: the Ford V8 289 ci for the initial production in Europe, and the Ford V8 302 ci for the US and all later production. Some 401 examples of the car were built between 1967 and 1971 as well as one unique spider version.

« 8MA 1266 », the car of interest here, was one of the later productions. On 21 March, ready for export to the US, the marque's principal market where over 250 Mangustas were sold, the car was bought by Werner Herner, who, for the record, also had to part with a « comfortable » supplement to take it to Germany. He covered just 3000 km before putting the car away in his garage the following year. It was not until 1996 that the German marque specialist Roland Jaeckel purchased the car. He threw himself into a serious restoration project lasing some 18 months: chassis, coachwork, engine, interior and accessories all found themselves in a condition close to new. At this point, the original light blue metallic colour was replaced with a stunning orange livery. Once the work was completed, the car was sold in 2000 to Stefan Helm, who in turn sold it to Stefan Kohler in 2002. The current owner brought the car to France in 2004.







Si la Mangusta a beaucoup à offrir pour les amateurs de GT italiennes des années 60, les exemplaires motorisés par le Ford V8 302 peuvent en revanche apparaître décevants. En effet, ce moteur, fruit de la production de masse de Ford avait été conçu pour les grandes familiales et les pick-up de la firme de la Detroit. Les lois anti-pollution en vigueur à l'époque très drastiques aux Etat-Unis avaient en outre impliqué une baisse très sensible du couple et de la puissance de ce bloc moteur qui plafonne péniblement à 230 chevaux, indignes d'une telle auto...
C'est le constat que fait son propriétaire français, il s'adresse alors au motoriste Roush, particulièrement réputé pour ses nombreux succès en compétition aux Etats-Unis et pour l'amélioration rigoureuse des blocs V8 Ford qu'il apporte en collaboration avec la firme de Detroit. Son intervention sur la partie mécanique est impressionnante : il donnera naissance à un moteur Ford V8 302 réalésé - les fameux Stroker Engines - passant la cylindrée de 5 à 5,7 Litres intégrant des culasses spéciales en aluminium, un volant moteur aluminium ainsi que des pistons et bielles forgés. Le moteur est alimenté par un carburateur quadruple corps Holley, le système de refroidissement moteur - critique sur les Mangusta à moteur central - est grandement amélioré et en toute logique est installé un embrayage McLeod renforcé pour supporter le passage de puissance, la boite de vitesse ZF d'origine (la même que celle de la Ford GT) supporte quand à elle des puissances encore plus importantes, aucune modification n'est nécessaire. Dans le même temps, le châssis sera renforcé, le système de freinage refait à neuf, les amortisseurs et suspensions remplacés par de nouveaux particulièrement performants et adaptés à la répartition des masses de la Mangusta, l'auto sera montée sur des pneus Michelin collection XWX comme certaines Mangusta de l'époque. La climatisation sera elle aussi reconditionnée pour devenir totalement opérationnelle, un équipement vital pour tout propriétaire de Mangusta qui veut rouler par beau temps!
A la fin de sa réalisation, puissance et couple moteur sont passés au dynamomètre par les équipes de Roush et affichent respectivement 430 ch et 60 mkg, ce qui en fait probablement l'une des Mangusta les plus redoutables du monde. "8MA1266" est devenue une GT versatile offrant ainsi à son propriétaire un usage régulier et confortable allant de la ballade sur "filet de gaz" jusqu'aux performances les plus abouties, elle a ainsi sûrement pris

While the Mangusta has much to offer enthusiasts of Italian GT cars from the 1960s, the examples powered by the Ford V8 302 may appear a little subdued in character to some. In fact, this engine had been mass-produced by Ford for large family cars and pick-ups. The drastic anti-pollution regulations in operation in the US at the time required a significant drop in torque and power in this engine which produced a feeble 230 bhp. Not worthy for such a car...
That is the conclusion reached by the car's French owner, who approached the engine builder Roush, with a reputation for achieving success in competition in the US and for meticulous upgrading of the Ford V8 in collaboration with the company from Detroit. Roush's mechanical intervention on this car is impressive: a Ford V8 302 engine was rebored – the famous Stroker engines – increasing its capacity from 5-litres to 5.7-litres. This rebuild added special cylinder heads and flywheel in aluminium, as well as forged rods and pistons. The engine is fed by a Holley four-barrelled carburettor, and the engine cooling system – critical for the mid-engined Mangusta – improved significantly. A reinforced McLeod clutch was fitted to deal with the increase in power. The original ZF gearbox (used on the Ford GT cars), able to cope with this increase in power, did not require any modification. At the same time, the chassis was strengthened, the braking system renewed, and dampers and suspension upgraded and adapted. The car was fitted with Michelin XWX tyres as used on certain Mangustas of this period. The air conditioning was also refurbished to ensure it was fully operational – a must for sunny weather ! When the work was completed, the engine was dyno-tested by the Roush team and recorded power of 430 bhp and torque of 60mkg, which must surely make this one of the most formidable Mangustas in the world. "8MA1266" is now a versatile GT car that can be used regularly and comfortably. It can go from a light touch of the throttle to full performance, and in so doing fulfils the project initially conceived by De Tomaso and Giugiaro, as its current owner points out. Used regularly, on long journeys and to take part in numerous classic car displays where it always draws a crowd, « 8M1266 » is a well-known car that has been the subject of several features in print and on television.







toute la mesure du projet initialement imaginé par De Tomaso et Giugiaro comme aime à le souligner son actuel propriétaire. Utilisée régulièrement notamment pour de longs voyages et participations à de nombreuses manifestations d'automobiles anciennes où elle attire toujours la foule, "8M1266" est particulièrement connue et reconnue ce qui lui a valu plusieurs articles dans la presse papier et télévisuelle.
Cette Mangusta unique sera livrée à l'acheteur avec un dossier très imposant incluant notamment son historique, une copie de la fiche d'usine de MA1266, une copie du manuel du propriétaire.
Cette voiture constitue sans aucun doute un des meilleurs « cocktails » élégance – rareté – performances dans le cercle fermé des grandes GT. Sa ligne est à couper le souffle sa combinaison de couleurs fulgurante. Son propriétaire actuel, un grand passionné d'automobiles, a tout fait pour pouvoir utiliser sa Mangusta dans des conditions optimales de plaisir absolu, tout simplement "The Wildest Mangusta" comme l'a surnommée Classic Cars Magazine.

This unique Mangusta will be delivered to the buyer with an impressive file detailing its history, and including a copy of the MA1266 factory record and a copy of the owner's manual.
This car undoubtedly constitutes one of the best « cocktails » of elegance, rarity and performance, in the closed circle of great GT cars. Its appearance, in a dazzling colour combination, is breathtaking. Its current owner, a great automobile enthusiast, has done everything possible to ensure this Mangusta will provide the ultimate enjoyment when driven. This is, as named by Classic Cars magazine, quite simply « The Wildest Mangusta ! »



148 1975 LAMBORGHINI COUNTACH LP 400 “PERISCOPIO”

Titre de circulation américain
Dédouané en Allemagne
US title
EU customs cleared (in Germany)

Châssis N° 1120110
Moteur N° 1120110

- Une des Lamborghini les plus rares
- Moteur d’origine
- Spécification intéressante d’origine
- En poster sur les murs de tous les ados des années 1970

- *Only two examples built*
- *Fascinating history*
- *Exciting performance*
- *Breathtaking Giugiaro design*

1.200.000 – 1.500.000 €

C'est au jeune Marcello Gandini qu'a été confiée la mission de remplacer la Lamborghini Miura, et il a dépassé toutes les attentes en créant la Countach. Partant d'une feuille blanche, il a dessiné une forme spectaculaire, très large et basse. A cause du châssis tubulaire et des seuils de portes élevés, il reprenait l'idée expérimentée sur l'Alfa Romeo Carabo et adoptait des portes en élytre. C'était à l'époque une formule complètement nouvelle, qui allait influencer toutes les futures Lamborghini. Le premier prototype, la LP 500, comportait un périscope faisant office de rétroviseur. Ce dispositif n'était pas retenu sur la version de série, mais le décrochement ménagé dans le toit était conservé, ce qui valait aux LP 400 de série le sobriquet de "Periscopio".
La voiture que nous proposons a été livrée le 28 mai 1975 par Achilli Motors, de Milan, au VIP italien Gian-Carlo Bandiera qui commandait quelques équipements spéciaux posés par l'usine comme un échappement plus libre, des arbres à cames de Miura SV et de plus gros gicleurs de carburateurs. Selon les archives usine, il s'agit de la 55e Countach produite. Elle était ensuite vendue à Bologne et recevait une immatriculation "BO". De teinte rouge à l'origine, elle était repeinte en noir et quittait Bologne en novembre 1977 pour être envoyée chez l'importateur Lamborghini aux États-Unis, Auto Palace, à Pittsburgh (Pennsylvanie).

The job of designing the replacement of the Miura was entrusted once again to the young Marcello Gandini but he had set himself a difficult task in making a more spectacular car. He exceeded everybody´s wildest expectations with the Countach. Unhindered with ergonomics he started with a clean sheet of paper thinking outside the box and came up with an amazing design that was very low, wide and also short. Due to the tubular frame and the wide door sills caused by these he re-used the idea he had invented on his Alfa Carabo design, the forward-hinged scissor doors. It was something totally new to the car scene at the time and really shaped car-design for the future and shaped the future of all Lamborghinis. The first prototype, the LP500 had a rear view mirror fitted to a periscope. This was eliminated for the production models but these still retained the hole in the roof where the periscope was on the prototype thus giving the LP400 production cars the nick-name of “Periscopio” The car on offer was delivered on the 28th of May 1975 by Achilli Motors in Milan, Italy to the Italian VIP, Gian-Carlo Bandiera and ordered with a few specials orders like a factory fitted free-flowing exhaust, Miura SV cam-shafts and larger Carburettor injectors than standard. According to factory files this was the 55th Countach built. It was sold in 1977 in Bologna where it was registered on “BO” number-plates. Originally red, it was re-painted

Son premier propriétaire américain était Walker Inman Jr, de Georgetown, Caroline du Sud, à la tête d'une plantation et magnat de l'immobilier. En 1989, il la cédait à Mark Steve, fabriquant de plaques de plâtre à La Jolla, Californie. Cet achat lui permettait de posséder trois "Periscopio" simultanément (1120110, 1120166 and 1120178), soigneusement parquées côte à côte en hommage à la pureté du dessin de la Countach.
Le propriétaire suivant était James di Lorio, de Santa Monica, Californie, gérant immobilier possédant une importante collection de voitures incluant une F40, une Enzo et une Miura, entre autres.
Dans un article de 2002, le magazine Thoroughbred & Classic Cars effectuait un comparatif entre la présente "Periscopio" et une Miura SV. L'essayeur constatait que la voiture était encore équipée de ses tapis d'origine et de son échappement spécial.
En juin 2003, Marcello Gandini signait le tableau de bord de la

black. It didn´t stay for long in Bologna and was exported in November 1977 to the Lamborghini USA importer, Auto Palace, in Pittsburgh, Pennsylvania and completed all necessary US import documentation.
Its first US owner was plantation owner and real-estate magnate Walker Inman Jr from Georgetown, South Carolina. In 1989, Inman sold the car to Plasterboard manufacturer and Countach enthusiast, Mark Steve in La Jolla, California. Steve at this time had no less than 3 Countach "Periscopio" at the same time (1120110, 1120166 and 112 0178) neatly parked next to each other as a tribute to the purity of the Countach´s design. The next owner was James di Lorio from Santa Monica, California who was a real estate investor who enjoyed a large super car collection including F40, Enzo and a Miura among many others.



















voiture à l'occasion d'un concours d'élégance en Californie.
En septembre 2006, la voiture était achetée par un amateur californien qui l'envoyait chez Bobileff &Co pour qu'elle y soit restaurée. Toute la mécanique (moteur, boîte de vitesses, suspension et freins) faisait l'objet d'une remise en état mais la peinture, encore superbement préservée, n'était pas touchée. Le démontage moteur permettait de constater l'usure importante des arbres à cames de Miura SV, si bien qu'ils étaient remplacés par des éléments standards, mais ils ont été conservés comme pièces liées à l'histoire de la voiture. Une fois la restauration terminée, en 2007, la voiture était vendue en Allemagne où elle réside encore aujourd'hui.
Nombreux sont ceux qui considèrent la Countach LP 400 "Periscopio" comme la meilleure Lamborghini, et elle présente un dessin étonnant. Il était en avance sur son temps, à une époque où les rues étaient remplies d'Opel Kadett ou Hillman Imp. Il est encore très pur aujourd'hui, plus que celui des versions ultérieures de la Countach. C'est un chef-d'œuvre d'une grande importance pour l'histoire du design automobile.

The British Magazine Thoroughbred & Classic cars wrote an article comparing the "Periscopio" to the Miura SV in 2002 and the car they use to compare it with is 1120110. They have come to the conclusion that the car is still unmodified and retains its original carpets and the special factory fitted exhaust. In June 2003 Marcello Gandini autographed the car´s dashboard at the California Concours. In September 2006, the car changed hand to a new Californian owner who sent the car to be restored by Bobileff &Co. All the mechanical parts (Engine, Gearbox, Suspension and Brakes) were done but the paintwork was deemed so good that it did not require any attention. During the engine restoration the Miura SV cams originally fitted were found to be at the end of their life span and they were replaced by standard factory cams but are retained with the car as part of the car´s history today.
The restoration was finished in 2007 and the car was sold to Germany where it has remained until today.
The Countach LP400 "Periscopio" is the ultimate Lamborghini in many people´s eyes and features an amazing design for its time. The design was ahead of its time especially when considering people were driving Hillman Imps and Opel Kadetts. It remains extreme and pure today, purer than the later elaborated versions of the Countach. This is is a masterpiece and a very important car of the car design History.

149 1966 AUSTIN MINI COOPER S



Carte grise française
French title

Châssis N° 4A2S4L892687
Moteur N° 9F-SA-Y42331

- ➤ Etat exceptionnel
- ➤ Strictement dans sa configuration d'origine
- ➤ La plus séduisante Mini Cooper de l'ancienne génération

- ➤ *Exceptional condition*
- ➤ *In strictly original configuration*
- ➤ *The best looking Mini Cooper of the old generation*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Très vite convaincu du potentiel sportif qu'offre la Mini présentée deux ans plus tôt, John Cooper crée dès 1961 une première version d'une cylindrée de 997 cm³ qui propose 55 ch. Deux années s'écoulent encore avant que le moteur passe à 1071 cm³ et une puissance de 70 ch. Ce n'est pas encore suffisant aux yeux du préparateur qui dévoile en 1965 deux nouveaux modèles, la Cooper « d'entrée de gamme », 970 cm³ pour 65 ch (abandonnée dès l'année suivante) et l'évolution « Cooper S » qui promet davantage avec 1275 cm³ et 76 ch. Ayant déjà gagné le Rallye de Monte Carlo en en 1964, on devine clairement ses ambitions pour la suite...
Le modèle que nous présentons a été vendu neuf en France et se trouve dans sa configuration d'origine malgré l'importante restauration effectuée de 1993 à 2008. La caisse, on le voit sur les photos de la restauration, est bien celle d'origine, avec son authentique plaque châssis. Il s'agit bien d'une 7cv sur la carte grise. Un gros dossier de factures témoigne de l'importance des travaux réalisés. Techniquement, elle dispose du bloc AEG312, du vilebrequin AEG316, de bielles AEG177, d'une boîte de vitesses 22G333 et d'un allumeur 23D4. La caisse est d'origine, de couleur 'Almond Green', toit 'Old English White' et l'intérieur se pare d'une combinaison de Porcelain Green et Dore Grey. Elle dispose de l'authentique tableau de bord « Jean Louis Marnat » avec un compteur gradué à 200 km/h. Son premier propriétaire, André Sabatini, de Mougins, l'utilise dans des courses de côte locales. Elle est cédée en 1993 à M. Eydoux et aura en tout 4 propriétaires. Parmi les options, on trouve un ventilateur à air frais et des sièges inclinables. Il est difficile de trouver une Mini Cooper S aussi authentique, dans un tel état et dotée en plus d'une petite histoire sportive intéressante.



Convinced of the sporting potential offered by the Mini that had appeared two years earlier, John Cooper created a first version in 1961 with a capacity of 997cc and 55 bhp. Two years went by before the engine increased to 1071 cc, which offered some 70 bhp. This was still not enough for the preparer who unveiled two new models in 1965, the Cooper « entry level » and its evolution the « Cooper S » promising 1275cc and 76 bhp. Having already won the Monte Carlo Rally in 1964, this gives us a sense of his ambition for the future…
The model on offer was sold new in France and is presented in its original configuration even though it underwent major restoration work between 1993 and 2008. Photographs of the restoration show clearly that the car has its original body, with the genuine chassis plate. It is recorded as a 7cv on the registration document. A large file of bills reflects the scale of the work carried out. The car has the AEG312 block, AEG316 crankshaft and AEG177 rods, and a 22G333 gearbox and 23D4 ignition. The original body is in 'Almond Green' with 'Old English White' roof and the interior sports a combination of Porcelain Green and Dore Grey.
The « Jean Louis Marnat » dashboard is also original with its speedometer graduated up to 200 km/h. The car's first owner, André Sabatini, from Mougins, used it in local hillclimb events. It was sold in 1993 to Monsieur Eydoux and has known just four owners in total. The options include a fresh air fan and reclining seats. It would be hard to find another Mini Cooper S as authentic as this, in such good condition with an interesting sporting history.

150 1961 AUSTIN MINI COUNTRYMAN



Carte grise française
French title

Châssis N° M AW4L72058

- ➤ Une des toutes premières Countryman construites
- ➤ Charme du break « woody »
- ➤ Restauration exceptionnelle

- ➤ *One of the first Countryman manufactured*
- ➤ *Charm of a 'woody'*
- ➤ *Outstanding restoration*

30.000 – 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Mise sur le marché en 1959, la Mini dont la conception et le développement ont été supervisés par Alec Issigonis rencontre immédiatement un franc succès. Dès 1960, de nouvelles déclinaisons apparaissent avec un châssis rallongé, puis en 1961 les Morris et Austin Countryman qui profitent d'un traitement plus raffiné. A l'arrière, la banquette est rabattable et les vitres sont coulissantes. La moquette fait son apparition et des boiseries (décoratives) ornent la partie arrière de la carrosserie, depuis les portes passager.
L'auto qui nous intéresse aujourd'hui fait partie des tous premiers exemplaires, ayant été achetée chez l'importateur français J.P. Richard à Paris. Ce tout premier millésime se reconnaît notamment par l'installation du réservoir d'essence à l'intérieur, lequel se glissera sous l'auto par la suite. Autres particularités du modèle 1961, l'orifice de remplissage d'essence se trouve du côté gauche et la batterie contre la roue de secours. Cette voiture dispose d'un historique complet à partir de 1993, où une restauration jusque dans le moindre détail a été effectuée ; un énorme dossier et les photos prises à cette occasion sont disponibles. Les boiseries et l'intérieur sont sublimes. Il se trouve aujourd'hui dans un état presque plus beau que sorti d'usine ! La caisse est d'origine et comporte les bons numéros sur la plaque châssis. Afin d'en améliorer les performances, son propriétaire l'a alors fait équiper d'un moteur 1000 cc absolument neuf, ainsi que d'une boîte de vitesses plus agréable à manier que celle d'origine. En bref, elle se présente comme un des tous premiers exemplaires, ayant bénéficié d'une restauration sans limite de coût ! Certainement la plus belle que nous ayons croisée !



Launched in 1959, the Mini, which design and development were supervised by Alec Issigonis was an immediate success. By 1960, new versions appeared, with a lengthened chassis, and the in 1961 the Morris and Austin Countryman, with greater refinement and improvement. At the rear, the bench is foldable and the windows slide. Carpets appeared and the woodwork (decorative) adorned the rear half of the body, aft of the side doors.
The car featured here is one of the first produced and was purchased from the French importer JP Richard in Paris. This early vintage is recognized in particular by the installation of the fuel tank inside which was later relocated under the car. Other features of the 1961 model the fuel filler was located on the left, and the battery against the spare wheel. This car has a complete history since 1993, when an extensive restoration was executed; a large file with photos taken at that time is available. The woodwork and interior are sublime. It is now in an almost more beautiful state than when it left the factory! The body is original and has the right number on the chassis plate. To improve performance, the owner put in a 1000cc engine that was absolutely new, and a gearbox easier to handle than the original. It is one of the first examples, restored without costs limits! Certainly the most beautiful we have seen!

LA DERNIÈRE MINI DE MISTER JOHN COOPER FAITE SUR MESURE / *JOHN COOPER'S LAST MINI, MADE TO MEASURE*

151 1998 MINI JOHN COOPER WORKS MPI

Titre de circulation anglais
British title

Châssis
N° SAXXNNAZEWD153692

- ➤ Etat neuf avec 2000 miles d'origine !
- ➤ Ex voiture de John Cooper « himself »
- ➤ La plus exclusive des Mini routières de « l'ancienne » génération

- ➤ *Immaculate condition with 2000 miles from new!*
- ➤ *Car that belonged to John Cooper personally*
- ➤ *The most exclusive of the « old » generation of road Minis since it left the factory!*

60.000 – 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En août 1998, cette Mini Cooper sort des usines Rover pour être livrée directement aux ateliers John Cooper Works à Littlehampton. Mister John Cooper himself, le « légendaire sorcier » qui a su transformer la citadine en véritable petite bombe des rallyes menant à une première victoire au Rallye Monte-Carlo en 1965, voulait préparer une toute dernière Mini très spéciale pour lui-même. La voiture a été entièrement démontée dans le garage John Cooper pour être reconstruite avec de nombreuses pièces uniques.
Commençons par la partie mécanique : le moteur réalésé chez Swiftune (pour un montant de 25000 livres) a une cylindrée de 1380 cm³ qui lui permet de revendiquer une puissance de 138 ch ! Le vilebrequin et les pistons sont forgés, le volant moteur allégé, la culasse équipée de grosses soupapes entrainées par un arbre à cames SW05. En ce qui concerne la transmission, a été montée une boîte de vitesses 5 rapports à taille droite, accouplée à un pont court, le carter profitant d'une protection en aluminium. La pipe d'admission et le système d'injection sont spécifiques à cette auto, et le calculateur a été préparé par le département course Rover. L'échappement provient de chez Janspeed, et pour la beauté du geste, le cache culbuteurs est en carbone…
Rien n'a été laissé au hasard sur cette auto. Les freins tambour à l'arrière sont en aluminium, quant aux « pinces » des disques avant, elles bénéficient chacune de quatre pistons. Clin d'œil à l'histoire : à l'instar des première Cooper S, elle est équipée d'un double réservoir.
Venons-en maintenant au traitement, lui aussi spécifique dont a profité la carrosserie qui est de couleur bleu nuit, avec des bandes argentées. Un toit ouvrant électrique dur a été installé, du jamais vu sur une Mini (d'habitude le toit ouvrant est en toile). Les jantes de 13 pouces sont montées avec des pneus Yokohama A048.
L'intérieur n'est pas en reste : sièges baquet Recaro garnis d'Alcantara à réglage électrique, panneaux de porte recouverts de la même matière avec enceintes intégrées, un ciel de toit et un plafonnier spécifiques. Le tableau de bord est en aluminium bouchonné et l'Alcantara recouvre les parties supérieure et inférieure de celui-ci, de même que pour le cache radiateur. La moquette bleu foncé s'accorde à la carrosserie. L'aluminium est largement présent, qu'il s'agisse des poignées de porte, des baguettes de porte ou encore du pédalier. Cerise sur le gâteau, elle n'a parcouru que 1999 miles !

On notera d'ailleurs que c'est grâce à cet exemplaire que les Mini du millésime 2000 (les dernières de l'ancienne Mini) ont été parées des mêmes couleurs que celles de l'auto ici présentée. La voiture a changé de mains en août 2006. UNIQUE, tant pour sa provenance que pour ses exceptionnels équipements mécaniques et cosmétiques. La meilleure des Mini de dernière génération ?

In August 1998, this Mini Cooper left the Rover factory to be delivered directly to the workshops of John Cooper Works in Littlehampton. For none other than John Cooper himself, the « legendary sorcerer » who transformed a daily run-around into a pocket rocket for rallying, which led to a first win on the Monte-Carlo Rally in 1965. He wanted to prepare one final special Mini for himself. The car was completely stripped down in the John Cooper garage and rebuilt with a host of unique parts.
Starting on the mechanical side: the engine was prepared by Swiftune (for the sum of £25 000) giving a capacity of 1380 cc and some 138 bhp! The crankshaft and the pistons were forged, the flywheel lightened, the cylinder head has large valves driven by a SW05 overhead cam. Concerning the transmission, a straight-cut five-speed gearbox coupled to a short gear transmission, the case protected in aluminium. The intake and injection system are specific to this car and computer-developed by Rover's competition department. The exhaust comes from Janspeed and the rocker cover is in carbon....

Nothing has been left to chance on this car. The rear drum brakes are in aluminium, and the calipers of the front disc brakes have four pistons. As a nod to history: just like the first Cooper S, the car has twin fuel tanks. Coming to the cosmetic side, equally individual, the car is presented in midnight blue with silver stripes. An electric hard sunroof has been installed, never seen on a Mini (on which there was normally a fabric sunroof). The 13-inch wheels are fitted with Yokohama A048 tyres.
The interior is more of the same: Recaro bucket seats clad in Alcantara, electrically adjustable, door panels covered in the same fashion with integrated speakers, special roof and roof lining. The dashboard is machine-turned aluminium with Alacantara covering the top and bottom sections, the same as the radiator cover. The dark blue carpet matches the body colour. Aluminium is very present, from the door handles and trim to the pedals.. The cherry on the cake? The car has covered just 1999 miles!

It must be noted that because of this example, Minis of the year 2000 (the last of the old version Mini) appeared with the same colour scheme as the car presented here. It changed hands in August 2006. This is UNIQUE, for both its provenance as for the special mechanical and cosmetic equipment. The best Mini of the last generation?





Mr John Cooper building his own car, the Mini of the sale

LA DERNIÈRE MINI DE MRS JOHN COOPER / *THE LAST MINI OF MRS JOHN COOPER*

152 2001 MINI COOPER S WORKS N°50/50



Titre de circulation anglais
British title

Châssis N° 178913

- Voiture personnelle de Mrs John Cooper
- Finitions et préparation moteur personnalisées
- UNIQUE et 550 miles depuis sa sortie d'usine !

- *The personal car of Mrs John Cooper*
- *Personalized finish and engine tuning*
- *UNIQUE and just 550 miles since it left the factory!*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après l'apparition de la nouvelle génération de Mini dictée par BMW, la nostalgie de l'ancienne version resta intacte dans le cœur des passionnés, a fortiori ceux qui avaient été concernés de près par le modèle. Deux ans après que son époux, le célèbre John Cooper se construise une Mini Cooper « très spéciale » proposée ici à la vente, il n'est pas étonnant que Madame ait également souhaité disposer d'un exemplaire sur mesure. On se trouvait alors à l'extrême fin de la production de la première génération de Mini. Il s'agit du modèle « Works » dont la puissance s'élève à 90 ch au lieu des 63 d'origine. Avant que le couperet tombe, signant la fin de la Mini originelle, Madame Cooper réussit à prendre possession d'une des toutes dernières. Elle sort des usines Rover le 25 avril 2001 et est immatriculée 'S90BHP' le 3 septembre 2001. Elle l'a commandé de couleur 'Brookland Green', avec un toit blanc et un intérieur 'grenadin', comme la couleur de la série limitée à 25 exemplaires sortie quelques numéros de châssis avant. Il s'agit ici de la toute dernière n°50 de l'ultime série limitée sur 50 construites.



La voiture a ensuite aussi été la dernière à être équipée du fameux kit 90ch, John Cooper comportant de nombreuses modifications : culasse préparée, , pipes d'admission retravaillées, boîtier de filtre à air et jauge à huile spécifiques figurent ainsi au programme. Parmi les autres pièces portant le label John Cooper, on trouve les centres de roue, le pédalier en aluminium, le manomètre de pression d'huile, l'horloge et le chronomètre. Le cache de la colonne de direction, le couvercle de la boîte à fusible et le dessous du tableau de bord ont quant à eux été recouverts de cuir grenadine. L'échappement est à double sortie et le coffre a été entièrement recouvert de moquette sur mesure. Cette auto constitue une pièce exceptionnelle, ne serait-ce que par sa provenance. Cette Mini se trouve dans un état 'neuf', avec un mileage symbolique de 550 miles depuis sa sortie d'usine.

After the appearance of the new generation of MINI from BMW, the nostalgia for the old version remained intact in the heart of the enthusiasts, even more to those who had owned one. Two years after her husband, the famous John Cooper, had developed for himself a "very special" version of the Mini Cooper, it's not surprising that his wife also wanted a customized example. It was almost the end of production of the first generation Mini. This is a "Works" model, with max power at 90bhp, instead of the 63 of the original. Before production stopped, Mrs Cooper managed to take possession of one of the last produced. The car rolled out of the Rover factories on April 25, 2001 and was registered 'S90BHP' on 3rd September, 2001. She asked for the color 'Brookland Green', with a white roof and an interior in 'Granada', like the color of the series limited to just 25 units in the series released earlier. This car was the last, # 50, of the ultimate limited edition of 50 built.
The car was then also the last to feature the famous John Cooper version 90bhp kit which included many modifications: a specially prepared cylinder head, reworked intake manifold, air filter housing and specific dipstick. Other parts bearing the John Cooper label included the wheel centers, aluminum pedals, oil pressure gauge, a clock and a stopwatch. The cover of the steering column, the fuse box cover and bottom of the dashboard were all covered with leather in the shade of Granada. The exhaust has two tips and the boot is completely covered with custom made carpet. This car is an exceptional piece, and not just by its provenance. This Mini is as «new» with mileage of 550 miles, since it left the factory.

153 1960 JAGUAR MKII PAR VICARAGE



Titre de circulation allemand
German title

Châssis N° 200445BW
Moteur N° LA2932-8

- Qualité de construction
- Agrément de la technique moderne
- Une ligne classique intouchée

- *Good build quality*
- *Advantage of modern technology*
- *A untouched classic design*

50.000 – 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La Jaguar que nous présentons n'en est plus vraiment une. Elle a été complètement revue et corrigée par le préparateur anglais Vicarage qui la délivra à son premier propriétaire allemand. Vicarage est une firme anglais toujours en activité qui propose des Jaguar complètement repensées avec des équipements modernes, que ce soit en mécanique ou pour le confort de ses occupants. A l'instar du modèle de la vente, elles étaient équipées d'une climatisation moderne, d'une direction assistée, de vitres électriques, d'une mécanique plus moderne et fiable, d'un toit ouvrant, d'un poste Hifi avec lecteur CD, de la fermeture centralisée, de sièges de XJ plus confortables et réglables électriquement. L'intérieur de MKII de la vente est splendide recouvert de cuir bleu avec passepoil blanc. Il s'agit d'une voiture ancienne sans ses petits désagréments et équipée du confort moderne. Même si nous faisons hurler les puristes, il est évident qu'une Vicarage offre un plaisir très satisfaisant pour rouler au quotidien. Celle-ci en est un parfait exemple.

The Jaguar that we are offering is not a really one anymore. It has been completely revised and updated by the English specialist Vicarage, who delivered the car to its first owner, a German enthusiast. Vicarage is a British firm still in business which offers Jaguars that have been completely redesigned with modern features, in the mechanical parts or the comfort of its occupants. Like the car on sale, they could be equipped with modern air-conditioning, power steering, power windows, more modern and reliable mechanicals, a sunroof, a hi-fi CD player, central locking and more comfortable and electrically adjustable seats from the XJ. The interior of the MKII on sale is covered in splendid blue leather, with white piping. This is a classic car, but without the typical annoyances and equipped with modern comforts. Even if we will have purists protest, there is no denying that the Vicarage car offers a very satisfying daily usability. The car on offer is a perfect example.



PROPRIÉTÉ D'UN ÉMINENT CONCESSIONNAIRE JAGUAR FRANÇAIS / *FROM THE COLLECTION OF A WELL KNOWN JAGUAR CAR DEALER*

154 1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis N° AM300/3/1358
Moteur N° DBA 983

- Conduite à gauche, frein à disque à l'avant
- Moteur d'origine entièrement refait en 2014
- Incroyablement documentée
- Couleur d'origine, options d'usine évoquant la course

- *Left-hand drive, front disc brakes*
- *Original engine completely rebuilt in 2014*
- *Incredibly well documented*
- *Original colour, competition-style factory options*

240.000 – 300.000 €

A la fois sportive et raffinée, la DB 2/4 est en train de faire naître une fabuleuse lignée : celle des Aston "DB" qui, jusqu'à la DB6, va reprendre les ingrédients des DB2 et DB 2/4, tout en les embourgeoisant. La DB 2/4 est en effet la dernière Aston Martin dont la personnalité forte dégage encore le parfum sans compromis de la compétition. Elle s'illustre d'ailleurs dans la BD originale James Bond 007 de Ian Fleming. Sa production reste relativement confidentielle, avec quelque 550 exemplaires toutes carrosseries confondues, notre exemplaire étant le 58éme produit.

Expensive, sporty and sophisticated, the DB 2/4 gave rise to a fabulous line of descendants in the Aston " DB " series. Elements of the DB2 and DB2/4 were used and refined in subsequent models through to the DB6. The DB2/4 was in many ways the last Aston Martin that expressed its distinctive personality free from the compromise of competition. This car is figured in the original Ian Flemming comic James Bond 007. Production remained limited, with just 550 examples built, all variations combined and according to the chassis number this particular example is the 58th built.

La voiture que nous présentons, à conduite à gauche, a été commandée par l'américain Morris Fischer en septembre 1957, et le dossier comporte d'ailleurs une copie du chèque de 3 241,50 $ à l'ordre d'Aston Martin pour cette acquisition, la copie du titre de circulation anglais d'époque ainsi que la copie de la facture d'achat d'origine. La fiche d'usine Aston donne l'adresse de M. Fischer à Nice, où elle sera livrée neuve. Il n'est pas impossible que ce dernier n'ait eu quelques velléités sportives, comme en atteste l'équipement optionnel d'origine tel que : les freins à disques à l'avant, les accoudoirs latéraux dans les deux portières, la jauge Smiths de température d'huile additionnelle, spécifications fleurant bon la course. La voiture passe en 1977 dans les mains de Charles Härdstedt, résidant à Nice, puis en 1985 à M. Holmgard possédant lui aussi une adresse niçoise. A partir de cette époque nous possédons un dossier de factures attestant d'un entretient suivi, la voiture étant équipée d'un alternateur remplaçant avantageusement la dynamo. Elle passe

The car on offer, left-hand drive, was ordered by the American Morris Fischer in September 1957, and there are copies in the file of the £3,241 cheque to Aston Martin for this purchase, the period UK registration document and the original bill of sale. The Aston factory sheet gives Mr Fischer's address in Nice, where the car was delivered new. It is possible that this man had some sporting ambitions, as the optional extras hint at competition : disc brakes at the front, armrests in the two doors and additional Smiths oil temperature gauge. In 1977 the car passed into the hands of Charles Härdstedt, followed by Mr Holmgard in 1985, both residents of Nice. From this period onwards there is a file of invoices documenting the car's continuous maintenance, which includes replacing the dynamo with an alternator, a preferable option. It passed then to Mr Ferrero who sold the car to Mr Ralf Emmerling. He kept the Aston for more than 15 years, using it to take part in numerous rallies including the Winter Marathon and the

ensuite dans les mains de M. Ferrero puis de M. Ralf Emmerling. Celui-ci l'a gardée en sa possession pendant plus de 15 ans, tout en prenant part à de nombreux rallyes dont le Summer Marathon, et le Varese Coppa. En 2004, cette voiture a bénéficié de plusieurs travaux, comme la pose d'un échappement en acier inoxydable, d'amortisseurs neufs, d'une pompe à eau neuve et d'un radiateur en aluminium.
L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition il y a quelques années. Passionné de voitures anglaises et concessionnaire Jaguar et Land Rover, il a fait revoir cette Aston Martin par ses équipes, et notamment son chef d'atelier très expérimenté. Pour que son fonctionnement soit exempt de reproche, le moteur a été entièrement revu, avec notamment réfection du bas-moteur, des paliers de vilebrequin avec montage d'un vilebrequin neuf, joint de culasse changé, rectifications des sièges de soupapes, changement des guides. Le montant des factures de pièces est de 7 700 livres sterling et de 5 634 euros de mains d'œuvre. Très bien mise au point, cette voiture sportive comporte encore son moteur DBA d'origine, un six-cylindres en ligne 2 922 cm3 double arbre, alimenté par deux carburateurs SU. Elle est dans sa teinte d'origine, dénommée « Golden » chez Aston, et sa magnifique sellerie est en cuir beige (Connolly réf. VM 3097). La voiture est équipée de jantes à rayons et d'un volant bois Nardi. Avec ses spécifications conformes à l'origine et sa belle présentation, cette voiture constitue une monture idéale pour participer avec élégance et sportivité aux plus belles épreuves historiques.

Varese Coppa. In 2004 work carried out included the fitting of a stainless steel exhaust, new shock absorbers as well as a new water pump and aluminium radiator.
The current owner acquired the car a few years ago. A British car enthusiast and a Jaguar and Land Rover dealer, he had the car checked by his team, in particular the very experienced workshop manager. To ensure that it ran perfectly, the engine was completely overhauled. This work included repairs to the lower engine, the fitting of a new crankshaft and crankshaft bearings, cylinder head gasket, adjustment to the valve seats and new guides. The parts bill came to £7 700, and the labour cost was € 5 634. Extremely well set up, this sporty car retains its original DBA engine, a straight-six, twin-cam 2 922cc unit fed by twin SU carburettors. It has been repainted its original Aston colour, " Golden ", and re-upholstered in beige leather (Connolly ref. VM 3097), which, along with the carpets and roof lining, respect the original livery. The car has wire wheels and a wooden Nardi steering wheel. In this desirable specification conforming to the original, and in superb condition, this car is the ideal vehicle for taking part in style in the best historic events.











155

'DANS SON JUS D'ORIGINE' / *'IN ITS ORIGINAL CONDITION'*

1959 AC ACE BRISTOL ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis N° BEX 1127

- Même propriétaire de 1973 à 2015
- État d'origine non restauré
- Complète, rare hard-top

- *One owner from 1973-2015*
- *In unrestored original condition*
- *Complete, a rare hardtop*

150.000 – 250.000 €

Vendue neuve en Belgique en 1959, cette AC Ace équipée de l'enviable moteur Bristol a été immatriculée en janvier 1960. Elle était à l'origine de couleur verte et a été abandonnée en 1972 par son propriétaire, dans l'enceinte de son entreprise qui avait fait faillite. C'est un garagiste local, passionné de mécanique, qui l'a sauvée de la destruction. Elle était alors de teinte rouge bordeaux et lui-même l'a repeinte en rouge vif. Pendant 40 ans, il en a assuré l'entretien courant, roulant assez peu car il possédait d'autres véhicules. Si bien que cette voiture n'a jamais été complètement restaurée, mais toujours maintenue en bon état de fonctionnement et de présentation. C'est à la suite du décès de cet amateur, en 2015, que cette voiture est mise en vente.
Aujourd'hui, elle est complète et en état d'usage très correct, le compteur affichant 78 200 km. Une expertise récente fait état d'une carrosserie saine comportant des traces de réparations d'époque, et d'un fonctionnement mécanique correct. A l'intérieur, les sièges en cuir beige sont d'origine, mais fatigués et la voiture ne comporte pas de moquette. Elle est toutefois équipée d'un rare hard-top, de ses side-screens et d'un extincteur dans le compartiment moteur. Encore selon le rapport d'expertise, "elle nécessite une sérieuse révision avant de prendre la route, et constitue une excellente base de restauration, étant complète." Cette voiture présente le charme des voitures qui n'ont pas été rénovées et affiche les défauts liés à sa vie. Il est à souhaiter qu'une future restauration n'efface pas complètement ces irremplaçables stigmates.

Sold new in Belgium in 1959, this AC Ace, powered by the desirable Bristol engine, was registered in January 1960. Originally green, the car was abandoned by its owner in 1972 in his company premises after it went bankrupt. A local mechanic, passionate about mechanicals, saved the car from destruction. At that time the car had a burgundy red color, eventually the he repainted it in a bright red color. For 40 years he took care of the car especially its routine maintenance, though he hardly used it as he had other vehicles. Even if the car was never completely restored, it has always been kept in good working condition.
In 2015, this enthusiast passed away, which is the reason for the car to be sold.
Today the car is very complete and in correct using condition, with the odometer displaying 78,200 km. A recent expert report shows that the car is sound, with traces of some old repairs of the body and a proper mechanical functioning. Inside, the beige leather seats are original in used condition and the car has no carpet. However, it is fitted with a rare hardtop, side-screens and a fire extinguisher in the engine compartment. According to the expert report, "it requires a serious service before hitting the road; moreover as it is complete, it is an excellent base for a restoration." This car has the charm of cars that have not been restored and displays the typical faults of aging. It is desirable that a future restoration does not completely erase these irreplaceable touches.



156

COMMANDÉE AVEC DES INSTRUMENTS DE BORD DE DB4 GT / *ORDERED WITH DASHBOARD INSTRUMENTS OF THE DB4 GT*

1961 ASTON MARTIN DB4

Carte grise française
French title

Châssis N° DB4/679/L
Moteur N° 370/689

- Vendue neuve en France
- Moteur d'origine, amélioré en 1962 à l'usine
- Spécifications rares et désirables

- *Sold new in France*
- *Original engine, upgraded by the factory in 1962*
- *Rare and desirable specification*

450.000 – 550.000 €

Rendues légendaires par James Bond autant que par leurs qualités routières, les Aston DB combinent le raffinement d'un intérieur britannique au charme d'un dessin d'origine italienne et au brio d'un moteur noble. Celui-ci, dérivé du six-cylindres Lagonda conçu sous l'autorité de WO Bentley, a été complètement revu, pour la DB4, par Tadek Marek : il conservait les deux arbre à cames en tête mais abandonnait la fonte au profit de l'aluminium, la cylindrée passant à 3,7 litres. Pour la carrosserie, Aston Martin s'est tourné vers la Carrozzeria Touring pour adopter son mode de fabrication "superleggera", où les panneaux en alliage étaient portés par une légère structure tubulaire. Forte de 240 ch, cette superbe automobile dépassait 225 km/h et, lors de sa présentation en 1958, la DB4 était saluée par des commentaires flatteurs. Après la DB2/4, qui dégageait encore un parfum compétition, la DB4 établissait une nouvelle référence en matière de grand tourisme, à une époque où les utilisateurs découvraient le plaisir des voyages intercontinentaux. La DB4 servira de base aux futures DB5 et DB6, tout en connaissant elle-même diverses améliorations ainsi que des versions dérivées comme la DB4 GT, réservée à la compétition.

Comme l'indique sa fiche d'usine, la voiture que nous proposons a été livrée le 16 mai 1961 par le garage Mirabeau à son premier propriétaire, M. J. Quoirez, demeurant à Paris, 16e. Cette même fiche nous apprend que, d'origine, cette Aston Martin DB4 a été commandée avec plusieurs options désirables telles qu'overdrive, jantes chromées, radiateur d'huile, moteur haute compression et surtout instruments de bord de DB4 GT, dont un compteur de vitesse gradué jusqu'à 300 km/h ! Pour compléter cette liste enviable, il est également précisé que, le 26 février 1962, le moteur était converti aux spécifications trois carburateurs comme sur les modèle Vantage de l'époque.

The DB series is legendary, made famous not just by James Bond, but also by its driving qualities, combining the refinement of a luxurious British interior, the charisma of an original Italian design and the brio of an imposing engine. Derived from the six-cylinder Lagonda engine designed under the authority of W O Bentley, this engine was completely rebuilt by Tadek Marek for the DB4 : it retained the overhead twin cam but replaced the cast iron with aluminium and increased the capacity to 3.7-litres. Aston Martin turned to Carrozzeria Touring for the body, opting for the "superleggera" build, with alloy panels fitted to a lightweight tubular structure. With 240 bhp at its disposal, this superb automobile was capable of over 225 km/h and when it was presented in 1958 the DB4 was greeted with critical acclaim. Following the DB2/4, which still had a strong sense of competition in its genes, the DB4 established a new benchmark for touring cars, at a time when drivers were discovering the delights of long-distance travel. The DB4 served as a base for the future DB5 and DB6 models, while itself enjoying various upgrades and developed racing versions such as the DB4 GT.

As recorded on the factory sheet, the Aston Martin DB4 on offer was delivered by the Mirabeau Garage on 16 May 1961 to its first owner, Mr. J. Quoirez, resident of the 16th arrondissement of Paris. These same records tell us that this car was ordered with several desirable optional extras such as overdrive, chrome wheels, oil cooler, high compression engine and of particular interest, the dashboard instruments of a DB4 GT, including a speedometer graduated up to 300 km/h ! To complete this enviable list, records show that on 26 February 1962, the engine was converted to a triple-carburettor specification, as on the Vantage models at that time. This is therefore a car with a specification and performance well







Il s'agit donc d'une voiture dont les caractéristiques techniques, et donc les performances, dépassent celles des DB4 standard. Sur le plan confort et esthétique, cette voiture était équipée d'un autoradio Motorola avec antenne électrique à l'arrière et d'une sellerie en cuir Connolly bleu nuit, la teinte extérieure étant "Caribean Pearl".
Dans les années 1980, cette voiture changeait de mains lors d'une vente aux enchères, sous le marteau de Me Poulain, le nouveau propriétaire étant un M. F.-X. Poylo. Son nom étant le seul porté sur la fiche usine sous la rubrique "autres propriétaires", nous pouvons supposer qu'il s'agit donc du deuxième. Il a fait repeindre la voiture dans sa teinte actuelle, "Goodwood Green", et fait teindre l'intérieur d'origine en noir.
En 1996, il s'en séparait pour la céder à son actuel propriétaire : cette Aston Martin est donc très probablement une troisième main. A cette époque, le compteur affichait 8 000 km et, aujourd'hui, il en montre 13 000, ce qui traduit alors une utilisation parcimonieuse. En 1997-1998, elle a été confiée à l'atelier de Pierre Lamy, spécialiste de la marque, pour une révision moteur. En 2015, la voiture ayant peu roulé, elle bénéficiait à nouveau d'un contrôle mécanique.
Cette Aston Martin DB4 se présente aujourd'hui dans un état préservé, avec un intérieur agréablement patiné. Elle représente une occasion rare d'acquérir un exemplaire d'origine française, n'ayant connu qu'un nombre de propriétaires limité et, ce qui est peut-être encore plus important, doté d'origine de spécifications hors normes.

above that of the standard DB4. With regards to aesthetics and comfort, it was kitted out with a Motorola radio with rear electric aerial, midnight blue Connolly leather upholstery, and painted « Caribbean Pearl ».
During the 1980s, the car changed hands at an auction held by Mtre Poulain, passing to a certain Monsieur F.X. Poylo. His name is the only one appearing on the records under the heading « other owners », so we presume him to be the second owner. He had the car repainted its current colour « Goodwood Green » and the original leather interior dyed black.
In 1996, he sold the Aston to its current owner, making this in all probability a three-owner car. When it changed hands in 1996, the odometer recorded 8 000 km and it displays 13 000 today, reflecting its careful use.
In 1997 – 1998, it was entrusted to the workshop of marque specialist Pierre Lamy, for an engine service. In 2015, as the car had been driven so sparingly, it underwent another mechanical check. Today, the car is in a well-preserved condition, with a lovely patinated interior. Here is a rare opportunity to acquire an example that has been French from new, with a limited number of owners, and which, of particular note, remains in its original and non-standard specification.





UN DES 19 EXEMPLAIRES EN CONDUITE À GAUCHE / *ONE OF 19 LEFT-HAND DRIVE EXAMPLES*

157 1963 ASTON MARTIN DB4 CONVERTIBLE SERIE 5

Carte grise française
French title

Châssis N° DB4C/1100/L
Moteur N° 370/1141

- ➤ Cabriolet extrêmement séduisant et rare
- ➤ État superbe, provenant d'une des plus importantes collections françaises
- ➤ Spécification unique
- ➤ Important dossier historique, de restauration et d'entretien

- ➤ *Extremely attractive and rare cabriolet*
- ➤ *Superb condition, coming from one of the biggest French collections*
- ➤ *Unique specification*
- ➤ *Comprehensive history file on the restoration and maintenance*

1.250.000 – 1.500.000 €

Rendues légendaires par James Bond autant que par leurs qualités routières, les Aston DB combinent le raffinement d'un intérieur britannique au charme d'un dessin d'origine italienne ainsi qu'au brio d'un moteur noble. Forte de 240 ch, la DB4 dépasse 225 km/h et, lors de sa présentation en 1958, elle est saluée par des commentaires flatteurs. Elle établit une nouvelle référence dans le monde des voitures de sport et servira de base aux futures DB5 et DB6. Il faut rappeler que toutes séries confondues le cabriolet DB4 n'a été produit qu'à 70 exemplaires, soit six de moins que la mythique DB4 GT.

The DB series is legendary, made famous not just by James Bond, but also by its driving qualities, combining the refinement of a luxurious British interior, the charisma of an original Italian design and the brio of an imposing engine. With 240 bhp at its disposal, this superb automobile was capable of over 225 km/h and when it was presented in 1958 the DB4 was greeted with critical acclaim. It established a new benchmark for sports cars and served as a base for the future DB5 and DB6 models. It is worth remembering that there were just 70 examples of the DB4 cabriolet, all series combined, six less than the legendary DB4 GT.

C'est aux États-Unis que l'élégant cabriolet que nous présentons a été vendu neuf, le 4 décembre 1963. L'acheteur, Harry Adler, habitait Baltimore et la voiture est restée outre-Atlantique jusqu'à février 1991. Elle portait alors l'immatriculation AL 35209. Elle était ensuite exportée des Etats-Unis par William van Hove, de Classic Stars, pour être vendue le 6 février 1991 à Ivan Ginioux, un des plus importants collectionneurs de Citroën, connu pour le niveau d'exigence et la qualité de ses restaurations et qui appréciait le luxe et le raffinement que présentait cette Aston Martin. La voiture était alors immatriculée 8621 PB 94. M. Ginioux profitait pendant plus

This elegant cabriolet was sold new in the United States on 4 December 1963. The buyer, Harry Adler, lived in Baltimore, and the car stayed across the Atlantic until February 1991, registered AL 35209. It was subsequently exported from the US by William van Hove, of Classic Stars, and sold on 6 February 1991 to Ivan Ginioux, the major Citroën collector. Ginioux was known for his rigorous standards and the quality of his restorations, and he was attracted by the refined luxury of this Aston Martin. The car was then registered 8621 PB 94. He enjoyed the car for over a decade, commissioning a high-quality and well-documented restoration principally carried

d'une décennie de cette belle anglaise, effectuant une restauration complète et documentée de très haut niveau réalisée principalement par Aston Martin UK, avant de la céder le 6 novembre 2004 au belge Dany de Landtsheer (immatriculation DDL 666) qui la vendait lui-même le 8 juin 2012, après l'avoir fait repeindre dans sa teinte actuelle à son dernier propriétaire. Celui-ci, français, est un connaisseur dont la collection est connue pour l'authenticité de ses pièces et la qualité de leur restauration, ce qui lui a valu plusieurs prix lors de concours internationaux. Cette magnifique Aston Martin ne fait pas exception : elle est d'une parfaite originalité mécanique, le numéro de châssis se retrouve sur les ouvrants et même sur certains composants du tableau de bord. Elle a remporté en octobre 2013 le premier prix dans la catégorie « Postwar Open Car" lors du concours d'élégance de Zoute, en Belgique.
Comme l'indique la fiche d'usine, cette voiture a été livrée de teinte "Caribbean Pearl", avec une sellerie en cuir Connolly "White Gold". Elle était équipée en options d'origine de jantes à rayons chromées, d'un autoradio Motorola 808 et des rarissimes vitres électriques. D'un point de vue entretien et travaux récents, le suivi et la restauration moteur ont été effectués chez Aston Martin France de 2001 à 2004 et, en 2005, la peinture et la sellerie ont été refaites aux établissements Antonacci. Provost Automobiles s'est chargé de son entretien depuis 2012 et GT Label, de parfaire l'habitacle et la peinture en 2015. La voiture est équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), et elle est accompagnée d'un dossier très important comprenant les documents d'importation du véhicule; toutes les factures de restauration et d'entretien de 1991 à 2004 ; des courriers

out by Aston Martin in the UK. On 6 November 2004 he sold the car to the Belgian Dany de Landtsheer (registration DDL 666), who, in turn, sold it to its last owner on 8 June 2012, having repainted it the colour it is today. The current owner is a French connoisseur, whose collection is renowned for its authenticity and the standard of restoration, which has earned him several international concours awards. This magnificent Aston Martin is no exception; totally original mechanically, the chassis number is to be found on opening parts and even on some elements of the dashboard. It was the « Postwar Open Car » class winner at the concours d'élégance de Zoute, in Belgium in October 2013.
As recorded on the factory sheet, this car was liveried in « Caribbean Pearl » with « White Gold » Connolly leather upholstery. It came with the optional extras of chrome wire wheels, Motorola 808 radio and very rare electric windows. Between 2001 and 2004, maintenance and an engine rebuild have been carried out by Aston Martin France and in 2005, the paintwork and upholstery were re-done by the établissements Antonacci. The car has been maintained by Provost Automobiles since 2012 and GT Label were given the task of perfecting the paintwork and interior in 2015. It is equipped with its original (matching numbers) engine and comes with a large file containing importation documentation, restoration and maintenance invoices between 1991 and 2004, interesting 'historical' letters concerning the first two European owners with their respective American and Belgian sellers ; photographs of the car in its original livery and an original instruction book for the DB4.







"historiques" particulièrement intéressants impliquant les deux premiers propriétaires européens et leurs revendeurs américain et belge; des photos de la voiture dans sa teinte originale ainsi que d'un Instruction Book original pour DB4.
Aujourd'hui de couleur bleu nuit (deep blue), ce cabriolet Aston Martin se présente dans un état époustouflant, avec une peinture sans défaut et une sellerie dont le cuir épais invite à prendre place et à contempler le tableau de bord de toute beauté, dont la forme élégante reprend celle de la calandre de la voiture. Mais cette séduisante machine ne se contente pas d'être belle : en prendre le volant permet de découvrir un comportement routier remarquable, accompagné d'une sonorité douce et ronde aussi irrésistible que les sirènes d'Ulysse. Extrêmement rare puisqu'il s'agit d'un des 19 exemplaires de DB4 cabriolets Série V conduite à gauche, cette voiture apportera à son futur propriétaire un plaisir total, fait d'esthétique, de distinction et d'un surprenant confort de conduite au volant. Elle constitue assurément une opportunité unique sur le marché actuel.

Presented today in deep blue, this Aston Martin cabriolet is in breathtaking condition, with faultless paintwork and rich leather upholstery that tempts one to sit inside and contemplate the beautiful dashboard, shaped to echo the radiator grille. However, this car has more to offer than good looks. Once behind the wheel, the car displays outstanding road-handling, with an irresistible engine note. One of just 19 left-hand drive examples of the series V DB4 cabriolets, this very rare car will provide its future owner with everything: aesthetic pleasure, distinction and a very comfortable drive. It is a unique opportunity in the current market.







158

1960 LANCIA FLAMINIA 2800 SPORT ZAGATO

Sans documents
de circulation
Sold without registration

Châssis N° 824.03-2067
Moteur N° 82300-5063

- Elégant coupé italien
- Le charme
  de la « sortie grange »
- Véhicule de première main

- *Elegant Italian coupé*
- *The charm of the «barn find»*
- *One owner from new*

200.000 – 250.000 €

Succédant à l'Aurelia, la Lancia Flaminia fait son apparition en 1957, la même année qu'un coupé et un cabriolet. En 1958, au salon de Turin, est présentée la Flaminia Sport dessinée par Zagato, à carrosserie aluminium dont les lignes sont remarquées et appréciées. Elle utilise le même châssis court que la GT. Son moteur V6 de 2,5 l. développe 119 ch. On reconnaît la « main » du carrossier avec le fameux toit à double bossage. Le nombre d'exemplaires produits est très faible mais variable selon les sources d'information. Elle est alors considérée comme un des coupés italiens les plus élégants. Cette Lancia Flaminia en particulier, que l'on peut qualifier de « sortie de grange » a été découverte en Belgique où elle était garée avec d'autres voitures depuis les années 70, probablement depuis le décès de son seul et unique propriétaire. La carrosserie en aluminium ne montre aucune trace d'accident et la sellerie en cuir Connolly nécessite d'être profondément nettoyée. Le moteur 2800 équipé d'un carburateur Solex n'est pas bloqué, mais, le reste de la voiture, nécessitera une restauration complète. On ne dispose d'aucun document mis à part la déclaration d'immatriculation par le garage Lancia qui l'a vendue. Les numéros de châssis et de moteur sont d'origine. Voilà une fantastique opportunité de remettre en condition une rare Flaminia Zagato Sport doté du moteur 2800 plus puissant, qui n'a jamais connu de restauration depuis son achat en 1960.

Succeeding the Aurelia, the Lancia Flaminia appeared in 1957, the same year than a coupe and a convertible. In 1958, at the Turin Motor Show, the Flaminia Sport designed by Zagato was unveiled, featuring a lightweight aluminum bodywork with much appreciated design. It used the same short-wheelbase chassis as the GT. Its 2.5 liter V6 engine developed 119bhp. We can recognize the touch of Zagato by the famous double bubble roof. The number of units produced is very low, but varies according to different sources. Either way, it has always been considered as one of the most elegant of Italian coupés ever. This Lancia Flaminia in particular, which can be described as a "barn find", was discovered in Belgium, where it was stored with other cars since the 1970s, probably since the death of its sole owner. The aluminum body shows no trace of an accident and the Connolly leather upholstery needs to be cleaned. The 2800 engine fitted with one Solex carburettor has not seized, but the rest of the car requires a comprehensive restoration.The car has no papers except the declaration of registration by the Lancia garage that sold it. The chassis number and engine number are original.
This is a fantastic opportunity to start a restoration project of a rare Flaminia Zagato Sport with the 2800 engine version, which has never been restored since its purchase in 1960.













159 1965 MASERATI MISTRAL SPIDER

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis N° AM 109/S/085
Moteur N° AM109/S/085

- Rare version 3500 cc
- La plus rare des Maserati Spider
- Moteur d'origine, couleur d'origine

- *One of the handful built 3500 cc versions*
- *Rarest of all Mistral Spiders*
- *Matching numbers and colors*

550.000 – 600.000 €

Au début des années 1950, Maserati réalisait encore des voitures à faible production. La firme construisait des voitures de sport très performantes mais un peu trop exigeantes pour la nouvelle clientèle aisée émergeant tout juste après la guerre, plutôt à la recherche de modèles alliant allure sportive, vitesse, mais aussi un haut niveau de confort et sécurité. La tâche de développer ce type de voiture a été confiée à Guilio Alfieri, ingénieur brillant qui avait rejoint Maserati en 1953. Quatre ans plus tard, était dévoilée sur le stand Maserati du Salon de Genève la superbe Maserati 3500 GT carrossée par Touring. En 1963, après l'introduction de la Sebring l'année précédente, Maserati présenta la voiture qui remplaça la 3500 GT : la Mistral qui doit son élégant design à Frua. Un pare-brise

At the beginning of the 1950s, Maserati was still producing cars on a very small scale. The Italian brand built high performance sports-cars which were a little too demanding for the wealthy clientele just starting to appear after the war. They were actually looking for models which kept the same allure and were very 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 show displayed the stunning prototype of the 3500GT, with a body designed by Touring.
In 1963, following the Sebring presented the year before, Maserati revealed the car that unequivocally replace the





arrière courbe servant de hayon a été savamment et discrètement incorporé au design fluide de la voiture, un concept très orwiginal pour l'époque. Disponible en version 3.7L et même en 4L dont seulement 37 exemplaires furent produits.
La Spider est un modèle particulièrement rare avec seulement 125 exemples parmi lesquels les 7 premiers produits auraient été équipés du moteur 3500. Le modèle que nous présentons à la vente est l'un de ces 7 tous premiers exemplaires. Livrée neuve en 1965 par Auto-König à Munich sur commande spéciale en peinture rouge et intérieur en cuir blanc, la voiture est vendue à son premier propriétaire la même année. La voiture retourne ensuite en mai 1966 à l'usine pour sa première importante révision à l'issue de laquelle elle repart ensuite en Allemagne.
Cette Maserati Mistral Spider se retrouve ensuite aux Etats-Unis où elle est restaurée probablement dans les années 80. Elle retrouve alors sa couleur d'origine avant d'être importée des Etats-Unis en Suède à la fin des années 80. Son second propriétaire suédois l'acquiert ensuite au tout début des années 90 et la conserve jusqu'à la fin 2014. La voiture a été remise en service et a bénéficiée d'une révision complète.
Prête à être utilisée aussi bien dans les rallyes classiques que pour de longues promenades estivales le long des routes de la Côte d'Azur, cette Maserati de très belle présentation et d'une extrême rareté est à coup sûr un investissement d'avenir et un véhicule très agréable à conduire.



3500GT: the Mistral elegantly designed by Frua. A curved rear window serving as a tailgate was cleverly and discreetly incorporated into the flowing shape of the car, an original concept at the time. Available in 3,7 and 4-litres with just 37 examples of the 4-litre produced.
The Spider is rare as only 125 cars were produced in total out of which reputedly only the 7 first cars were fitted with the 3500 engine, one of which is the car we have in today's sale.
Delivered by Auto-König in Munich in a special order red with a white leather interior in 1965 and sold to its first owner the same year. It was returned to the factory in May 1966 by the same German owner for its first big service and after that returned again back to Germany.

Eventually the car found its way to the USA where it was restored. Probably in the 80s and re-painted in its original color. The car was imported from the US to Sweden in the late 1980s and was acquired by its second Swedish owner in the early 90s with who it has remained until late 2014.

The car has been re-commissioned and given a full service. Ready to be used at classic rallies or for summer drives along the Cote d´Azur's roads, this classic Maserati with its very good presentation and its rarity is surely a bona fide investment for the future as well as an immensely enjoyable vehicle to drive.





160 1978 MASERATI KHAMSIN





Titre de circulation américain
Dédouané aux Pays Bas
US title
EU customs cleared
in Holland

Châssis
N° AM120/US*1242*

➤ Sortant d'une réfection en profondeur
➤ Modèle rare, ligne à couper le souffle
➤ Performances élevées, grandes qualités routières

➤ *Recent extensive restoration*
➤ *Rare example, breathtaking design*
➤ *High performance and driving qualities*



250.000 – 300.000 €



La voiture que nous proposons est sortie d'usine le 15 mars 1978 et a été envoyée à Los Angeles, chez l'importateur Maserati aux États-Unis. Elle était de couleur "Oro Kelso" (Kelso étant le nom d'un cheval de course), avec intérieur moutarde, et le distributeur l'utilisait dans un premier temps pour la presse ; ainsi, elle apparaissait dans un article de Sports Car Graphic et une séance de photos avec l'actrice Judy Landers.
Cette Khamsin était ensuite envoyée au distributeur de San Francisco qui l'équipait d'un poste de radio Blaupunkt Berlin et la vendait en janvier 1979 à son premier propriétaire, Michael Broughton, de Salem, Oregon. Il la faisait entretenir à San Francisco et la vendait en 1991 au professionnel Fantasy Junction. Elle passait ensuite entre les mains de plusieurs propriétaires successifs : janvier 1992, Ed Waterman, de Motorcar Gallery, à Fort Lauderdale (Floride) ; juillet 1992, Javier Quiros, pilote et agent Toyota à San Jose, Costa Rica ; 1993, retour en Floride ; été 1999, exposée au concours du lac Elkhart, Wisconsin ; Lance Everson, Milwaukee. Au printemps 2002, ce dernier passait une annonce de vente, qui était remarquée par Marc Sonnery, créateur du Maserati Khamsin Registry. Il avait déjà vu cette voiture à Fort Lauderdale et il était maintenant déterminé à l'acheter, ce qu'il fit en avril 2004. Après une révision complète chez le spécialiste Steve Claasen, il pouvait utiliser la voiture et effectuer quelques pointes de vitesse, atteignant plusieurs fois 160 mph (255 km/h) au compteur. En décembre 2004, il remplaçait les pare-chocs américains par des versions européennes et exposait la voiture au Cavallino Classic 2005. Sonnery rentrait ensuite en Europe, mais la voiture restait en Floride et il la cédait en 2007 à un couple de Laguna Beach, Californie. Elle est ensuite cédée à son propriétaire actuel, un distributeur BMW, qui lui fait bénéficier d'une peinture complète dans la teinte d'origine avec mise à nu de la carrosserie, d'une réfection des jantes, d'une remise en état partielle de l'intérieur, de la pose d'un échappement neuf et de pneus neufs.
Longtemps délaissée, la Maserati Khamsin attire à présent l'intérêt des amateurs et ce n'est que justice car ses performances, sa ligne, ses qualités routières et sa rareté (430 exemplaires produits) le méritent amplement.

The car offered here left the factory March 15, 1978, bound for the Los Angeles division of Maserati Automobiles INC the US importer. It was painted Oro Kelso (Kelso being the name of a famous race horse) with Senape (mustard) interior, 5 speed. The distributor kept it for media use including an article in Sports car Graphic and a photoshoot with movie starlet Judy Landers. It was then dispatched to the San Francisco dealer who fitted a Blaupunkt Berlin stalk radio with microphone and sold it in January 1979 to its first owner, Michael Broughton from Salem, Oregon. The car then changed hand a few times: January 1992, Ed Waterman of Motorcar Gallery Fort Lauderdale, Florida; July 1992, Toyota dealer and racer Javier Quiros from San Jose, Costa Rica; 1993 back to south Florida, summer 1999 at the Elkhart lake Wisconsin Concours ; Lance Everson Milwaukee. The later advertised it in the spring of 2002 which is when Maserati Khamsin Registry founder Marc Sonnery who had actually seen the car 12 years earlier in Fort Lauderdale. He purchased the car in April of 2004. After a thorough service by local expert Steve Claasen he began enjoying it and reached occasionally top speed runs where he saw an indicated 160mph a few times. In December of 2004 he changed the US spec bumpers to Euro version and displayed it at the 2005 Cavallino Classic. Sonnery then moved back to Europe thought the car remained in Florida and he sold it in 2007 to an enthusiastic couple from Laguna Beach California. It was then sold to its current owner, a Dutch BMW dealer who gave it a bare metal repaint in the original Oro Kelso, refurbished the rims, fitted new tires, a complete new exhaust system and partly restored the interior.
Long a best kept secret for connoisseurs, the Khamsin is now recognized as one of the greatest Grand Tourers with excellent handling, incredible ease of use thanks to the hydraulics along with the added cachet of rarity since only 430 were made.

161 1972 LIGIER JS2

Carte grise française
French title

Châssis N° 24887203

- Parfaite réplique du modèle de compétition 1973
- A participé au Mans Classic
- Voiture conforme aux normes FIA

- *A perfect replica of the 1973 Competition Model*
- *Participated at Le Mans Classic*
- *Car complies with FIA standards*

100.000 – 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après avoir mené une carrière honorable de pilote, Guy Ligier décide de se convertir en constructeur de voitures de sport. Après l'éphémère JS1, apparut en 1971 la JS2 (l'appellation JS étant retenue en souvenir de son ami Jo Schlesser, décédé lors du Grand Prix de France de Formule 1 en 1968). Sur la base d'un châssis poutre, vient se greffer une carrosserie en polyester dont le dessin revient à Frua. La voiture est tout d'abord motorisée par un V6 Ford issu de la Capri 2600 RS, rapidement remplacé par le V6 Maserati et la boîte de la Citroën SM. Très rapidement, l'homme est démangé par l'envie d'engager cette auto en compétition. Deux autos de course sont préparées et engagées aux 24 heures du Mans et au Tour de Corse 1972 sous les couleurs BP.
En 1973, avec l'appui de Citroën, Guy Ligier peut envisager un programme sportif plus corsé. Toujours aux couleurs de BP, les JS2, plus évoluées encore, ont fait l'objet d'un gros travail aérodynamique qui a touché la jupe avant, l'aileron et l'habillage des passages de roues. Aux 24 heures du Mans, elles sont pilotées par Ligier-Laffite, Paoli-Couderc et Laurent-Marche-Delalande. Le premier équipage signera le 16ème chrono devant toutes les Porsche Carrera RSR avant d'être disqualifiée bêtement par un ravitaillement non autorisé ! Au Tour de France, Guy Chasseuil passe très près de la victoire après avoir remporté 14 succès sur les 17 épreuves de classement… les autos sont très compétitives, il n'y a pas de doute !
Afin de participer au Tour Auto et au Mans Classic, deux répliques ont été réalisées, conformément à leur configuration du Mans 1973. Celle que nous présentons a été la première construite : il s'agit donc d'une voiture de route transformée sous la supervision de Michel Tetu, l'ingénieur et concepteur de l'auto à l'époque.

After being a racing driver of note, Guy Ligier decided to convert to sports car manufacturing. After the short lived JS1, the JS2 appeared in 1971 (the name JS being used in memory of his friend Jo Schlesser, who died at the Formula 1 Grand Prix de France in 1968). On the base of a backbone chassis, a polyester body designed by Pietro Frua was grafted on to the chassis. The car was powered by a V6 Ford from the Capri 2600 RS initially, but was soon replaced by the Maserati V6, mated to a Citroën SM's gearbox. Soon enough, Ligier wanted to go back to competing and so, two racing cars were prepared and entered into the 24 Hours of Le Mans and the Tour de Corse from 1972, under the BP colors.
In 1973, with Citroën supports', Guy Ligier focused on a strong sports program. Still in BP colors, the JS2, even more advanced, were subjected to considerable aerodynamic work that focused on the front apron spoiler and the wheel arches. At the 24 Hours of Le Mans, the cars were driven by Ligier-Laffite, Paoli-Couderc and Laurent-Marche-Delalande. The first team finished at 16th, ahead of Porsche Carrera RSRs, before they were stupidly disqualified for unauthorized refueling! In the Tour de France, Guy Chasseuil came very close to victory after winning 14 of the 17 stages… the cars were very competitive, there was no doubt!
To participate in the Tour Auto and Le Mans Classic, the car need to be configured as per Le Mans 1973 specifications. The one we are presenting was the first one built: it is therefore a road car that has been transformed under the supervision of Michel Tetu, the engineer and the designer of the car at that time.
The frame has been reconditioned and lightened and a roll bar integrated. The front and rear panels and the wings have









Le châssis est reconditionné et allégé avec intégration d'un arceau de sécurité. Les capots avant et arrière ainsi que les ailes sont modifiées. Suspensions rabaissées, rotules Unibal et amortisseurs koni réglables, barre stabilisatrice, freins AP Racing, disques ventilés et étriers à 4 pistons s'ajoutent à la liste des modifications. Bien entendu, les réservoirs d'essence, le faisceau électrique et le refroidissement de la mécanique ont été refait.
Le moteur V6 Maserati est alimenté par trois carburateurs Weber 48 et développe 250 ch. Les culasses spéciales (provenant d'un moteur compétition d'époque), pistons légers, bielles en acier et arbres à cames de compétition à grosse ouverture font également partie des modifications. Le carter d'huile est cloisonné, un échappement inox réalisé sur mesure et le double disque d'embrayage provient de chez AP Racing. Enfin, la boîte de vitesses a été allégée, avec une sortie spéciale et une pompe de refroidissement.
Voilà une courte description des travaux menés sur cette voiture, qui montre la détermination de son propriétaire de rester scrupuleusement fidèle à la configuration d'époque. Envie de participer à une des grandes épreuves historiques au volant d'une auto singulière, performante, et facile à prendre en main? La voilà…

been modified. The suspensions have been lowered, rose joints added and adjustable Koni shock absorbers put, a stabilizer bar has been added, brakes are AP Racing ventilated discs with 4-piston calipers, amongst other changes made.
Of course, the fuel tank, the electrical wiring and the cooling systems have all been remade.
The Maserati V6 engine is aspirated by three Weber 48 carburetors and develops 250bhp. The special cylinder heads (from a competition engine), lightweight pistons, steel connecting rods and camshafts are also part of the changes.
The oil pan has been partitioned, a custom-made stainless steel exhaust system added, and double clutch disc was obtained from AP racing. Finally, the transmission was lightened, with special cooling and a coolant pump.
A short description of the extensive work done on this car, shows the determination of the owner to remain scrupulously faithful to period configuration. So, do you want to participate in one of the great historical events at the wheel of a distinctive, efficient, and easy sports car to drive? Then, here is the opportunity…

162 1974 ALPINE A310 V6 « POISSON DIEPPOIS »

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

- ➤ Voiture mythique et dotée d'un historique limpide
- ➤ Dans les mains de son premier et unique propriétaire/pilote
- ➤ Eligible au Mans Classic

- ➤ *Legendary car with known history*
- ➤ *In the hands of its first and only owner/driver*
- ➤ *Eligible for Le Mans Classic*

200.000 – 300.000 €

Dans l'histoire de la marque Alpine, qui devrait renaître sous peu de ses cendres comme le Phénix mythique, la participation de l'Alpine A310 « Poisson Dieppois » aux 24 H du Mans 1977 occupe une place à part et aura contribué à construire l'image de la marque française auprès des amateurs. Fait moins connu, cette voiture a débuté sa vie comme le premier prototype usine A310 V6 dont le grand pilote Mauro Bianchi a largement participé à sa mise au point.

LE PROTOTYPE USINE

En effet, en 1974 l'A310 apparaît comme sous motorisée. Il est donc décidé par Alpine d'y installer un moteur prototype, mis au point par une nouvelle équipe de jeunes ingénieurs de l'usine Renault Gordini de Viry Châtillon. Jean Pierre Boudy (qui allait ensuite être le père des moteurs des Turbo16 et du V10 des Peugeot du Mans) en partant du bloc moteur du V6 PRV, allait mettre au point un moteur 2,8 litres très léger à injection Lucas, avec des culasses spécifiques et une distribution typée compétition qui développait 300cv, soit le double d'un PRV ! L'étude du proto sera menée par Henri Gauchet et Richard Bouleau, et le montage par Claude Foulon et André Renut. La base sera une caisse de 310 1600, mais très allégée, avec donc une poutre ronde et non carrée comme sur les V6 et les dernières berlinettes 1600sx. La boite est une ZF 5DS25, identique au proto A220. L'aérodynamique est mise au point par Marcel Hubert, plus habitué à travailler sur les fameux protos alpine du Mans (M63, M64, A210 et A220) qui utilisera des ailes « bulles » de berlinette et un gros aileron. Ainsi équipée elle est dévolue à Mauro Bianchi, le célèbre pilote et metteur au point de la marque de Dieppe, afin qu'il effectue pendant l'hiver 74/75 de nombreux essais sur la piste de Dijon. Dès les premiers tours de roues, l'auto s'avère ultra performante au point de tourner 3 secondes plus vite que les meilleures GT du moment (en l'espèce les Porsche 911 Turbo) !
Malgré ces résultats prometteurs, Renault décide d'arrêter le projet du fait du coût excessif du moteur. Le prototype A310 est stocké dans un coin du service compétition… jusqu'à ce qu'il soit découvert en 1975 par Bernard Decure, normand d'origine, qui travaillait alors comme inspecteur technique au service après vente de la marque de Dieppe. Pilote reconnu sur circuit et en courses de côtes au volant d'un prototype de berlinette Gr.5 lors des saisons 75 et 76, il parvient grâce à l'aide de Mauro Bianchi à en faire l'acquisition le 14 avril 1976, mais sans son moteur Boudy ZGS1 qui était retourné à Viry Châtillon…



L'AVENTURE DU MANS

C'est un certain Hervé Poulain qui donnera l'idée à Bernard Decure de s'engager au Mans avec ce prototype, en lui lançant un défi lors d'un repas au restaurant des Hunaudières au Mans pendant une course sur le circuit Bugatti. La première mission du Normand fut de trouver un sponsor… ni plus ni moins qu'à Dieppe, à la Chambre de Commerce gestionnaire du port de pêche : elle promouvait alors le poisson pêché dans ce port

In the history of the Alpine marque, now set to rise from the ashes like the mythical Phoenix, the participation of the « Poisson Dieppois » Alpine A310 in the 1977 Le Mans 24 Hours holds a special place, which helped to build the image of the French marque in the eyes of enthusiasts. Less well known is the fact that this car started its life as the first factory prototype A310 V6, developed with the help of the great driver Mauro Bianchi.

THE FACTORY PROTOTYPE

In 1974, the A310 appeared to be under-powered. Alpine decided to install a prototype engine, developed by a new team of young engineers from the Renault Gordini factory in Viry Châtillon. Jean Pierre Boudy (who would go on to create engines for the Turbo16 and V10 Peugeots for Le Mans) used the engine block from the V6 PRV to develop a lightweight 2.8-litre Lucas injection engine, with specific cylinder heads and a competition-type set-up that produced 300bhp, double that of the PRV ! Henri Gauchet and Richard Bouleau were in charge of the prototype design, Claude Foulon and André Renut responsible for building it. They used the lightened body of a 310 1600 as a base, but with a rounded tubular backbone, rather than square as on the V6s and the last 1600sx berlinettas. It was given the ZF 5DS25 gearbox like in the A220. The aerodynamics were attended to by Marcel Hubert, who had worked on the famous Alpine Le Mans prototypes (M63, M64, A210 et A220), and it was given the « bubble » wings and a large spoiler. Thus equipped, the car was handed to Mauro Bianchi, the renowned racing driver and development technician for the marque from Dieppe. During the winter of 1974/75 he tested the car extensively on the circuit at Dijon. From the start, the car proved itself to be hugely powerful and took three seconds off the lap time of the best GT cars at that time (in this case, the Porsche 911 Turbos) ! In spite of these promising results, Renault decided to halt the project due to the excessive cost of the engine. The A310 prototype was tucked away in the corner of the competition servicing department, and stayed there until it was discovered in 1975 by Bernard Decure. Decure, originally from Normandy, was working as the technical inspector following the sale of the Dieppe-based manufacturer. Known for racing a Group 5 berlinetta prototype on circuits and hillclimb events during the 1975 and 1976 seasons, he succeeded in buying the car with the help of Mauro Bianchi on 14 April 1976. However, it was without its Boudy ZGS1engine which had been returned to Viry Châtillon…

THE LE MANS ADVENTURE

It was a certain Hervé Poulain who gave Bernard Decure the idea of taking part at Le Mans in this prototype, by suggesting the challenge during a meal at the Restaurant des Hunaudières at Le Mans during a race on the Bugatti circuit. The first task for the man from Normandy was to find a sponsor, and he looked no further than Dieppe, to the fishing





Quelle a été ma stupéfaction, en lisant le livre consacré à l'Alpine A310 Poisson Dieppois publié en 2014, que j'étais à l'origine de ce défi entrepris par un jeune pilote talentueux mais désargenté de participer aux 24 Heures du Mans. J'avais oublié cette provocation inoubliable chez Génissel mais gardais le souvenir de cette Alpine unique, la plus huppée de toutes les A310 et de cette aventure humaine vécue par mes trois amis Decure, Cochise et mon idole Thérier !

Hervé Poulain

I was astonished to read, in the book about the Alpine A310 Poisson Dieppois published in 2014, that I was the instigator of this challenge undertaken by a young, talented and penniless driver to take part in the Le Mans 24 Hour Race. I had forgotten this unforgettable dare at Génissel but do remember this unique Alpine, the best of all the A310s, and the great adventure undertaken by my three friends Decure, Cochise and my idol Thérier !

Hervé Poulain

réputé avec le slogan « Poisson Dieppois, Poisson de Choix » : celui-ci donnera définitivement son appellation à l'Alpine A310 prévue pour le Mans 1977 !
Aidé par des passionnés travaillant chez Alpine, l'auto fut mise à nue, les trains roulants enlevés ainsi que la résistante boite ZF demeurée à sa place. Le règlement fixait le poids à 925kg, il allait donc être nécessaire de la rendre conforme aux règlements de la catégorie GTP des 24 Heures. Le styliste maison d'Alpine, Yves LeGal, réalisera une maquette avec la fameuse décoration Poisson Dieppois ensuite mise en œuvre par André Pierre Le Guen, qui fabriqua les publicités adhésives. Le kit carrosserie du prototype fut remplacé par le kit ailes larges « groupe 5 » déjà vu depuis la fin 1976 sur la 310 de rallye mise au point pour Fréquelin et qui devait être championne de France en 1977. Un gros aileron et un bouclier complètent l'aérodynamique de la voiture. Cette carrosserie, particulièrement belle et agressive, permettra de monter des jantes très larges à écrou central, mises au point spécialement par Camille GOTTI pour Bernard Decure. De même, le freinage fut profondément modifié avec des disques ventilés de Citroën CX et des pinces de freins ATE à 2 et 4 pistons. De nombreux renforts sont adaptés sur le châssis et la caisse pour lui permettre d'effectuer les dures 24 heures de l'épreuve. Les suspensions sont durcies et montées sur rotules Unibal. Le gros réservoir d'essence souple de 90 litres est fabriqué par la société Superflexit de Courbevoie fournisseur de réservoirs homologués pour l'aviation et fabriquant depuis 1968 des réservoirs centraux des berlinettes usine. Les vitres latérales seront en polycarbonate de type Makrolon, et enfin l'accessibilité de l'ensemble mécanique est étudiée en permettant l'accès au moteur par le démontage complet de l'ensemble arrière lunette/aileron/jupe.
Concernant le moteur, si Bernard Decure reçu de nombreuses promesses de certains dirigeants de Renault pour récupérer le fameux moteur Boudy de 300cv, il du finalement préparer en urgence un moteur « maison » avec l'aide de la Française de Mécanique de Douvrin dans le Nord, qui fabriquait les moteurs V6 pour Renault, Peugeot et Volvo (le fameux PRV) et qui équipait les A310 de série. Pistons Mahle, carter sec, triples corps Weber 46, arbres à cames Renault Sport rallye devaient permettre de tirer 225cv au banc Alpine du V6 PRV.

port's Chamber of Commerce. The port's slogan « Poisson Dieppois, Poisson de Choix » (The fish from Dieppe is the fish of choice), gave the Alpine A310 its name for the 1977 Le Mans race ! Assisted by enthusiasts working at Alpine, the car was stripped down, the running gear removed, although the strong ZF gearbox remained in place. The car needed to conform to the regulations for the GTP category of the 24 Hours, with a weight restriction of 925kg. The design engineer at Alpine, Yves LeGal, produced a maquette with the famous Poisson Dieppois logo, and this was carried out by André Pierre Le Guen, who produced advertising stickers. The prototype body was replaced with a « Group 5 » body kit with wide wings, already seen at the end of 1976 on Fréquelin's 310 rally car which became French Champion in 1977. A large spoiler and bumper completed the aerodynamic features. This body, aggressive and attractive, was built to accommodate very wide, centrally-fixed wheels, developed specially by Camille GOTTI for Bernard Decure. The brakes were completely overhauled and fitted with ventilated discs from the Citroën CX, and 2 and 4-piston ATE brake calipers. The chassis and body was strengthened to enable the car to endure the tough 24-hour challenge. The suspension was stiffened and mounted on Unibal joints. A large, flexible 90-litre fuel tank was made by the company Superflexit in Courbevoie, who supplied fuel tanks homologated for aviation purposes, and had been supplying the fuel tanks for the factory berlinettas since 1968. The side windows were Makrolon polycarbonate. Finally, to make the engine completely accessible, the body was designed so that the rear windscreen/spoiler/skirt could be easily removed.
Although Bernard Decure was given numerous assurances by various senior figures at Renault that the famous 300 bhp Boudy engine would be retrieved, finally as a matter of urgency, he was forced to prepare a « house » engine with the help of the Française de Mécanique in Douvrin in the North of France, who built V6 engines for Renault, Peugeot and Volvo (the famous PRV) and equipped the A310 production model. Mahle pistons, dry sump, triple-bodied Weber 46 and Renault Sport rallye overhead cams all helped to extract 225 bhp from the Alpine V6 PRV engine used.

L'ENGAGEMENT AUX 24 H DU MANS 1977

Deux pilotes sont engagés aux côtés de Bernard Decure : Jacky Cauchy, un fin pilote de course de côte, bien connu pour courir sous le surnom « cochise » sur une berlinette ex-usine et bien sûr le célèbre normand, champion du monde des rallyes et titulaire de multiples victoires : Jean Luc Thérier, qui vient de quitter la marque Alpine à regret en 1976 après le départ de Jacques Cheinisse remplacé par Gérard Larousse. L'Ecurie Brayonne commence donc les essais du Mans, avec une A310 qui se révèle immédiatement très confortable, efficace et collée à la route, mais dont les 220 cv sont un peu faibles par rapport aux 500cv de certaines Porsche 911. De ce fait, la vitesse de pointe dans la ligne droite des Hunaudières ne pouvait dépasser les 256 km/h ce qui était déjà un exploit ! Entre pluie et beau temps, l'A310 Poisson Dieppois parviendra tout de même à arracher la 51ème position sur la grille de départ! Thérier signera le meilleur chrono, en 4'31"1.
Le samedi 11 juin 1977, l'Alpine rouge et bleue numéro 87 se présente donc sur la ligne de départ, avec Bernard Decure au volant. A 16H les voitures s'élancent… et après 11 heures de course, le Poisson Dieppois pointe à la 29ème place ! Malheureusement dans la nuit, des problèmes de chauffe moteur de plus en plus fréquents conduisirent l'équipage, la mort dans l'âme à l'abandon à 6h47.
La cause de la panne sera détectée au démontage : un tube d'eau positionné dans la poutre avait une fuite après de nombreux démontages… Presque rien, mais l'aventure marquera les esprits, et la belle A310 rentrera au panthéon de

PARTICIPATION IN THE 1977 LE MANS 24 H

Two drivers joined Bernard Decure to take part in the race: Jacky Cauchy, an excellent hillclimb competitor, well known for competing under the name « cochise » in an ex-factory berlinetta, and the celebrated Normandy driver, world rally champion and multiple race-winner : Jean Luc Thérier, who had just reluctantly left Alpine in 1976, following the departure of Jacques Cheinisse who was replaced by Gérard Larousse. The Ecurie Brayonne began testing at Le Mans, in a A310 that felt comfortable straight away, efficient and glued to the tarmac, if a little underpowered at 220 bhp, compared to the 500 bhp available to certain Porsche 911s. For this reason, they could only achieve a top speed of 256 km/h along the Mulsanne Straight, which itself was quite a challenge ! With a mix of sun and rain, the A310 Poisson Dieppois still managed to qualify 51st on the starting grid ! Thérier achieved the best time of 4'31"1. On Saturday 11 June 1977, the red and blue Alpine number 87 lined up at the start, with Bernard Decure at the wheel. At 16.00 the cars set off and after some 11 hours of racing, the Poisson Dieppois had climbed to 29th place ! Unfortunately, during the night, increasingly frequent problems with the engine overheating forced the devastated team to retire the car at 6h47. The cause of the problem was discovered when the car was dismantled : a leaking water pipe that had been taken on and off many times....Almost nothing. However the adventure raised the spirits and the beautiful A310 entered the Alpine history books for the wonderful human adventure it represented, as well as for its stunning profile and memorable livery.









l'histoire de la marque Alpine par la belle aventure humaine qu'elle représentait, jointe à une ligne à couper le souffle et une décoration qui fera date.

L'ENGAGEMENT AUX 24 H DU MANS 1978

Bernard Decure décide alors de réinscrire l'Alpine au Mans 1978. Le sponsor change, il s'agit de Behar Électricité Moteur et la déco devient bleu et blanche. Le moteur est nettement amélioré, permettant d'atteindre 290cv. L'équipage prévue est composé de B. Decure, Guillaume de Saint Pierre, un autre pilote normand sur Alpine très connu, auteur des téléfilms « pilote de course » qui ont enchanté une génération d'amateur d'Alpine, et Denis Morin pilote « Elf ». Après plusieurs gros problèmes aux essais (feu moteur, casse de transmission) l'Alpine se retrouve suppléante de la Lancia Stratos Turbo châssis long numéro 89 engagée par l'écurie Aseptogyl avec Christine Dacremont et Mariane Hoepfner. L'A310 portant le numéro 73 ne prendra pas le départ de ces 24H du Mans.

LA FIN DE CARRIERE DU POISSON DIEPPOIS

L'Alpine apparaît en mai 1978, à la course de côte de Neufchâtel en Bray, encore dans sa décoration du Mans 78 et signe le meilleur temps du groupe 5. En 1979, 1980, 1982 et 1983 l'Alpine est engagée sur le championnat européen des circuits ainsi qu'au Rallye Jeanne d'Arc qui se déroule autour de Rouen (évidement!). Bernard Decure dispose de deux moteurs pour l'engager: le moteur à injection et le moteur à carburateur, qui grâce aux pièces fournies par Welter et Meunier de WM, atteint désormais 260cv. En 1985, l'A310 groupe 5 est repeinte en Bleu Alpine, pour ses dernières participations. Elle prend sa retraite en 1986. Quelques années après, Bernard Decure lui redonne sa bien connue décoration « Poisson Dieppois, Poisson de choix » Cette voiture mythique pour la marque Alpine a été invitée au Mans Heritage Club lors du Mans Classic 2014. Si elle est en état de rouler, une sérieuse révision pour reprendre le chemin de la compétition historique sera nécessaire. De nombreuses pièces sont fournies avec la voiture : 18 jantes neuves Gotti en 10 et 14 pouces, avec leurs pneus, éléments de train avant et arrière, ainsi que le moteur à injection Lucas refait à neuf il y a quelques années. Le moteur actuellement installé dans le « Poisson Dieppois » est celui à carburateurs qui équipait la voiture lors du Mans 1977, mais évolué et refait par Marc Guerbeur (ingénieur moteur chez Renault) pour atteindre 240 cv.

L'Alpine A310 groupe 5 « Poisson Dieppois » est une occasion rare d'acquérir le modèle unique d'A310 ayant participé aux 24 H du Mans et éligible au Mans Classic. Dans un état d'origine exceptionnel et à l'historique limpide car n'ayant jamais changé de mains, elle représente une part de l'histoire de la marque en compétition réalisée par des privés, même si ceux ci étaient pour la plupart issus de l'usine de Dieppe ou de Renault. Une histoire de Gentlemen drivers… l'essence même de la célèbre course Mancelle.

Gilles Vallerian

PARTICIPATION IN THE 1978 LE MANS 24 H

Bernard Decure decided to enter the Alpine for Le Mans again in 1978. The new sponsor was Behar Électricité, the livery changed to blue and white and the engine was upgraded to produce 290 bhp. The team comprised B. Decure, Guillaume de Saint Pierre, another well known Alpine driver from Normandy, creator of the « pilote de course » films that inspired a generation of Alpine enthusiasts, and « Elf » racing driver Denis Morin. Following serious problems in testing (engine fire, broken transmission), the Alpine found itself overtaken by the Lancia Stratos Turbo, long chassis, number 89 entered by the Ecurie Aseptogyl of Christine Dacremont and Mariane Hoepfner. The A310, number 73, did not make the start of this Le Mans 24 Hour Race.

THE END OF THE POISSON DIEPPOIS' CAREER

The Alpine appeared again in May 1978 in the Neufchâtel en Bray hillclimb, still wearing its Le Mans 78 livery and recorded the fastest time in Group 5. In 1979, 1980, 1982 and 1983, it participated in the European Circuit Championships and the Rallye Jeanne d'Arc in Rouen. Bernard Decure had two engines at his disposal : the injection engine and the carburettor engine that, with the help of parts supplied by Welter et Meunier of WM, now produced 260 bhp. In 1985, the Group 5 A310 was repainted Alpine Blue, for its last competitive events, and retired in 1986. A few years later, Bernard Decure restored its well-known « Poisson Dieppois, Poisson de choix » livery. This car, an Alpine legend, was invited to join the Le Mans Heritage Club, at the 2014 Le Mans Classic. Although the car is driving, substantial work would be required to make it race-ready for historic motorsport events again. Numerous spare parts come with the car : 18 new 10-inch and 14-inch Gotti wheels with tyres, elements of both front and rear axles, and the Lucas injection engine that was rebuilt a few years ago. The « Poisson Dieppois » currently has the carburettor engine installed that was used at Le Mans in 1977, developed and reconditioned by Marc Guerbeur (engine builder at Renault) to produce 240 bhp.
The Alpine A310 group 5 « Poisson Dieppois » offers a rare opportunity to acquire the only A310 to have participated in the Le Mans 24 Hour Race and is eligible for Le Mans Classic. In exceptionally original condition, it has continuous, known history, having never changed hands. This car represents a key part of the marque's racing history, undertaken by privateers, that for the main part came from the factory in Dieppe or from Renault. A history of gentleman drivers....the very essence of the famous Le Mans race.

Gilles Vallerian

1 Le Mans 1977, l'impressionnante face avant du « Poisson Dieppois » à l'attaque de Mulsanne !
Le Mans 1977, The impressive front face of the « Poisson Dieppois » in the Mulsanne curve !

2 Premier arrêt au stand lors des 24H du Mans 1977 : Bernard Decure, qui était au volant au départ, avait décidé de s'arrêter rapidement pour attirer sur la voiture et ses sponsors les caméras et appareils photos. Cela a été effectivement une réussite !
First pit stop during the 1977 Le Mans 24 hours: Bernard Decure took the departure and decided to stop quickly to lay emphasis on the car for his sponsors. It was actually a success!

1



Droits réservés

2





163 1970 ALPINE A110 1600 S GROUPE IV – EX JEAN SAUREL

Carte grise française
French title

Châssis N° 16693

➤ Très bel historique
➤ Important palmarès
➤ Voiture fantastique en rallye

➤ *Interesting history*
➤ *Important competition history*
➤ *Fantastic rally car*

90.000 – 140.000 €



D'après les documents délivrés par Alpine, l'A110 1600 S Groupe IV que nous présentons est sortie d'usine le 20 mars 1970, avec le numéro de fabrication 2651. Elle disposait alors d'un moteur type 807-25 et des options "grosse" boite et échappement piste. Elle est vendue neuve à Jean Saurel, pilote talentueux de la région de Nîmes et forte personnalité locale. Il est en effet à l'origine de la création de Radio bleue et de Télé bleue, chaine locale de télévision. Sur le plan sportif, il a notamment remporté en 1969 le Rallye de l'Ile de Beauté (version nationale du Tour de Corse) sur une Alpine 1300 S Groupe 4.
Jean Saurel connaît donc bien la berlinette et prend livraison de sa nouvelle voiture directement chez Alpine où les clés lui sont remises par Jacques Cheinisse. Après l'avoir immatriculée 300 PN 30, il va l'engager dans de très nombreux rallyes en 1970 et 1971, remportant quelques victoires au classement général dont le Rallye de la Lozère, le Rallye du Mont-Blanc et le Critérium des Cévennes (voir palmarès). Il termine sixième au Grand National Tour Auto 1970.
Il va ensuite se séparer de sa voiture, puis en perdra la trace dans le courant des années 1970. Ayant conservé une clé de rechange dans la tirelire de sa fille, il n'aura de cesse d'essayer de la retrouver, ce qu'il parviendra à faire fin 2003. La voiture est en Corse depuis 1996, après avoir été immatriculée dans les Bouches-du-Rhône (4637 MG 13) depuis 1986. Elle a un peu changé d'allure et sort d'une remise en état complète, comme en témoigne le texte de l'annonce de vente de l'époque. La coque a été remplacée et elle est désormais équipée d'ailes "boule". Elle ne dispose plus de sa boîte spéciale (364 – 06), mais d'une version 353 à 5 rapports. Elle comporte toujours son réservoir central optionnel de 80 litres, son arceau quatre points et d'autres équipements spéciaux, comme un frein à main hydraulique.
Saurel fait alors préparer spécialement un moteur par son ami préparateur, Jean Ratier, qui réalise un travail très soigné. Cette préparation est telle que, selon Saurel, cette mécanique est beaucoup plus efficace que celle d'origine, ainsi qu'il l'avait confié dans une interview pour RétroCourse. La voiture affiche alors 4 218 km, contre 8 159 aujourd'hui. Passionné d'électronique, Jean Saurel installe même une platine d'interrupteurs électromagnétiques sous le tableau de bord, dont le schéma de commande sera remis avec le dossier de la voiture.
D'après Alpine et Saurel, cette voiture était alors la seule A110 Groupe 4 qui soit encore entre les mains de son premier propriétaire. Jean Saurel reprend le volant et participe encore au Cévennes Classic en 2008, à la Montée Historique de Collias en 2010 et au Rallye Orange-Mont Ventoux en 2011, avant de disparaître en août 2011. La voiture a été remise en route en 2015, les freins revus et la carburation refaite et réglée.

Cette voiture a l'avantage d'avoir été retrouvée par son premier propriétaire, ce qui constitue un gage de continuité historique. Avec un palmarès intéressant, efficace et de belle présentation, elle constitue un billet d'entrée à tous les rallyes et compétitions historiques sur route, voire sur circuit, avec une garantie de plaisir au volant.

According to the documents issued by Alpine, this A110 1600 S Group IV we are offering, left the factory on March 20, 1970, with the serial number 2651. It featured an 807-25 engine and the options "big" gearbox and road exhaust. It was sold new to Jean Saurel, a talented driver from the South of France, and a well-known local personality. In fact, he created the local "Radio bleue" and "Télé bleue", a local TV channel. He won in 1969 the Rallye de l'Ile de Beauté (the national version of the Tour of Corse) in a 1300 S Alpine Group 4.
Jean Saurel was very familiar with the berlinetta and took delivery of his new car directly at the Alpine factory, where the keys were handed over by Jacques Cheinisse. After being registered 300 PN 30, the car participated in numerous rallies in 1970 and 1971, and registered overall victories at the Rallye de la Lozere, the Rallye du Mont-Blanc and the Critérium des Cévennes (see competition history). The car finished sixth in the 1970 edition of Tour Auto.
Saurel then sold the car and lost track of it after 1970. Having kept a spare key in the piggy bank of his daughter, Saurel though did not stop trying to relocate he car, what he finally succeeded in early 2000. The car was in Corsica since 1996, after being registered in the Bouches-du-Rhône (registration 4637 MG 13) since 1986. It was slightly modified and just coming out of a full restoration, as can be seen from the sales advertisement. The body had been replaced and was now equipped with special wings. It no longer had its special gearbox (364-06) but a 353 5 speed version. It still had its optional central tank of 80 liters, its four point roll bar and other special equipment, such as a hydraulic handbrake. Saurel gave the car to his friend Jean Ratier, a competition car tuner, for a special preparation of the engine, which, according Saurel, is much more efficient than the original, as he said in an interview for the magazine RetroCourse. The car then displayed 4,218 km, against 8,159 today. Jean Saurel even installed electromagnetic switches under the dashboard, and the control system will be given with the file of the car. According to Alpine and Saurel, this car was the only A110 Group 4, which was still in the hands of its original owner. He participated in the Cevennes Classic in 2008, at the Montée Historique de Collias in 2010 and the Rallye Orange-Mont Ventoux in 2011, before passing away in August 2011. The car was re-started in 2015, the brakes were serviced and the carburetors rebuilt and set-up.
This car has the special feature of being rediscovered by its first owner, an unusual sign of historical continuity. With a very interesting competition history, and in a beautiful condition, this powerful car is a sure admission ticket to all the rallies and historical events on road or on the circuit, with the added guarantee of immense driving pleasure.


1970, Rallye du Vercors

Droits réservés

PALMARÈS EN NATIONAL

1970 Rallye FLEURS ET PARFUMS
3ème au Scratch 2ème de Groupe

1970 C.C BAGNOLS SABRAN 4ème au Scratch 1er de Groupe

1970 C.C. COLLIAS 3ème au Scratch 2ème de Groupe

1970 Rallye de la LOZÈRE 1er au Scratch 1er de Groupe

1970 Rallye VERCORS VIVARAIS 2ème au Scratch 2ème de Groupe

1970 Rallye du PETROLE Abandon

1970 Rallye du MONT BLANC 1er au Scratch 1er de Groupe

1970 Rallye des ROSES 2ème au Scratch 2ème de Groupe

1970 Grand National Tour Auto 6ème au Scratch 4ème de Groupe

1970 Rallye Tour CORSE 1970 Abandon

1970 Rallye CRITÉRIUM DES CÉVENNES
1er au Scratch 1er de Groupe

1970 Rallye FOREZ Abandon

1971 Rallye CRITÉRIUM ALPIN Abandon

1971 CC COLLIAS 3ème au Scratch 3ème de Groupe 1er de classe

1971 Rallye VERCORS VIVARAIS
4ème au Scratch 3ème de Groupe 3ème de classe

1971 Rallye COUPE DES ALPES Abandon

1971 Rallye du MONT BLANC Abandon

1971 Rallye BAYONNE COTE BASQUE 14ème au Scratch

1971 Rallye TOUR DE CORSE Abandon

1971 Rallye CRITÉRIUM DES CÉVENNES Abandon

164 1963 RENAULT DAUPHINE 1093



Carte grise française
French title

Châssis N° 67145
Caisse N° 1720
Moteur N° 161816
(Type 670-05)

- Propriété de Michel Hommell depuis 1984
- Modèle rare et recherché (2 140 ex env.)
- Restauration superbe

- *In the ownership of Michel Hommell since 1984*
- *A rare and sought after model (about 2,140 made)*
- *Superb restoration*

30.000 – 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Bandes bleues sur toute la longueur, phares de grand diamètre : pas de doute, il s'agit d'une Dauphine 1093, version sportive la plus recherchée de cette fille de Billancourt. De plus, celle-ci provient de la collection d'un amateur inconditionnel de la marque, Michel Hommell. Après avoir disputé la Coupes R8 Gordini dans les années 1960, il est devenu l'éditeur que l'on connaît et qui a lancé des titres comme *Échappement, Auto Hebdo* ou *Auto Passion.* Parallèlement, sa passion de l'automobile et des vieilles pierres l'a amené à créer le Manoir de l'Automobile, dans le village de Lohéac, qui abrite un musée d'une grande richesse.

Il a fait l'achat de la présente 1093 en 1984, alors qu'elle était immatriculée en région parisienne depuis 1982.



Elle a fait l'objet d'une remise en état complète au sein de l'atelier du musée. La mécanique a bénéficié de soins particuliers avec rectification du vilebrequin et remplacement des coussinets et des segments. Elle dispose, en outre, de tous les accessoires spécifiques au moteur de la 1093. La boîte de vitesse d'origine a laissé place à une boîte quatre rapports provenant d'une version Export, et l'habitacle est parfaitement conforme aux spécifications de la 1093, avec un tableau de bord noir pour le millésime 1963, des sièges pied-de-poule et skaï marron refaits, un compte-tours à la place du vide-poche à gauche du volant... Comme elle a très peu roulé depuis sa restauration, elle sera à rôder soigneusement avant d'en exploiter toutes les qualités. En très bel état, cette voiture est telle que l'amateur pouvait l'acheter à l'époque, en se rendant chez un concessionnaire de la marque.

Blue stripes along the entire length, large diameter headlights :no doubt, it is a Dauphine 1093 sports version of this most sought after car from Billancourt. In addition, it comes from the collection of an unmitigated enthusiast of the Renault brand, Michel Hommell. After racing in the R8 Gordini Cup in the 1960s, he became the editor and publisher of well-known French automotive titles such as Échappement, Auto Hebdo and Auto Passion. Meanwhile, his passion for cars and old buildings led him to create the Manoir de l'Automobile, in the village of Lohéac, which houses a fine museum of automotive jewels.

Michel Hommell bought this 1093, which had been registered in Paris since 1982, in 1984, The car has undergone a complete refurbishment in the museum's workshop. Mechanicals benefited from special care including a crankshaft adjustment and a bearings replacement. It also features all specific accessories of the 1093 engine. The original gearbox has been changed to a four-speed transmission from the export version, and the cabin is fully compliant with the specifications of 1093, with a black dashboard for the 1963 model year, houndstooth and brown leatherette seats upholstery, a tachometer in place of the storage compartment left of the steering wheel... As car has hardly been used since its restoration, it will need a careful break-in before making the most of its qualities. In a very good condition, this car is today what an enthusiast could buy at that time at an authorized dealership.

165 1956 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT



Titre de circulation irlandais
Irish title

Châssis N° AR 1493.01583

- Historique en course
- État «sortie de grange»
- Apparemment complète et saine

- *Racing history*
- *In a «barn find» state*
- *Apparently complete and healthy*

25.000 – 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Selon les archives du constructeur, la voiture que nous proposons est sortie d'usine le 21 janvier 1956 et a été vendue le 17 février de la même année en Irlande via la société Thompson & Taylor, celle-là même qui importait avant-guerre les fabuleuses 8C 2300 et 2900. La voiture était de couleur rouge et sa première immatriculation (11K 27) date du 10 mars 1956. Deux mois plus tard, elle était engagée par son propriétaire au Rallye des Tulipes qui se déroulait du 6 au 12 mai 1956. Le programme mentionne cette participation en catégorie 2, voitures de série, sous le nom "Lyal D.G. Collen - Mrs. EA Collen", nationalité irlandaise, ville de départ Noordwijk, sur la côte des Pays-Bas. De ce rallye, la voiture garde en souvenir une plaque ronde vissée au sommet du tableau de bord, qui comporte aussi une lampe de lecture de carte au bout d'un flexible. La voiture est également équipée d'un autoradio.



Lyal Collen était héritier d'une des familles les plus riches d'Irlande, à la tête d'une importante société de construction. Cette voiture a été découverte en 2013 dans un manoir proche de Dublin alors qu'elle était dans la famille de son second propriétaire toujours immatriculée avec ses plaques d'origine telles qu'on peut les voir sur les photos prises lors de sa participation au Rallye des Tulipes 1956. Ce coupé Sprint se présente aujourd'hui en état "sortie de grange", avec sa peinture d'époque. Complète et toujours équipée de sa mécanique d'origine (numéros concordants) notre petit coupé a même conservé sous ses housses en simili noir ses sièges d'origines de couleur rouge et grise apparemment bien préservés.
Particulièrement recherchée dans cette première version encore faite à la main dans les ateliers du grand Nuccio Bertone, ce coupé Sprint conjugue au charme de l'origine un passé riche de sa participation à un des Rallyes les plus sportifs de son époque.

According to the manufacturer's records, the car we are offering rolled out of the factory on January 21, 1956 and was sold on February 17 of the same year in Ireland through the company Thompson & Taylor, the same one that used to import the fabulous prewar 8C 2300 and 2900. The car was red originally and its first registration (11K 27) is dated March 10, 1956. Two months later, the owner entered the car into the Tulip Rally (Tulpenrallye), which took place from May 6 to 12, 1956. The program mentions the car's participation in class 2, stock cars, in the name of "Lyal D G Collen - Mrs. E A Collen", both Irish, departing from Noordwijk, on the coast of The Netherlands. Of this rally, the car retains a plaque screwed on to the top of the instrument panel, which also includes a map reading lamp at the end of a hose. The car is also equipped with a radio.
Lyal Collen was heir to one of the richest families of Ireland, at the head of a large construction company. This car was discovered in 2013 in a mansion near Dublin while it was with the family of its second owner, still registered with its original registration plates, such as the ones that we can see in photos taken during its participation in the Tulip Rally of 1956. This coupe Sprint is today in a "barn find" state, with its old paint. Complete and still equipped with its original mechanicals (matching numbers) this little coupe has still has under its black faux covers, the seats in red and gray, which are apparently well preserved.
Particularly sought in this first version when it was still handmade in the workshops of the great Nuccio Bertone, this Sprint coupe combines the charm of the original with its rich history of having participated in one of the most competitive of rallies of its time.

166 1976 LANCIA STRATOS

Carte grise française
French title

Châssis N° 829AR0*001735
Coque N° 329

- Une légende des rallyes
- Qualités routières exceptionnelles
- Superbe présentation d'origine

- *A legendary rally car*
- *Exceptional handling*
- *Superb original condition*

350.000 – 450.000 €

Proposé par le Nuccio Bertone au Salon de Turin 1970, le prototype Stratos est d'abord équipé d'un quatre-cylindres Fulvia HF. Très remarqué, ce coupé très bas débouche sur une version quasi définitive un an plus tard, avec un moteur V6 d'origine Ferrari. La décision de construire une petite série de Stratos est prise en mars 1971 pour que Lancia puisse disputer le Championnat du Monde des Rallyes. La suite est un chemin couronné de lauriers, avec trois titres de Championne du Monde en 1974, 1975 et 1976.

When it was introduced by Nuccio Bertone at the 1970 Turin Motor Show, the prototype Stratos was powered by the four cylinder Lancia HF engine. This ultra low coupe emerged a year later in its final form powered by a Ferrari V6 engine. The decision to manufacture a short series of Stratos was taken in 1971 so that Lancia could compete in the World Rally Championship. The outcome was an unqualified success, three consecutive World Championships in 1974, 1975 and 1976.

La Lancia Stratos que nous présentons est une version "Stradale" de 1976, longtemps restée en Italie et n'ayant connu que quatre propriétaires. Cette voiture, tellement agile en rallyes et courses de côte, n'a pourtant jamais participé à aucune manifestation de ce type à son époque. Après les propriétaires italiens, le dernier est un collectionneur français qui a pu profiter de cette superbe Stratos lors de deux importants rallyes historiques internationaux, le Rallye de Toscane 2014 et le Tour Auto 2015. Lors de cette seconde épreuve, l'équipage Artcurial qui était à bord d'une Lotus Elite a

We are offering a 1976 Lancia Stratos in the Stradale or Street version. This car has spent most of its life in Italy and has only had four owners. Despite being perfect for rallying and hill climbs, this car was never used in competition in period. After the italian owners, the car was aquired by the current French owner who took advantage of his superb Stratos to enter the 2014 Tuscany Rally and the 2015 Tour Auto. In this latter event, Team Artcurial ran in convoy with the Stratos in their Lotus Elite and can vouch for the owner's skill and ability at its wheel. His consistency earned him ninth place in the

pu côtoyer cette voiture sur les circuits et constater la classe et l'aisance avec laquelle son propriétaire la pilotait. Sa constance lui a permis de décrocher la neuvième place au classement régularité, tout en remportant l'étape exigeante du circuit de Pau-Arnos, en régularité également. A l'issue du rallye, le propriétaire a confirmé le bon fonctionnement de la voiture, sans consommation particulière d'huile et d'eau. Pour prendre part à cette prestigieuse épreuve, elle a été équipée d'un extincteur et de harnais démontables, mais les ceintures d'origine sont encore présentes. Elle a reçu pour l'occasion quatre pneus Michelin XWX qui l'équipent encore, en très bon état.

regularity classification as well as victory in the demanding regularity classification on the Pau Arnos circuit. At the end of the rally, the owner confirmed the car had performed perfectly and used virtually no oil or water. To conform with the regulations, the car was fitted with a fire extinguisher and detachable harnesses, the original safety belts are still on the car. A new set of Michelin XWX tyres were fitted for the event. They are still on the car and in good condition.
Straight after each of these rallies the car was taken to Normandie Moteur Service for servicing. Its red paintwork is in very good condition and its interior trimmed in Alcantara

Au lendemain de chaque rallye auquel a participé l'actuel propriétaire, une révision était effectuée chez Normandie Moteur Service. Aujourd'hui, sa peinture rouge est très belle et son intérieur en Alcantara beige magnifique d'origine, avec moquettes orange dans la plus pure tradition des années 1970. Le tableau de bord d'origine se trouve dans un état remarquable. Cette très belle Stratos permettra aux heureux pilotes de vivre un fantastique retour dans le passé, à l'époque où la Stratos remportait le Championnat du monde des Rallyes. Qui ne rêverait de prendre le volant d'une telle légende, surtout dans un tel état de fraîcheur ?

is in beautiful original condition. Its orange carpets will take you straight back to the Seventies. This dashboard is complete and in very good order. This lovely Stratos will encourage its lucky drivers to travel back in time to those happy days when Stratos carried off their World Championships. Who couldn't resist dreaming of taking the wheel of this legendary, mint condition Stratos?









167 1989 FERRARI TESTAROSSA

Titre de circulation Suisse
Dédouanée en France
Swiss title
EU customs cleared (in France)

Châssis
N° ZFFSA17S000079068
Moteur N° F113A04015248

- Ferrari emblématique des années 80
- Coloris peu courant
- Lignes anticonformistes

- *An iconic Ferrari from the 1980s*
- *Unusual color*
- *Anti-conformist design*

100.000 – 150.000 €

Voici une Ferrari qui a fait rêver toute une génération de passionnés lors de sa présentation au Salon de Paris 1984. Elle est équipée d'un bloc-moteur central arrière 12 cylindres à plat, 48 soupapes, de 4943 cm3, développant 390 chevaux et s'avère capable d'atteindre les 290 km/h. Le modèle présenté a été vendu neuf en Suisse par Ferrari Border AG, en avril 1989. Sa robe arbore une originale livrée blanche d'origine (Bianco Fer 100) et la peinture semble visiblement d'origine. L'intérieur, avec sa sellerie en cuir rouge et ses moquettes noirs, est en excellent état. On y trouve un autoradio Blaupunkt K7 avec un chargeur de six cassettes intégré sous l'accoudoir central. Cette superbe GT affiche 51 177 km au compteur. Nous avons noté qu'une révision mécanique a été effectuée chez Michel Mercier Automobiles en novembre 2015. Il a été procédé au remplacement des courroies de distribution et des tendeurs, à une vidange d'huile et un changement de filtre, ainsi qu'à une purge du circuit de freins. Nous avons noté un léger enfoncement du fond plat côté gauche. Afin de parfaire cette Testarossa pour une utilisation régulière, il faudra prévoir le remplacement des pneumatiques d'ici peu, la climatisation devra être rechargée et les durites remplacées préventivement. La voiture possède ses carnets, dont son carnet d'entretien tamponné et à jour. Elle dispose aussi de sa trousse à outils complète et de son cric toujours dans la trousse d'origine. Cette GT est un véritable must des années 80, entrée depuis dans la légende Ferrari.

This Ferrari was the fantasy of an entire generation of enthusiast since its launch at the Paris Salon of 1984. It is powered by a rear mid-engine flat-twelve, with 48-valves, 4943cc and developing 390bhp capable of a 290km/h top speed. This model was sold new in Switzerland by Ferrari Border AG, in April 1989. The car features an original white color (Bianco Fer 100) and the paint looks visibly original. The interior, with its red leather upholstery and black carpet, is in excellent condition. There is a Blaupunkt radio cassette with integrated six cassette changer in the center armrest. This superb GT displays 51,177 km on the odometer. A mechanical service was conducted by Michel Mercier Automobiles in November 2015 during which the timing belts and tensioners were replaced, an oil change was carried out, the filter was changed and the brake circuit was bled. We noted a slight dent on the floor at the left bottom of the car. To perfect this Testarossa for regular use, the tires will need to be replaced soon, the air conditioning will need to be recharged, finally a preventive replacement of the hoses will be need.
The car comes with its books and manuals, including its stamped and updated service booklet. It also has its complete tool kit and the jack is still in its original case. This GT is truly a 1980s must have, a superb entry card to the Ferrari legend.











168

7500 KM D'ORIGINE / *7500 KM FROM NEW*

1985 FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE

Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis
N° ZFFLA13S000058519

- Première main, 7500 km d'origine
- Sortant de révision complète
- Etat exceptionnel

- *Firsthand, 7,500 km from new*
- *Just out of a thorough overhaul*
- *In exceptional condition*

95.000 – 145.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Le coupé 308 GTB est présenté en première mondiale au Salon de Paris 1975. Il ne porte plus les insignes Dino, bien qu'il soit directement dérivé de la 308 GT4. Pour le dessin de la carrosserie, Ferrari fait appel à Pininfarina qui a réussi un chef d'œuvre : " un harmonieux mélange des lignes de la 246 GT et de la BB " explique Antoine Prunet. Au Salon de Francfort, en septembre 1977, est présentée la 308 GTS. Pininfarina a réutilisé ici le principe du toit amovible qui, lorsque la voiture est ouverte, trouve place derrière les sièges. Début 1981, les Ferrari 308 GTB et GTS sont équipées de l'injection Bosch K-Jetronic, gagnent en facilité d'emploi et en consommation, mais perdent en puissance. Ferrari réagit très vite et équipe les deux versions de la 308 du moteur à quatre soupapes par cylindre, " Quattro Valvole ", puissance et performances redeviennent dignes de la grande marque.

The 308 GTB coupe made making its world premiere at the Paris Salon of 1975. It no longer wears the Dino badges, although it was directly derived from the 308 GT4. For the design of its bodywork, Ferrari went back to Pininfarina who managed a masterpiece: "a harmonious blend of the lines of the 246 GT and the BB" explained Antoine Prunet. At the Frankfurt Motor Show in September 1977, the 308 GTS was unveiled. Pininfarina re-used the removable roof principle, and when the car is open, the targa top was located behind the seats. Beginning in 1981, the Ferrari 308 GTB and GTS were equipped with Bosch K-Jetronic injection, gaining ease of use and consumption, but losing on power. The Ferrari engineers reacted very quickly and soon the two versions of the 308 had four valves per cylinder, giving the car "Quattro Valvole" power and performance was once again worthy of the brand.

La 308 Quattrovalvole que nous présentons a été livrée neuve le 5 juillet 1985 par l'agent de Lausanne à son premier et actuel propriétaire. Il ne l'a que très peu utilisée et elle n'affiche que 7 500 km depuis sa sortie d'usine ! La livrée reste classique en rouge, intérieur cuir noir. L'intérieur se présente dans un état 'comme neuf', n'ayant jamais souffert d'une utilisation intensive ! Elle est équipée d'un autoradio-cassette Pioneer d'époque et sera livrée à son futur acquéreur avec la trousse complète d'origine comprenant le carnet et les manuels ainsi que les trousses à outils. La voiture sort d'une révision complète avec changement des courroies du Garage Donati de Vevey, le grand spécialiste Ferrari. Il ne restera plus à l'acheteur qu'à profiter de cette berlinette si fantastique à piloter, de préférence sur des routes sinueuses pour prendre un maximum de plaisir. Cette 308 est la meilleure opportunité de rouler dans une automobile si peu kilométrée !

The 308 Quattrovalvole on offer was delivered new on the 5th of July 1985 by the Lausanne dealer to its first and current owner. He hardly used the car and the odometer displays 7,500 km! The livery is a classic red, with black leather interior. The interior looks like as if new, having hardly been used! It is equipped with a period Pioneer car stereo cassette and will be delivered to its future buyer with a complete kit including the original books, manuals and toolkit. The car comes out of a comprehensive overhaul, with a change of belts by Garage Donati Garage in Vevey, the famous Ferrari specialist. All the buyer needs to do is to take this fantastic berlinetta, and drive on some beautiful winding roads for the maximum of pleasure. This is an excellent opportunity to drive a car with such low mileage!





FERRARI CLASSICHE CERTIFIÉE, VENDUE NEUVE EN FRANCE, RESTAURÉE PAR FERRARI
FERRARI CLASSICHE CERTIFIED, SOLD NEW IN FRANCE, RESTORED BY FERRARI

169 1972 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA

Carte grise française
French title

Châssis N° 15375

- Certifiée Ferrari Classiche
- Historique français suivi
- Restauration exceptionnelle par Ferrari
- Matching numbers

- *Ferrari Classiche certified*
- *Continuous French history*
- *Outstanding restoration by Ferrari*
- *Matching numbers*

750.000 – 900.000 €

Lamborghini avait ouvert la voie d'une nouvelle configuration, pour les voitures de sport ultra-performantes: celle du moteur central, ce qui permet un abaissement du centre de gravité et une meilleure répartition des poids. Pourtant, lorsque l'on compare la stabilité à grande vitesse d'une Lamborghini Miura et d'une Ferrari Daytona, on peut comprendre le choix d'Enzo Ferrari: la Daytona ne dévie pas d'un pouce alors que la Miura a tendance à lever le nez. Les qualités de la Ferrari ont d'ailleurs été confirmées par ses succès en compétition (dont une victoire au Tour Auto en 1972 avec Andruet/Biche), ce qui n'est pas le cas de la Miura. Après avoir fait l'objet à l'époque de sarcasmes injustifiés de la part de spécialistes, la Daytona bénéficie aujourd'hui d'une incontestable aura qui s'appuie sur plusieurs critères: c'est la dernière Ferrari V12 à moteur avant de cette époque; onctueux autant que rageur, il délivre 352 ch à 7 500 tr/mn, ce qui propulse la voiture à 270 km/h; ses qualités routières sont incontestables, notamment dans les grandes courbes prises à pleine vitesse; elle bénéficie d'une ligne impressionnante tracée par Fioravanti, pour Pininfarina.



Lamborghini paved the way for a new configuration for high-performance sports cars, with a mid-engine format which allowed for a lower centre of gravity and improved weight distribution. However, when comparing the stability at high speed of a Lamborghini Miura and a Ferrari Daytona, one understands Enzo Ferrari's decision: the Daytona doesn't move an inch whereas the Miura has a tendency to lift at the front. Moreover, the Ferrari's attributes were confirmed by success in competition (including a victory in Tour Auto in 1972 for Andruet/Biche), which wasn't the case for the Miura. Having been the object of unwarranted criticism from certain specialists at the time, the Daytona today enjoys an legendary status for several reasons : it was the last front-engined V12 Ferrari from this period ; smooth and ferocious at the same time, it delivered 352 bhp at 7,500 rpm which propelled the car to 270 km/h ; its roadhandling qualities are unrivalled, particularly on large corners taken at speed ; it displays a stunning design by Fioravanti for Pininfarina.







La Ferrari 365 GTB/4 que nous présentons est exceptionnelle. Vendue neuve par l'importateur de la marque Charles Pozzi, le châssis 15375 est livré le 20 mai 1972 à Paris à Mr Claude BERGUIN qui l'immatricule sous le numéro 4867 YG 75. Elle est vendue le 23 août 1973 à Monsieur MULLER sous l'immatriculation 9 SB 57. La concession Pozzi nous a communiqué un grand nombre de copie de factures d'entretien tout au long de la vie de cette Daytona. Dès son acquisition, le propriétaire actuel demande au garage Ferrari Pozzi de procéder à la restauration totale de la voiture. La Daytona est alors complètement démontée, carrosserie mise à nu, tous les organes mécaniques sont refaits en conservant la configuration strictement d'origine en vue de la sévère certification du département Classiche de la marque. L'intérieur bénéficie du même traitement, la sellerie et les moquettes sont refaites chez l'excellent atelier Caribex. Dans cette livrée 'Argento Auteuil', intérieur en cuir noir, cette Daytona est d'une élégance et d'une perfection absolue. Il est évident qu'il s'agit sans aucun doute de la plus belle proposée sur le marché.

The Ferrari 365 GTB/4 on offer is exceptional. Sold new by marque importer Charles Pozzi, chassis 15375 was delivered on 20 May 1972 in Paris to a Mr Claude BERGUIN who registered the car with the number 4867 YG 75. It was sold on 23 August 1973 to Mr MULLER and given registration 9 SB 57. The Pozzi dealership has sent us copies of a host of maintenance bills dated throughout this Daytona's life. On buying the car, the current owner asked the Pozzi Ferrari garage to carry out a full restoration on it. The Daytona was taken to bits, the body stripped, all mechanical elements renewed while keeping strictly to the original configuration, with the rigorous certification criteria of the Classiche department in mind. The interior was subject to the same level of attention, with the upholstery and carpets renewed by the excellent Caribex workshop. Presented in 'Argento Auteuil', with black leather interior, this Daytona is perfection itself and without a doubt the most stunning example on the market.













170 1957 FERRARI 335 SPORT SCAGLIETTI

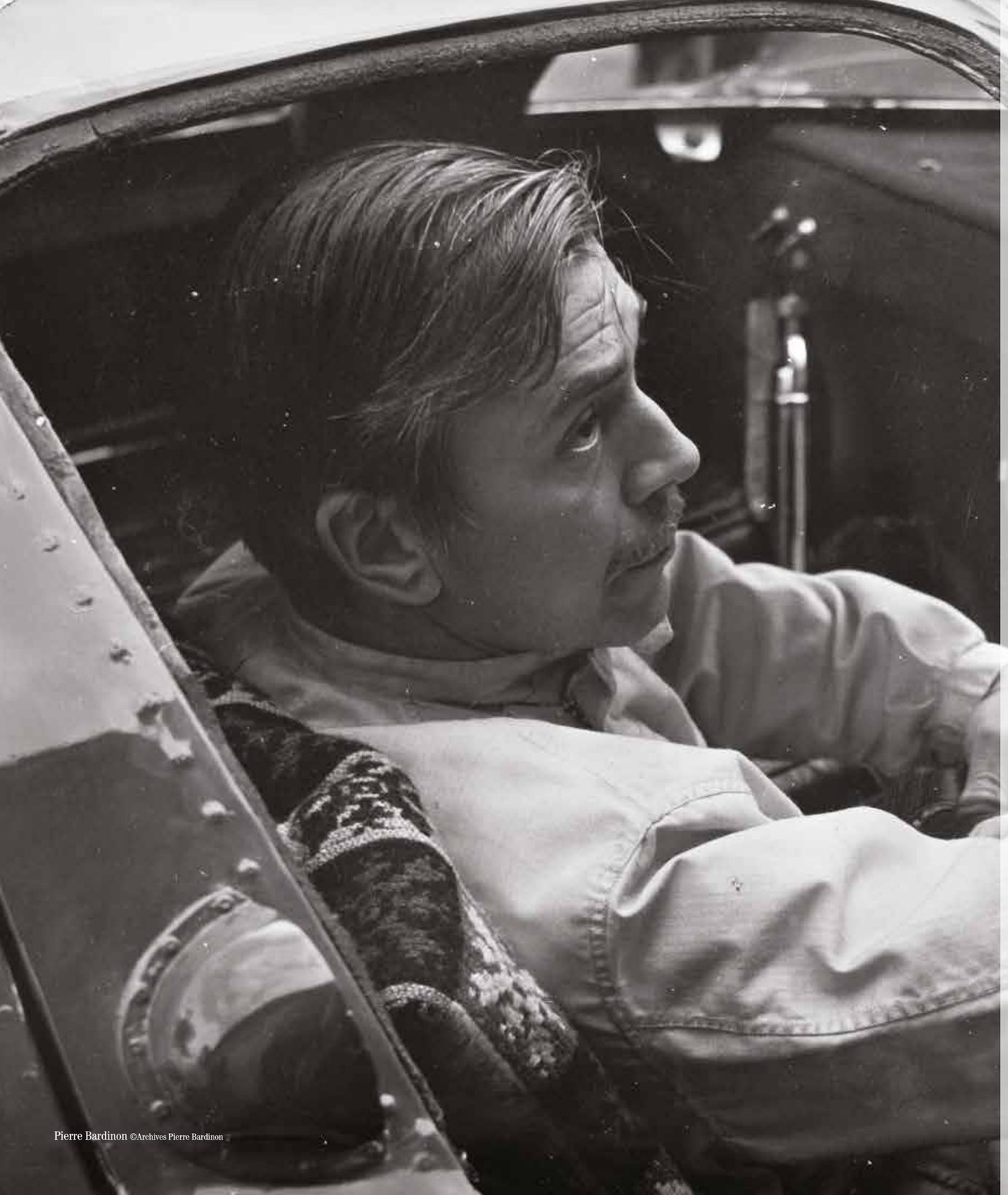
- Voiture exceptionnelle à tous points de vue
- Pilotée par les pilotes les plus célèbres, dont un Champion du monde
- Deuxième aux Mille Miglia 1957
- Victorieuse du Grand Prix de Cuba en 1958
- Dans la Collection de Pierre Bardinon depuis 1970

- *Exceptional in every respect*
- *Driven by the greatest drivers, including a World Champion*
- *Second in the 1957 Mille Miglia*
- *Winner of the 1958 Cuba Grand Prix*
- *In Pierre Bardinon's collection since 1970*

28.000.000 – 32.000.000 €

Châssis type 520/B, N° 0674
Moteur type 141, N° 0674,
Numéro interne 2





Pierre Bardinon ©Archives Pierre Bardinon

PIERRE BARDINON (1931-2012)

Nul mieux que le célèbre historien automobile Karl Ludvigsen ne l'a exprimé, dans son introduction à l'ouvrage At Speed, de Jesse Alexander, publié en 1972. "En plein cœur de la France, près du village d'Aubusson, là où sont fabriquées depuis le XVIe siècle de superbes tapisseries, un homme d'affaires parisien entretient un superbe et coûteux château pour ses loisirs du week-end. Semblable à tous les châteaux de la même époque, avec ses bâtiments et ses communs nichés dans une campagne verdoyante et vallonnée, il évoque une époque agraire, voire féodale, où ce site, le Mas du Clos, réunissait les pouvoirs du seigneur local."

Les environs de ce château ont connu des changements - des changements étonnants. Le jour où je me suis écarté des anciennes écuries et où j'ai dépassé le bâtiment abritant une fantastique collection de Ferrari, j'ai découvert au pied de la colline et se poursuivant sur le vallon d'en face une route spéciale, recouverte d'un bitume impeccable, imitant les sinuosité d'un col alpin et filant sans destination pour revenir à son point de départ après avoir parcouru 3,2 km, comme un Cobra pris de folie courant après sa queue.

Tout en parcourant cette route sans fin avec notre ami commun, Jean Bernardet, j'ai demandé à Pierre Bardinon pour quelle raison il avait fait construire sur sa propriété ce magnifique tracé personnel. "Comme beaucoup d'autres," m'a-t-il répondu, "j'exerce ma profession pendant la semaine et je dépense ce que je gagne sur le sport que je pratique. Pour certains, il peut s'agir du tennis, pour d'autre du polo ou, peut-être, des yachts de luxe. Mon sport, c'est la course automobile. Il était donc logique que je construise ce circuit pour pratiquer mon sport, comme d'autres bâtissent des courts de tennis ou des piscines. Chaque année, je pilote sérieusement entre 40 et 50 heures sur cette piste."

Le point de vue de Pierre Bardinon, exprimé aussi simplement, correspond au bac à sable dont nous avons tous rêvé. Il a commencé à concevoir le circuit, sur le terrain de 150 ha derrière le château, au début des années 1960, et les travaux se sont achevés en 1966. Il collectionnait alors les Bugatti Grand Prix, achetant sa première 35 B en 1948. Sa passion l'a toujours porté vers les machines de course : Delahaye, Talbot, etc. Une de ses préférées était la Jaguar Type D de l'Ecurie Ecosse ayant remporté les 24 Heures du Mans en 1957. D'ailleurs, Jim Clark s'est rendu en 1967 au Mas du Clos et a pris le volant de cette Type D : un grand moment de sa visite. Au fil des ans, presque tous les grands pilotes automobiles ont eu l'occasion de tourner sur ce circuit, mais la règlementation a évolué et l'homologation du Mas du Clos est aujourd'hui contestée, si bien que son avenir est incertain.

La connexion avec Ferrari a commencé en 1963, lorsque Pierre a fait l'acquisition d'une berlinette 250 GT châssis court. Il aimait la sonorité du V12 et, en 1965, il a acheté une 250 LM. La collection a commencé à prendre une tournure plus orientée quand il s'est mis à échanger diverses voitures contre des Ferrari. De par sa nationalité française, il s'intéressait tout particulièrement à celles qui avaient remporté les 24 Heures du Mans et, si je ne me trompe pas, il a réussit à toutes les posséder à l'exception de la 250 LM gagnante de l'épreuve mancelle en 1965. Il m'avait expliqué qu'il avait un accord avec M. Ferrari pour que l'usine fournisse au Mas du Clos un exemplaire de monoplace de F1 ou de machine de sport de la saison précédente (c'est une preuve parmi d'autres de la considération que portait Maranello à cette collection). Pierre Bardinon avait une exigence : que toutes les voitures proviennent de la Scuderia.

Les années passant, la collection a pris de l'ampleur et Pierre a transformé les poulaillers en un superbe musée de plusieurs étages, en pierre. Pour compléter les voitures, il possédait une vaste bibliothèque ainsi que de nombreux objets Ferrari. Il adorait les modèles réduits et la collection qu'il conservait dans son appartement parisien était stupéfiante — tous les modèles étaient fabriqués artisanalement par le grand Michele Conti.Il lui est arrivé de posséder deux GTO simultanément et, en insistant un peu, il a pu convaincre son vieil ami Jess Pourret d'en acquérir une, 3607GT.

Sa cave à vin était tout aussi extraordinaire : Haut Brion, Château Margaux, Petrus, Lafite. Un soir, après le dîner, Pierre nous a invité à goûter quelques crus sélectionnés et, plutôt que de nous ennuyer avec une énumération d'appellations, il a posé les bouteilles sur la table en annonçant : "Voilà un 312, un 412 et un 712." Nous sommes retournés vers nos chambres en titubant, certains d'entre nous carrément à quatre pattes. Pas moi.

J'ai eu la chance par la suite de revenir en groupe, avec le Club Ferrari France, ou seul. J'ai eu aussi le privilège de dessiner cinq affiches d'évènements qui se sont déroulés au Mas du Clos, et j'ai eu l'honneur d'avoir été sélectionné pour faire partie de l'Association Collection Mas du Clos.

Pierre a mené une vie remplie de ce qu'il a aimé. C'était un véritable visionnaire, un passionné en avance sur son temps. Mais surtout, il était généreux de sa passion et il aimait en partager le plaisir.

Chuck Queener

PIERRE BARDINON (1931-2012)

The great automotive historian Karl Ludvigsen probably said it best in his introduction to At Speed by Jesse Alexander published in 1972. "Near the village of Aubusson in central France, where magnificent tapestries have been woven since the 16th century, a Parisian businessman maintains a venerable and expansive château for his weekend pleasure. It is much like other chateaux of its time, with outbuildings and the courtyards set in green and rolling country that evoke memories of an agrarian, even feudal, age when the estate, Mas du Clos, was a power center in that land.

Around this château there have been changes — amazing changes. When I walked out beyond the former stables, past a special museum housing an unsurpassed collection of Ferrari cars, I saw spread before me down a hillside and expanding into the middle distance a special road, immaculately paved in black asphalt, imitating the twists and dips of a Transalpine route but going nowhere, returning to its point of departure and after completing a two-mile journey, chasing its tail like a demented cobra.

As we drove around this endless road with our mutual friend, Jean Bernardet, I asked Pierre Bardinon why he had built a magnificent personal highway on his land. "Like many men," he replied, "I work during the week at my profession and spend my money on my sport. For some it is tennis, for others polo, perhaps, or yachting. My sport is motor racing. Therefore it was logical that I should build this track to practice my sport, just as others might build tennis courts or a swimming pool. Each year I drive seriously here for 40 or 50 hours."

Bardinon's vision, so simply expressed, was the sand box we all dreamed of. He began planning the circuit on the 375-acre estate behind the château in the early 1960's and construction was completed in 1966. He had been collecting racing Bugattis, buying his first Type 35B in 1948. His interest was always the racing car: Delahaye, Talbot, etc. One of his favorites was the ex-Ecurie Ecosse D-Type Jaguar that had won Le Mans in 1957. Jimmy Clark came to Mas du Clos in 1967 and driving that D-Type was a highlight of his visit. Over the years nearly every top racing driver has had the pleasure of Pierre and Yanne's hospitality. Many racing teams had the opportunity to use the circuit but racing has evolved and Mas du Clos is no longer considered safe, it's future, uncertain.

The Ferrari connection began in 1963 when Pierre bought 250GT short-wheelbase berlinetta. He loved the sound of the V12 and in 1965 he bought a 250LM. The collection began to take a more concentrated direction when he started trading various cars for Ferraris. Being French he was particularly interested in Le Mans winners and if I'm not mistaken he managed to get them all except the 1965 winning 250LM. He told me he had an agreement with Mr. Ferrari that the factory would provide Mas du Clos with one of the previous year's F1 or sports cars. (This is just one example of the high regard Maranello had for this collection.) He had one requirement, all the Ferraris had to be ex-Scuderia examples.

Over the years the collection grew and Pierre turned chicken sheds into a beautiful multi-floored stone museum. He had an extensive library and Ferrari artifacts to complement the cars. He loved models and his collection in his Paris apartment was staggering — all hand-built by the great Michele Conti. At one time he had two GTOs and with a bit of arm-twisting, insisted that his good friend, Jess Pourret, should have one, 3607GT.

His wine cellar was extraordinary: Haut Brion, Château Margaux, Petrus, Lafite. One evening after dinner Pierre invited us to try some special selections in the cave and rather than bore us with the vintages he set them on the long wooden table, and said, "Here is a 312, a 412 and a 712." We literally stumbled our way back to our rooms, one of us on hands and knees. Pas moi.

Over the years I had the pleasure to visit in a group with Club Ferrari France and as an individual. I also had the privilege of designing five Mas du Clos event posters and was honored to have been selected a member of Association Collection Mas du Clos.

Pierre led a life that was filled with what he cherished. He was a true visionary, and enthusiast ahead of his time. More importantly he was generous with his passion, allowing his pleasures to be shared.

Chuck Queener

« Qui n'a jamais aimé la vitesse,
n'a jamais aimé la vie,
ou alors, peut-être,
n'a jamais aimé personne. »

Francoise Sagan

Une longue amitié de quarante ans et mon poste d'observateur privilégié du monde des collection m'offre une légitimité pour décrire les mérites incomparables de ce couple d'élite que furent Pierre et Yanne Bardinon.

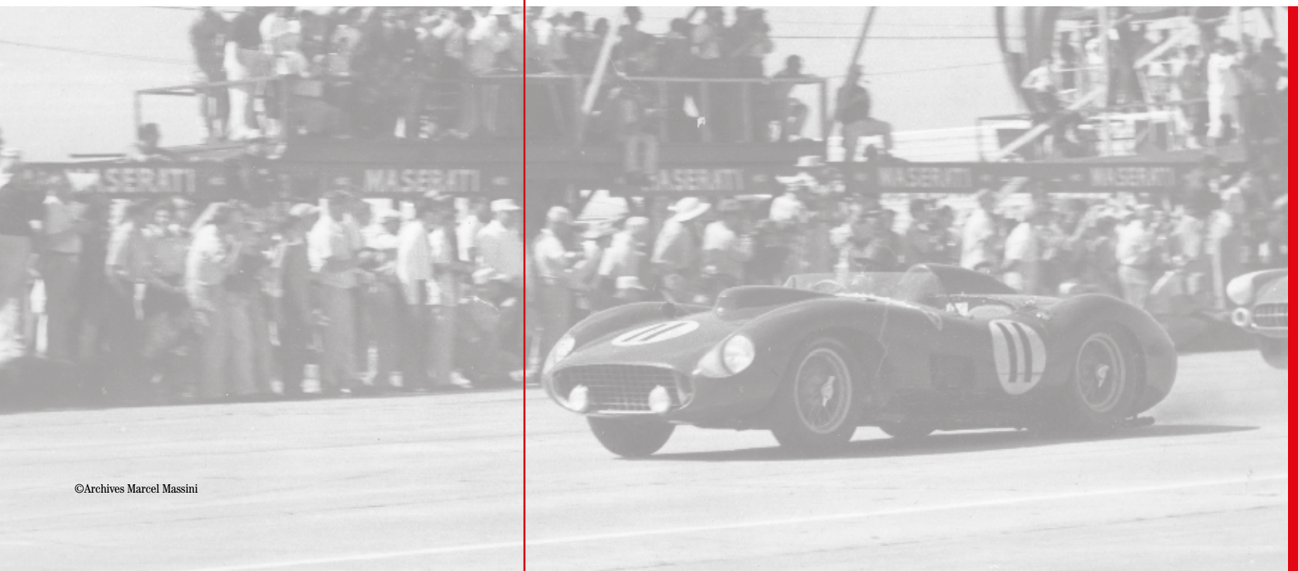
En premier lieu, ils firent preuve de perspicacité car le collectionneur estimable est celui qui sait reconnaitre et désigner à l'attention une beauté que nul avant lui n'avait mesuré, car enfin, sous mon marteau en 1976, aucune enchère ne se porta sur la Ferrari GTO que m'avait confié Robert Lamplough, ravalée dans l'indifférence à 200 000 francs, soit 30 000 euros !
Les Bardinon furent capables de projeter vers le futur ce qui d'une époque en serait la marque et le témoin le plus symbolique. Et pour le XXème siècle, quoi de plus représentatif que les automobiles, ce robot habité qui réunit les pôles du génie humain : la technique la plus raffinée et la beauté des formes et qui permet le déplacement, l'évasion, la vitesse et la liberté. Certes, mais après des pionniers du calibre des Maeght, Malartre, Schlumpf, Pozzoli et d'autres, encore fallait il trouver sa propre voie. Le conducteur d'un ancêtre ou d'une vintage ou post vintage ne cherche pas les mêmes sensations que celui d'une voiture sportive d'après-guerre. Parce que Pierre fut un pilote amateur talentueux, il porta son choix en connaissance de cause sur cette dernière période et sur la marque la plus emblématique, celle du Cheval Cabré. Comme pour Bugatti entre les deux guerres, le mythe reposait sur les victoires innombrables, les innovations techniques, la beauté des carrosseries fruit de l'efficience, des pilotes héroïques mais encore sur la personnalité hors du commun d'Enzo et la dimension tragique des destins, Dino comme Jean…

"Anyone who has never been in love with speed,
has never been in love with life and probably
has never been in love with anyone."

Françoise Sagan

A long friendship of 40 years and my work taking me into the world of the top collections gives me the right to describe the unrivaled qualities of the couple Pierre and Yanne Bardinon.

First of all, they showed foresight. The great collector is the one who can recognize and draw attention to beauty which had not been appreciated previously. After all, when Robert Lamplough sent me his Ferarri GTO for auction, there were no bids and it bogged down at 200,000 francs, or 30,000 euros.
The Bardinons had the ability to predict what would be representative of its period and become iconic. And for the 20th century what could be more iconic than the motor car, engineering at the limits of human ingenuity, sophisticated design and beautiful shapes, an explosion of movement and escape, speed and freedom. Certainly, but even though there had been pioneers such as Maeght, Malartre, Schlumpf, Pozzioli and others, Pierre still had to find his own field of specialization. The driver of a veteran,vintage or post vintage motor isn't looking for the same sensations as the driver of a post war sports car. Since Pierre was a talented amateur driver, he concentrated on the post war era and on the most iconic marque, that of the Prancing Horse. Like Bugatti between the Wars, the myth depended on never ending wins, technical innovation, the beauty of the minimal, the heroic drivers and even more the extraordinary character of Enzo Ferrari, the tragic vagaries of fate, the tragic stories of Dino and Jean....



©Archives Marcel Massini

Les Bardinon placèrent leurs exigences au plus haut : les Ferrari de courses au palmarès de feu ! Qu'on médite cette subtilité. La provenance d'un tableau ou d'un objet d'art ou d'une automobile, c'est-à-dire son histoire, nourrit l'imagination et à ce titre constitue un attrait supérieur mais dont l'appréciation est strictement subjective car la liste des possesseurs plus ou moins illustres n'ajoute rien à la beauté intrinsèque de l'œuvre. Ainsi de la California de la Collection Baillon qui passa entre les mains d'Alain Delon et véhicula Jane Fonda.
Il en va autrement pour les voitures de courses. Celles-ci ont été construites pour gagner. Leur plénitude n'est atteinte que dans la mesure où cette fonction est remplie. Sans un podium, la plus belle ne serait qu'une œuvre inachevée. Elle serait amputée de sa substantifique efficience.

Dans leur quête d'absolu et d'exemplarité, le couple comprit la trinité indispensable pour qu'un bolide devienne un chef-d'œuvre admirable : machine (ingénieurs, designers, aérodynamiciens, mécaniciens) pilote, succès.
De même que l'artiste invente un style, ces démiurges firent de leur passion une œuvre, agençant une série, la confrontant à ses concurrentes, débusquant les pièces d'un monde éparpillé pour leurs donner une cohérence et élargir le sens de l'ensemble.

Un tel rassemblement a des exigences propres. La plupart des musées automobiles où s'entassent des voitures taxidermisées attristent. En apothéose, Pierre et Yanne réalisèrent le rêve d'Ultimo, le héros de l'écrivain italien Alessandro Baricco, et dessinèrent leur circuit privé, « un jardin des vitesses » comme j'ai dit, une sorte de calligraphie de bitume ceint d'un passe partout de verdure, afin que leurs bolides s'ébrouent dans la joie de leurs cylindres débridés et clament le poème de la modernité.

Hervé Poulain

The Bardinons aimed for the peaks, running Ferraris with the greatest victories. Let's dig a little deeper. The provenance of a picture, a work of art or a car, its history, excites the imagination. This can add an extra dimension but this is strictly subjective as a list of owners, however famous, doesn't add anything to the intrinsic beauty of the object. That's true of the California from the Baillon collection, which was owned by Alain Delon and driven by Jane Fonda. It's quite different for competition cars. These are built to win. They are to be judged by their successes at the track. No wins, and the most beautiful racing car is incomplete. It's deprived of the reason for its existence.
In their quest for the absolute and the definitive, the Bardinons decided there were three vital elements if a car was to be considered to be a masterpiece, mechanical, (the work of the engineers, designers, aerodynamicists, mechanics), the drivers and the wins.
Just as an artist creates his own style, these two creators made a work of art out of their enthusiasm, they organized rallies and racing, they added to their collection from all over the world to enlarge and clarify the history of Ferrari.

A collection like this has special requirements. With their mothballed cars, most motor museums are depressing. Pierre and Yanne did the opposite and brought Ultimo's dream to life. They built their own private circuit, or as I described it their "garden for speed". Its track is landscaped in a green park , where the prancing horses can snort with joy when their engines are unleashed and they can sing their song of unbridled joy.

Hervé Poulain

MOSS-CUBA



Ferrari

Telaio tipo	520/B	matricola	0674
Motore tipo	141	matricola	0674
Cambio tipo	520 B	matricola	26.73
Ponte tipo		matricola	
Collaudo il		Consegnato il	
Cliente	Hawthorn Cuba		
GARAGE ECKART			

Autotelaio tipo 520/B Motore matricola N. 0674 Telaio matricola N. 0674

FOGLIO MONTAGGIO AUTOTELAIO

Passo N. interno

Trasmissione con albero 5203/56991

Freni ant.5190/430-5400435.suole 553-Tamburi ALFIN.ALFIN.303 ct. diametro 28

Freni post. 5080/548-5360669 " " " AS. ct. diametro 25

Mozzi Ant.166/70456/057- Post.520/61285/284.

Pneumatici e ruote Ant.16X500 EN.3112 - Post.17X5.50 EN.3064.

Ammortizzatori ant. 509/64457 post. 520/61209

Sterzo Scatola guida destra 102/74916 - Rel/15.

Radiatore acqua e olio 520/81074 olio speciale FIM. a 3 file.

Serbatoio carburante tipo FIRMAT. - Olio 520/61949 capacità lt. 202

Indicatore di livello no

Marmitte di scarico prolunghe biforcate. Prolunghe diretto

Batteria Barcolon 45/20. Amp/ora . 12.Volt.

Motore N. 2

Cambio N. 26/73

Ponte N. 15/15 con 11/42

Frizione a dischi multipli 520/433

Pedaliera con 2 pompe da 25mm/ puntalino superiore piu' lungo di 7.mm.

Sospens. anter. tipo 5203. con razze sul fuso,barra stabilizzatrice 520/64539.

Molle anter. 509/54516. Kg.350. Fisso.20%

Balestre poster. dis. 520/61326 Carico Kg.440 N. foglie Fess. 39%

Carrozzeria SCAGLIETTI

Strumenti di bordo

Quadretto

NOTE Filtro benzina MOSA - pompa benzina elettrica FIMA.

Inviato in carrozzeria il

Autotelaio tipo 520/B Matricola N. 0674/

FOGLIO MONTAGGIO CAMBIO

Cambio tipo 520/B. Matricola N. int. 25.73

Scatola e coperchi SILUMIN

Marce A.MARCI

Sincronizzatore

Ingr. prim. 1°Z=22 2°Z.=19 3° Z=17 ingr. rinvio 1° Z=14 2° Z.17 3° Z=19

Albero rinvio Z=15 secondario Z=21. R.M.Z=12/22/12.Folle.

Rinvio ad angolo per contachilometri no Rapporto

Pompa lubrificazione si

Comando marce con manelle modificate.

Giunto innesto con dentature STUP (tipo F1)

Prove al banco

NOTE

Data Montato da Il Capo Reparto

Autotelaio tipo 520/B Matricola N.

FOGLIO MONTAGGIO PONTE

Ponte tipo Matricola N. int.

Coppia conica Modulo corone

Planetari Scatola differenz.520/59165-5208/59207

Satelliti Cuscinetti

Autobloccante 5190/59153 -5208/59206 Ceppi

Semiassi Portaceppi

Bracci laterali Cilindretti

Flange di attacco Guarnizioni freni

Scatola del ponte 519/0 con coperchio 505/59565 in acciaio. Tamburi

NOTE

Campana frizione 520/50586- dischi frizione 5 in alluminio e 4 in acciaio.

Paratrappe blindate. - Albero frizione 505/50522 innesto con dentature STUP.

Autotelaio tipo 520/B Motore tipo 141 Matricola N. 0674/ N. telaio 2

FOGLIO MONTAGGIO MOTORE

Basamento 141/10595 Coppa olio 136/11584-Blek. Filtri

Albero motore 141/12252

Pistone BORGO-rif.3710 Rapp. 9 - 877.10 Peso 270 gr.

Anello tenuta 877.1.speciali ad L Raschiaolio Bed.877.1X2X3.5.

Bielle 136/14461 Peso gr.500 Pompa acqua 136/25439

Teste cilindri 141/17202 canne cilindri 877.1 Coperchi 136/17137/0/9/40

Guarnizioni teste 136/10569/70-klingherite,anelli per canne Sol/010241.

Valvole asp. tipo 141/17204 Valvola scarico tipo 141/17205

Molle richiamo valvole diametro Sol/01664/5 Alberi distribuzione 136/17151 Alzate 152/53/54

Scatola distribuzione 136/22439/3

Pompa mand. olio 375/24312. Pompa di ricupero 136/24565

Pompa benzina 410/34212-FIMAC Filtro benzina Pres. aria

Carburatore tipo SOLEX.40.P.11 N. 6

Presa d'aria

Accensione con 2 spinterogeni Tipo 97.195.DTHM/A Fase: $D = \frac{AA}{CS}\ \frac{40/66}{63/24}\ ^{5} = \frac{AA}{CS}\ \frac{40/62}{63/24}$

Frizione tipo A dischi multipli carico

Giuochi albero-motore assiale 0.1-radiale 0.06 Funteria asp.02/025-Scarico 0.45/0.5.

PRIMO MONTAGGIO

Data inizio montaggio Data fine montaggio Montatori

OSSERVAZIONI

Data Il Capo Reparto

OSSERVAZIONI DEL PRIMO RODAGGIO

Il Capo Reparto

SECONDO MONTAGGIO

Data inizio lavoro Data fine lavoro Montatori

OSSERVAZIONI

Autotelaio tipo 520/B Motore tipo 141 Matricola N. 0674/ N. telaio 2

FOGLIO MONTAGGIO MOTORE

Basamento 141/10595 Coppa olio 136/11584-Blek. Filtri

Albero motore 141/12252

Pistone BORGO-rif.3710 Rapp. 9 - 877.10 Peso 270 gr.

Anello tenuta 877.1.speciali ad L Raschiaolio Bed.877.1X2X3.5.

Bielle 136/14461 Peso gr.500 Pompa acqua 136/25439

Teste cilindri 141/17202 canne cilindri 877.1 Coperchi 136/17137/0/9/40

Guarnizioni teste 136/10569/70-klingherite,anelli per canne Sol/010241.

Valvole asp. tipo 141/17204 Valvola scarico tipo 141/17205

Molle richiamo valvole diametro Sol/01664/5 Alberi distribuzione 136/17151 Alzate 152/53/54

Scatola distribuzione 136/22439/3

Pompa mand. olio 375/24312. Pompa di ricupero 136/24565

Pompa benzina 410/34212-FIMAC Filtro benzina Pres. aria

Carburatore tipo SOLEX.40.P.11 N. 6

Presa d'aria

Accensione con 2 spinterogeni Tipo 97.195.DTHM/A Fase: $D = \frac{AA}{CS}\ \frac{40/66}{63/24}\ ^{5} = \frac{AA}{CS}\ \frac{40/62}{63/24}$

Frizione tipo A dischi multipli carico

Giuochi albero-motore assiale 0.1-radiale 0.06 Funteria asp.02/025-Scarico 0.45/0.5.

PRIMO MONTAGGIO

Data inizio montaggio Data fine montaggio Montatori

OSSERVAZIONI

Data Il Capo Reparto

OSSERVAZIONI DEL PRIMO RODAGGIO

Il Capo Reparto

SECONDO MONTAGGIO

Data inizio lavoro Data fine lavoro Montatori

OSSERVAZIONI

1957 FERRARI 335 SPORT SCAGLIETTI

Introduction

L'histoire de Ferrari est due à un homme – Enzo Ferrari – et à son talent inné à choisir les meilleurs ingénieurs et les meilleurs pilotes pour glorifier de manière historique ses bolides à l'occasion des plus grandes courses internationales. Il est évident que dans l'histoire de la marque, les voitures d'usine, celles qui couraient pour la Scuderia Ferrari elle-même, les voitures 'officielles' ont été projetées dans le patrimoine mondial de l'Automobile comme de véritables mythes. Elles ont remporté leurs lettres de noblesse entre les mains des plus célèbres pilotes, de Fangio, en passant par Trintignant, Moss, von Trips, Taruffi, Musso, Hill plus récemment Schumacher, Regazzoni, Alboreto… Tous ont écrit l'histoire des victoires de la Scuderia, construisant, course après course le mythe de Maranello. Aucune autre marque ne peut s'enorgueillir d'une image plus puissante que celle de Ferrari. Aucune autre marque ne fait autant tourner les têtes. Aucune autre marque ne produit un tel choc musical à chaque accélération. Aucune autre marque n'a autant remporté de victoires que Ferrari.

L'équipe d'Artcurial Motorcars est très heureuse de présenter un de ces bolides d'usine, LE bolide, celui qui a permis à Ferrari de remporter le Titre Mondial de Champion du Monde des Constructeurs en 1957. Grâce à sa conception exceptionnelle, sa robe au dessin parfait et à ses proportions charismatiques, ses époustouflants résultats en courses, ses pilotes – les plus célèbres –, à son historique limpide et à sa provenance des plus prestigieuses, cette Ferrari 335 S symbolise le Mythe et le Chef d'œuvre des années 50 dans l'histoire de la compétition automobile mondiale. Elle en est la quintessence.

1957 FERRARI 335 SPORT SCAGLIETTI

Introduction

The history of Ferrari is down to one man – Enzo Ferrari – and his talent for picking the finest engineers and drivers to immortalize his race cars in the world's greatest events. Throughout the marque's history, the factory cars, those run by the Scuderia Ferrari itself, the 'official' cars, have been granted legendary status in the heritage of the Automobile. They won their spurs in the hands of the most celebrated drivers, Fangio, Trintignant, Moss, von Trips, Taruffi, Musso, Hill and more recently Schumacher, Regazzoni, Alboreto…All these names have contributed to the history of the Scuderia's success, helping to build, race after race, the legend of Maranello. There is no other brand on earth that can boast a more powerful image than Ferrari. No other brand turns as many heads. No other marque can produce such a musical revelation with each press of the throttle. No other marque has as many victories to its name as Ferrari.

The Artcurial Motorcars team is delighted to present one of these factory racing cars. THE racing car. The one that enabled Ferrari to win the Constructors' World Championship Title in 1957. With its outstanding engineering, perfectly sketched lines and charismatic proportions, with its breathtaking race results, its great drivers, its continuous history and prestigious provenance, this Ferrari 335 S symbolises the Myth and the Masterpiece from the 1950s in the history of motorsport around the world. This car has it all.



#0674 - Sebring, 23 mars 1957 ©Archives Pierre Bardinon



#0674 - Sebring, 23 mars 1957 ©Archives Pierre Bardinon





#0674 - Mille Miglia, 12 mai 1957 ©Ted Walker, Ferret Fotographics

Contexte

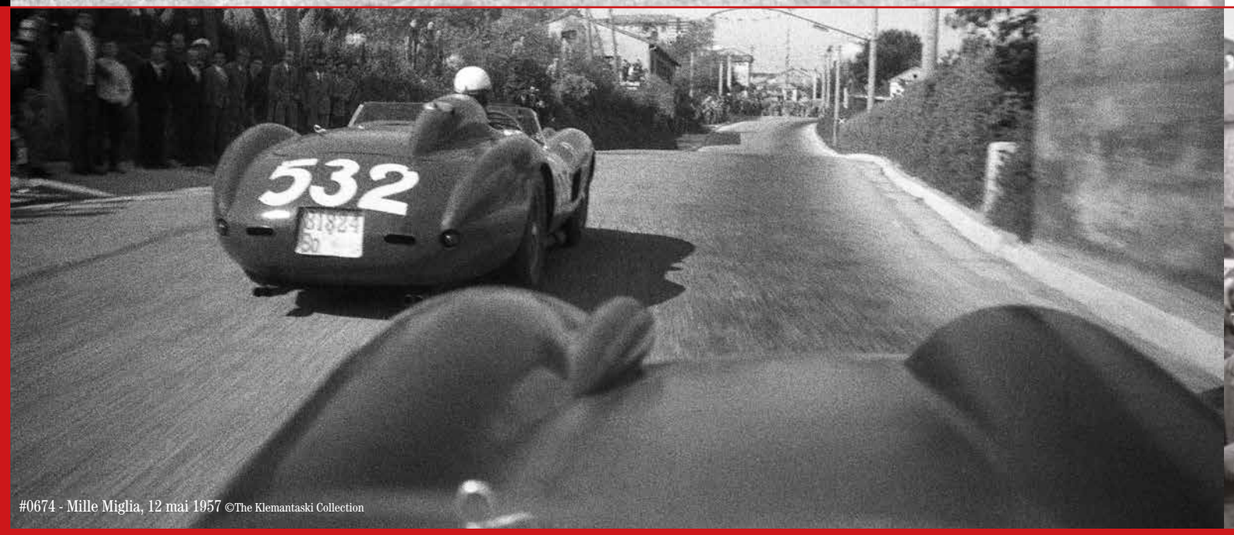
Dans les années 1950, le cœur des sportifs italiens bat au rythme de ce qu'ils considèrent comme "la plus grande course du monde", les Mille Miglia. Les marques les plus prestigieuses s'y affrontent et les pilotes les plus aguerris se lancent dans cette course folle au départ de Brescia, couvrant plus de 1 600 km de longues lignes droites, de routes de cols sinueuses et de traversées de villes historiques. Pour défendre ses couleurs devant Maserati et Mercedes, Ferrari s'est au milieu des années 1950 appuyé sur ses modèles à moteur quatre-cylindres dont la dernière évolution est la 860 Monza, puissante mais brutale. En 1956, il revient au V12, avec sur sa 290 MM un moteur dérivé de celui qui équipe ses monoplaces de Grand Prix. Doté d'un arbre à cames en tête par banc de cylindres et d'un double allumage, ce moteur 3,5 litres développe 340 ch à 7 200 tr/mn. Dès le départ, il se montre bien né et permet à Eugenio Castellotti de remporter les Mille Miglia 1956, suivi de quatre autres Ferrari. Habillée par Scaglietti, cette voiture incarne la finesse, la pureté et la légèreté propres aux bolides italiens de cette époque. Rapidement, elle va évoluer en 290 S dont le moteur, bien que de cylindrée identique, comporte une distribution complètement nouvelle, à double arbres à cames en tête par rangée de cylindres, inspirée de la Lancia D50 Grand Prix conçue par Vittorio Jano. A la fois plus léger et plus puissant que son prédécesseur, il débouche rapidement sur une version 3,8 litres Tipo 140 correspondant à la 315 S, puis 4 litres Tipo 141 sur la 335 S. Cette version à quatre arbres à cames en tête, double allumage et ses carburateurs quadruple corps représentait le summum de la sophistication mécanique à l'époque. Sa puissance avoisine ainsi 400 ch, ce qui permet à cette voiture de défendre brillamment les couleurs de la marque au cheval cabré.

Context

In the 1950s, the heart of sporting Italians beat to the rhythm of what was, to them, « the greatest race in the world »: the Mille Miglia. The most prestigious car manufacturers fought with each other and the most experienced drivers threw themselves into the ring for this mad race. It started in Brescia, and covered over 1600 km of long straights, winding mountain roads and travelled through historic towns. In the mid-1950s, to defend its colours in front of Maserati and Mercedes, Ferrari relied on four-cylinder models, the last of which was the 860 Monza, a powerful yet brutal car. In 1956, it turned to the V12, using an engine for the 290 MM derived from that used in the Grand Prix single seaters. With an overhead cam per bank of cylinders and dual ignition, this 3.5-litre engine produced 340 bhp at 7 200 rpm. It proved itself from the outset, powering Eugenio Castellotti to victory in the Mille Miglia in 1956, followed by four other Ferrari. Bodied by Scaglietti, this car embodied the ultimate finesse, purity and lightweight of Italian racing machines of this era. Before long the car evolved into the 290 S with an engine that was the same size but featured a completely new set-up. This time there were twin cams per bank of cylinders, inspired by the Lancia D50 Grand Prix engine designed by Vittorio Jano. Lighter and more powerful than its predecessor, it was developed as a 3.8-litre Tipo 140 version for the 315 S, followed by a 4-litre Tipo 141 for the 335 S. This four-cam version, with double ignition and four-choke carburettors represented the most advanced engineering of its day. It produced some 400 bhp allowing this car to defend the Ferrari colours brilliantly.

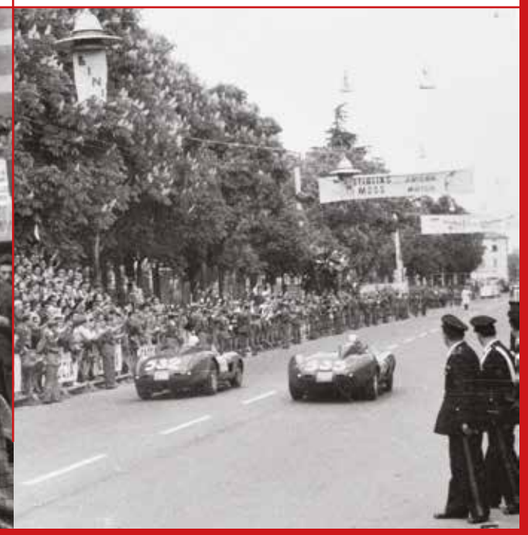
Mille Miglia, Enzo Ferrari et Peter Collins ©Archives Pierre Bardinon

#0674 - Mille Miglia, 12 mai 1957 ©Archives Pierre Bardinon



#0674 - Mille Miglia, 12 mai 1957 ©The Klemantaski Collection







Mille Miglia, 1957, Wolfgang Von Trips ©Archives Pierre Bardinon



#0674



#0674/Race number 7 - 24 Heures du Mans, 22 juin 1957 ©The Klemantaski Collection

LA FERRARI 335 S #0674 DE LA VENTE

Le châssis n°0674 sort des ateliers Ferrari au début de l'année 1957. Carrossée en barquette par Scaglietti et dotée d'un V12 Tipo 140 de 3,8 litres quatre arbres, elle fait partie des Ferrari 315 S d'usine. Pour sa première course, elle est engagée le 23 mars aux 12 Heures de Sebring, entre les mains de Peter Collins et Maurice Trintignant, à côté d'une autre 315 S pilotée par De Portago et Luigi Musso. Après avoir tenu la tête pendant 20 tours, la belle Ferrari rétrograde et termine finalement sixième, devant De Portago, la victoire revenant à la très rapide Maserati 450 S de Fangio-Behra. Mais après ce "galop d'essai", c'est au mois de mai que la Ferrari va se confronter à l'épreuve qu'attendent tous les italiens : les Mille Miglia. Elle est cette fois confiée à Wolfgang von Trips, qui complète l'équipe Ferrari et ses deux puissantes 335 S 4 litres. Ces voitures vont dominer l'épreuve et permettre la victoire de Piero Taruffi qui, après 14 participations, remporte enfin cette course mythique malgré une voiture dont la transmission donne des signes de faiblesse. Juste derrière, von Trips dont la monture portant le n°532 fonctionne parfaitement, respecte les consignes de Ferrari de ne pas attaquer son coéquipier et termine deuxième. Ce succès de la marque italienne est malheureusement terni par l'accident de De Portago, à 40 km de l'arrivée : l'éclatement d'un pneu provoque sa sortie de route et le décès de plusieurs spectateurs, ce qui entrainera l'arrêt définitif de cette incomparable épreuve.
Juste après la course, la Ferrari châssis n°0674 voit son moteur passer de 3 800 à 4 100 cm3, avant d'être engagée à la plus prestigieuse course d'endurance : les 24 Heures du Mans, entre les mains de Mike Hawthorn et Luigi Musso. Hawthorn prend la tête dès le départ, devant les Maserati et les Jaguar, et franchit au trentième tour et pour la première fois le record historique de 200 km/h (203,015 km/h exactement) de moyenne au tour sur le circuit des 24 Heures. Mais une défaillance moteur contraint l'équipage à abandonner à la cinquième heure.
Le 11 août, l'usine envoie la voiture en Suède pour le Grand Prix de Suède (les 6 Heures de Kristianstad), à nouveau avec Hawthorn et Musso, à côté de la 335 S de Peter Collins et Phil Hill. Une bagarre s'engage avec les Maserati 450 S et les Ferrari doivent s'incliner mais Collins termine deuxième. La voiture de

THE FERRARI 335 S #0674 IN THE SALE

Chassis 0674 left the Ferrari workshops at the start of 1957. Bodied as a barchetta by Scaglietti and given a four-cam 3.8-litre V12 Tipo 140 engine, this was one of the Ferrari factory 315S. The car's first race was the Sebring 12 Hours, on 23 March, in the hands of Peter Collins and Maurice Trintignant, and competing alongside another 315 S driven by De Portago and Luigi Musso. Having held the lead for the first 20 laps, this stunning Ferrari started slipping backwards and finally finished the race 6th, ahead of De Portago. The very quick Maserati 450 S driven by Fangio-Behra claimed victory. However, after this "trial run", attention turned to the event that all Italians were waiting for: the Mille Miglia in May. The car was given to Wolfgang von Trips to complete the Ferrari team featuring two powerful 335 S 4-litre cars. These machines dominated the event and victory was handed to Piero Taruffi who, after taking part 14 times, finally won this legendary race, despite suffering transmission problems. Just behind him came von Trips, whose car, number 532, performed perfectly. Respectfully abiding by Ferrari's principle of not challenging a teammate, he finished second. This success for the Italian marque was sadly overshadowed by De Portago's accident 40 kilometres from the finish: a burst tyre caused him to leave the road, resulting in the death of several spectators. This led to the end of the event itself.
Immediately after the race, the engine of chassis 0674 was increased from 3 800 cc to 4 100 cc and the car was entered for the most prestigious endurance race of all : the Le Mans 24 Hours, driven by Mike Hawthorn and Luigi Musso. Hawthorn took the lead at the start, ahead of the Maseratis and Jaguars, and on the 30th lap broke the record for the average lap speed on the 24H Le Mans circuit, the first time anyone had exceeded 200 km/h (203.015 km/h to be exact). Unfortunately an engine problem forced the team to retire in the 5th hour.
On 11 August, the factory sent the car to Sweden for the Swedish Grand Prix (the Kristianstad 6 Hours), driven once more by Hawthorn and Musso, alongside the 335 S of Peter Collins and Phil Hill. A battle ensued with the Maserati 450 S entries and the Ferrari had to give way, although Collins

#0674 - 24 Heures du Mans, 22 juin 1957 ©Archives Pierre Bardinon



#0674 - 24 Heures du Mans, 22 juin 1957 ©The Klemantaski Collection

Hawthorn-Musso, qui a été victime d'un début d'incendie, a pu repartir pour franchir la ligne d'arrivée en quatrième position. La voiture rentre ensuite à l'usine où elle bénéficie d'une modification de la face avant, dans le style des 250 Testa Rossa "ponton fender", dans le but d'améliorer le refroidissement des freins pour affronter les températures élevées d'Amérique du Sud, pour le Grand Prix du Venezuela le 3 novembre. La 335 S châssis 0674 reste entre les mains de Hawthorn et Musso, à côté de l'autre 4 litres de Collins-Hill et de deux Ferrari 250. L'issue de cette épreuve décidera du Titre Mondial entre Ferrari et Maserati, et la bagarre s'annonce rude. La malchance s'abat toutefois sur la marque au trident dont les trois voitures abandonnent successivement dans des circonstances difficiles, laissant le champ libre au rival de Maranello qui remporte les quatre premières places ! Le titre de Champion du Monde des Constructeurs est acquis et la deuxième place de Hawthorn-Musso, dans le baquet de "0674", y contribue très largement.
De retour à l'usine de Maranello, la Ferrari reçoit un nouveau moteur tipo 141 de la 335 S, numéro interne 2, puis elle est vendue en janvier 1958 à Luigi Chinetti, l'importateur Ferrari basé à New York. Le 24 février, elle participe au Grand Prix de Cuba, à La Havane où Masten Gregory et Stirling Moss remportent la victoire, la voiture portant la livrée bleue à bande blanche du NART.
Elle est ensuite louée par Chinetti à Mike Garber et prend part au cours de la saison 1958 à plusieurs épreuves américaines, entre les mains de Gaston Andrey et Lance Reventlow (créateur des fameuses Scarab), signant plusieurs beaux résultats dont une victoire à Road America 500 et sur les circuits de Thompson et Watkins Glen. Sa dernière course enregistrée a lieu le 7 décembre lors de la Bahamas Speed Week, à Nassau, où elle est contrainte à l'abandon.
En 1960, elle est cédée à Robert N. Dusek, un architecte résidant à Solebury, en Pennsylvanie.

finished second. Hawthorn and Musso had to deal with a fire breaking out in their car, but nevertheless finished the race in fourth position.
The Ferrari then went back to the factory where it was modified at the front, in the style of the 250 Testa Rossa "ponton fender", to help cool the brakes more effectively for the hot South American climate of the Venezuelan Grand Prix on 3 November. The 335 S, chassis 0674, remained in the hands of Hawthorn and Musso, alongside the other 4-litre car of Collins-Hill and the two Ferrari 250. The result of this race would decide the World Title, a battle between Ferrari and Maserati, and this battle was fiercely contested. Maserati suffered a run of bad luck, however, with all three cars retiring in difficult circumstances. This left the way clear for their rival Maranello, who finished 1-2-3-4! The Constructors' World Championship Title was theirs and the second place of Hawthorn-Musso in chassis 0674 had played a major part.
Returning to the factory at Maranello, the Ferrari received a new engine - the 335 S Tipo 141, internal number 2 - and in January 1958 was sold to Luigi Chinetti, the Ferrari importer based in New York. On 24 February, the car took part in the Cuban Grand Prix, in Havana, sporting the NART livery of blue with a white stripe, driven by Masten Gregory and Stirling Moss who won the race.
Chinetti then rented the car to Mike Garber, who entered chassis 0674 for various races in the US during the 1958 season, driven by Gaston Andrey and Lance Reventlow (creator of the famous Scarab). There were some excellent results including a victory in the Road America 500 and on the circuits at Thompson and Watkins Glen. The last recorded race entry was on 7 December, during the Bahamas Speed Week in Nassau, where 0674 was forced to retire. In 1960 the Ferrari was sold to Robert N. Dusek, an architect living in Solebury, Pennsylvania.



#0674 - 24 Heures du Mans, 22 juin 1957 ©Archives Marcel Massini



#0674 - 24 Heures du Mans, 22 juin 1957 ©Archives Marcel Massini



#0674 - 24 Heures du Mans, 22 juin 1957 ©Archives Pierre Bardinon



#0674 - Grand Prix de Suède, 11 août 1957 ©Archives Pierre Bardinon

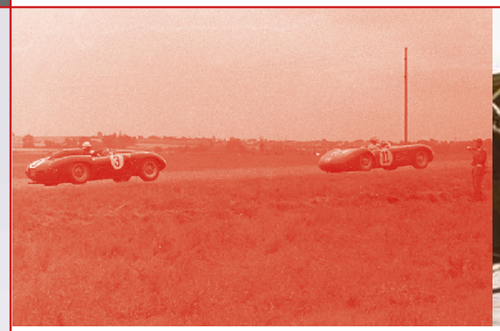
Dix ans plus tard, en 1970, Dusek vend la voiture à Pierre Bardinon, un des collectionneurs Ferrari les plus avisés de la planète, qui a constitué au fil des ans une des collections les plus sélectives de Ferrari de course, dans laquelle il a réuni les modèles les plus titrés ou les plus emblématiques. Sa collection est basée dans son domaine près d'Aubusson, dans la Creuse, où il a fait tracer un circuit superbe fait de courbes, de côtes et de descentes, comme un mini Charade.
En septembre 1981, Pierre Bardinon confie la voiture à la carrosserie Fantuzzi, à Modène, pour une restauration dans sa configuration d'origine, avec sa première face avant (nous n'avons cependant pas retrouvé de facture de cette restauration). La partie avant 'ponton fender' qui avait été transformée pour courir en Amérique du sud sera délivrée au futur acquéreur puisqu'elle a été restaurée et conservée à côté de la voiture au sein du Musée de Pierre Bardinon. En dehors du circuit sur place, la belle Ferrari sort peu mais elle apparaît dans la splendide exposition "Hommage à Ferrari" organisée en 1987 par la Fondation Cartier à Jouy-en-Josas. Dix ans plus tard, en 1997, elle participe aux évènements organisés à Rome et Maranello pour célébrer les 50 ans de la marque. Pierre Bardinon qui, au fil des années, a cédé un certain nombre des voitures de sa collection, s'est toujours refusé à vendre la 335 S, malgré toutes les sollicitations ; il la considérait comme une pièce essentielle de sa collection.

Cette voiture apparaît en photo dans les livres les plus sérieux consacrés à l'histoire de la marque. Il est rarissime qu'une machine de course de ce calibre présente une histoire aussi directe, claire, sans ombre, et dont le nombre de propriétaires est aussi limité. Avec sa provenance, son palmarès et son historique, cette voiture fait partie des Ferrari les plus importantes de toute l'histoire de la compétition automobile.

Ten years later, in 1970, Dusek sold the car to Pierre Bardinon, one of the most knowledgeable Ferrari collectors in the world. Over a period of years, Bardinon put together a highly selective collection of Ferrari competition cars, bringing together the most successful and the most iconic models. His collection was based near Aubusson, in Creuse, where he built a private circuit, full of gradients and tight curves, like a mini-Charade.
In September 1981, Pierre Bardinon entrusted the car to the workshop Fantuzzi in Modena, to be restored to its original configuration, with its first front nose (we have not been able to locate bills for this restoration). The 'ponton fender' front section that was transformed to run in South America will be delivered to the new owner, as it was restored and kept alongside the car in Pierre Bardinon's museum. Apart from trips out on the private circuit, this stunning Ferrari has not been seen much in recent years, although it did appear in the splendid exhibition "Homage to Ferrari" organised in 1987 by the Cartier Foundation in Jouy-en-Josas. Ten years later, in 1997, it participated in events organised in Rome and Maranello to celebrate the marque's 50th anniversary. Pierre Bardinon sold some of the cars in his collection over the years but always refused to sell the 335S, despite endelss appeals; he saw this car as an essential part of his collection.

Photographs of this car appear in the most important books on the history of the marque. It is rare that a racing car of this calibre has such clear and direct history, without any uncertainty, and with a small number of owners. Such provenance, racing history and historical importance makes this one of the most important Ferrari in the history of motorsport.







#0674 - Grand Prix de Suède, 11 août 1957 ©Rickard Bruzelius



Le fameux volant à quatre branches que Mike Hawthorn avait exigé pour plus de sécurité par rapport au volant trois branches, trop fragile.

The famous four-spoke steering wheel that Mike Hawthorn had insisted on, offering greater security than the fragile three-spoke version.

LES PILOTES DE #0674
THE DRIVERS OF #0674



Mike Hawthorn ©Archives Pierre Bardinon

Peter Collins

Britannique, Peter Collins entre chez Ferrari en 1956 où il pilote la Lancia-Ferrari D50 et remporte deux Grand Prix, à Spa-Francorchamps et à Reims. Il fait équipe avec Juan-Manuel Fangio, titré Champion du monde cette année-là. C'est aussi un excellent pilote d'endurance : il se classe deux fois deuxième aux 24 Heures du Mans (1955, Aston Martin DB3 S avec Paul Frère ; 1956, Aston Martin DB3 S avec Stirling Moss) et une fois deuxième aux Mille Miglia en 1956 (Ferrari 860 Monza). Il trouve la mort au Grand Prix d'Allemagne 1958, au volant d'une monoplace Ferrari.

The British driver Peter Collins joined Ferrari in 1956, driving the Lancia-Ferrari D50 and winning two Grand Prix, at Spa-Francorchamps and Reims. His teammate was Juan-Manuel Fangio, who was crowned World Champion that year. He was also a talented endurance driver : he finished second twice in the Le Mans 24 Hour Race (1955, Aston Martin DB3 S with Paul Frère ; 1956, Aston Martin DB3 S with Stirling Moss), and also finished second in the Mille Miglia in 1956 (Ferrari 860 Monza). He died at the wheel of a Ferrari single-seater in the German Grand Prix in 1958.

Maurice Trintignant

Pilote extrêmement populaire au délicieux accent du midi, Maurice Trintignant est un des rares français présents en Grand Prix dans les années 1950. Miraculeusement rescapé d'un très grave accident lors du GP de Suisse 1948, il court pour Amédée Gordini avant de rejoindre l'équipe Ferrari en 1954. Il remporte cette année-là les 24 Heures du Mans avec Froilan Gonzalez sur la 375 Plus et signe en 1955 son plus beau résultat, la victoire au Grand Prix de Monaco, à bord d'une monoplace Ferrari vieillissante. Il a fait vibrer toute une génération de passionnés à travers ses souvenirs raconté dans "Pilote de course". Il s'est éteint le 30 octobre 2010 à Nîmes.

An extremely popular racing driver with a wonderful southern accent, Maurice Trintignant was one of very few French drivers in Grand Prix racing during the 1950s. Having made a miraculous escape from a serious accident during the 1948 Swiss Grand Prix, he ran for Amédée Gordini before joining the Ferrari team in 1954. He won the Le Mans 24 Hour Race that year, with Froilan Gonzalez, in the 375 Plus and achieved his finest result in 1955, winning the Monaco Grand Prix in an ageing Ferrari single-seater. He inspired a whole generation of enthusiasts with his memories recounted in "Pilote de course". He passed away on 30 October 2010 in Nîmes.



Phil Hill and Peter Collins ©Archives Pierre Bardinon

Wolfgang von Trips

Issu d'une noble lignée allemande, Wolfgang von Trips fait ses débuts en course au volant d'une Porsche, puis passe chez Mercedes en 1955, participant au Championnat d'Endurance. Il pilote deux fois en 1956 pour Ferrari, décrochant une deuxième place avec une 290 MM au GP de Suède, avec Collins, puis s'engage en Formule 1 en 1957 au sein de la Scuderia Ferrari. Sa meilleure saison est aussi celle qui verra sa disparition : en 1961, après avoir remporté deux Grand Prix, il se tue à Monza au volant d'une Ferrari 156 "nez de requin". Il est couronné vice-champion du monde à titre posthume, à l'issue de la saison. Il a participé cinq fois aux 24 Heures du Mans.

Descended from German nobility, Wolfgang von Trips started racing in a Porsche, moving to Mercedes in 1955 to take part in the Endurance Championship. During 1956 he drove twice for Ferrari, achieving second place in a 290 MM at the Swedish Grand Prix, with Peter Collins. In 1957 he joined the Scuderia Ferrari to take part in Formula 1. His most successful season was also his last: in 1961, having won two Grand Prix, he was killed in Monza at the wheel of a Ferrari 156 "Sharknose". He was awarded runner-up in the World Championship posthumously at the end of the season. Von Trips took part in the Le Mans 24 Hours five times.

Mike Hawthorn ©Archives Pierre Bardinon



Mike Hawthorn

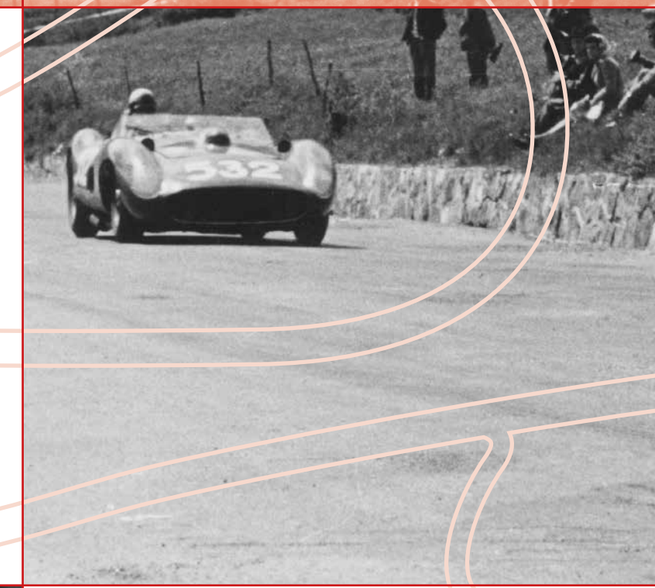
C'est le premier pilote britannique à remporter le titre de Champion du monde de Formule 1, en 1958, pour Ferrari. Ce succès constitue un aboutissement de sa collaboration avec l'équipe de Maranello, dont il a fait partie en 1953, 1954 et partiellement en 1955 avant d'y revenir en 1957 et 1958, année de son couronnement. Au volant d'une Jaguar Type D, il a remporté les 24 Heures du Mans 1955, année marquée par le dramatique accident de la Mercedes de Pierre Levegh. Très proche de Peter Collins, il avait été très affecté par le décès de ce dernier, au Nürburgring, en 1958. Hawthorn se tue quelques mois plus tard dans un accident de la route, au volant de sa Jaguar MkII.

Mike Hawthorn was the first British driver to be crowned Formula 1 World Champion, driving for Ferrari in 1958. This success constituted the crowning glory of his collaboration with the Maranello team, which he had been part of in 1953, 1954 and part of 1955, before returning in 1957 and 1958, the year he became champion. He won the Le Mans 24 Hour Race at the wheel of a Jaguar D-Type in 1955, the year the event was marred by the dramatic accident involving the Mercedes of Pierre Levegh. He was very close to Peter Collins, and was deeply affected by the death of Collins at the Nürburgring in 1958. Hawthorn died a few months later in a road accident, at the wheel of his Jaguar MkII.

Stirling Moss

Stirling Moss est un des pilotes les plus brillants de sa génération. Malgré 16 victoires en Grand Prix, il n'a jamais remporté le championnat du monde, terminant trois fois deuxième derrière Fangio, en 1955, 1956 et 1957. En sport, sa victoire aux Mille Miglia en 1955 au volant d'une Mercedes 300 SLR est célèbre, car il signe le record absolu de l'épreuve à 157 km/h de moyenne, mais il a par ailleurs remporté la Targa Florio (1955, Mercedes avec Collins), les 1000 Km de Buenos-Aires (1956, Maserati 300 S, Carlos Menditeguy), les 6 Heures de Kristenstad (1957, Maserati 450 S, Jean Behra) et quatre fois les 1000 Km du Nürburgring (1956, 1958, 1959, 1960, sur Maserati et Aston Martin). Aujourd'hui âgé de 86 ans, il est encore présent régulièrement lors des épreuves historiques.

Stirling Moss was one of the most outstanding drivers of his generation. Despite 16 Grand Prix victories, he never won the World Championship, finishing second three times behind Fangio, in 1955, 1956 and 1957. His victory in the Mille Miglia in 1955 in a Mercedes 300 SLR is famous, as he achieved the overall record for the event, with an average speed of 157 km/h. Other major wins included the Targa Florio (1955, Mercedes with Collins), the Buenos-Aires 1000 Km (1956, Maserati 300 S, Carlos Menditeguy), the Kristenstad 6 Hours (1957, Maserati 450 S, Jean Behra) and the Nürburgring 1000 Km four times (1956, 1958, 1959, 1960, for Maserati and Aston Martin). Now aged 86 years, he still attends historic motorsport events on a regular basis.

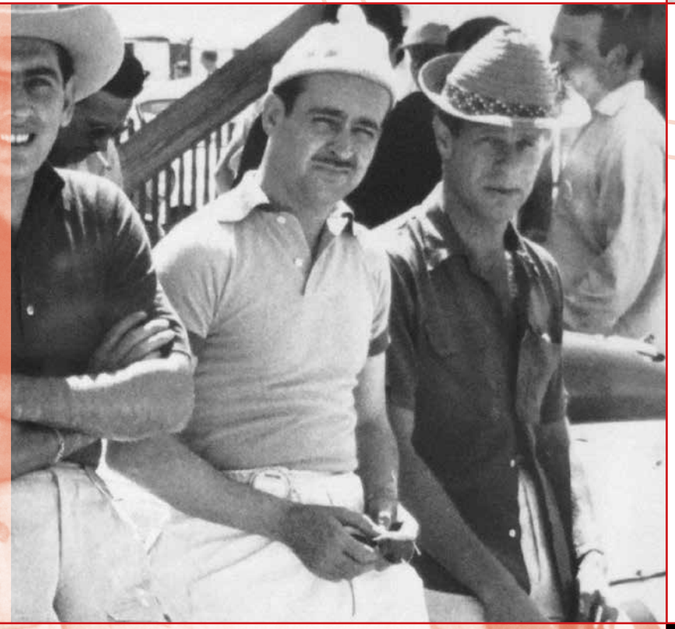


Luigi Musso

Ce pilote italien débute sa carrière avec Maserati, au volant des A6G et 250 F, en Sport et en Grand Prix. Il passe chez Ferrari en 1956, aux côtés de Peter Collins et Juan-Manuel Fangio. Au GP d'Argentine, il partage la victoire avec Fangio à qui il a cédé sa voiture, et ses plus beaux résultats comptent une victoire aux 1000 Km de Buenos-Aires en 1957 (Ferrari 290 MM, avec Masten Gregory et Eugenio Catellotti) et à la Targa Florio 1958 (Ferrari Testa Rossa, avec Olivier Gendebien). Lors du Grand Prix de France, en juillet 1958 à Reims, alors qu'il est deuxième au volant de sa Ferrari 246, il sort de la route et succombe à ses blessures.

This Italian driver started his career with Maserati, driving an A6G and a 250 F, in sports car and Grand Prix racing. He moved to Ferrari in 1956, to join Peter Collins and Juan-Manuel Fangio. In the Argentinian Grand Prix, his win was shared with Fangio who took over the car from him. His finest results include a win in the 1957 Buenos-Aires 1000km (Ferrari 290 MM, with Masten Gregory and Eugenio Catellotti), and a victory in the 1958 Targa Florio (Ferrari Testa Rossa, with Olivier Gendebien). At Reims, during the French Grand Prix in July 1958, when he was running second in his Ferrari 246, he left the road and succumbed to his injuries.single-seater in the German Grand Prix in 1958.





Maurice Trintignant ©Archives Pierre Bardinon

Masten Gregory

Masten Gregory fait partie des pilotes américains ayant signé une belle carrière en Europe. Malgré quelques coups d'éclat en Formule 1 (dont une troisième place à Monaco en 1957, avec une Maserati), c'est surtout en endurance qu'il va bâtir son palmarès. De 1955 à 1972, il participe 16 fois aux 24 Heures du Mans sur des voitures extrêmement variées (Jaguar, Ferrari, Maserati, Ford, Alfa Romeo, Lola, Porsche), mais c'est en 1965 qu'il signe la victoire à bord d'une Ferrari 275 LM du NART, dans laquelle il fait équipe avec Jochen Rindt. Il raccroche le casque en 1972 et disparaît en 1985 à la suite de problèmes cardiaques.

Masten Gregory was one of the American drivers who enjoyed a successful career in Europe. Despite a few moments of brilliance in Formula 1 (including a third place finish in Monaco in 1957 in a Maserati), it was in endurance racing that he really built his reputation. Between 1955 and 1972 he took part 16 times in the Le Mans 24 Hour Race in an extraordinary variety of cars (Jaguar, Ferrari, Maserati, Ford, Alfa Romeo, Lola, Porsche). He won the race in 1965 in a NART Ferrari 275 LM, with his teammate Jochen Rindt. He hung up his helmet in 1972 and died in 1985 following heart problems.

#0674 - Cuba, 23 février 1958, Sterling Moss ©Archives Marcel Massini



#0674 - Watkins Glen, 20 septembre 1958



#0674 - Elkhart Lake, 6 et 7 septembre 1958, Lance Reventlow ©Archives Marcel Massini

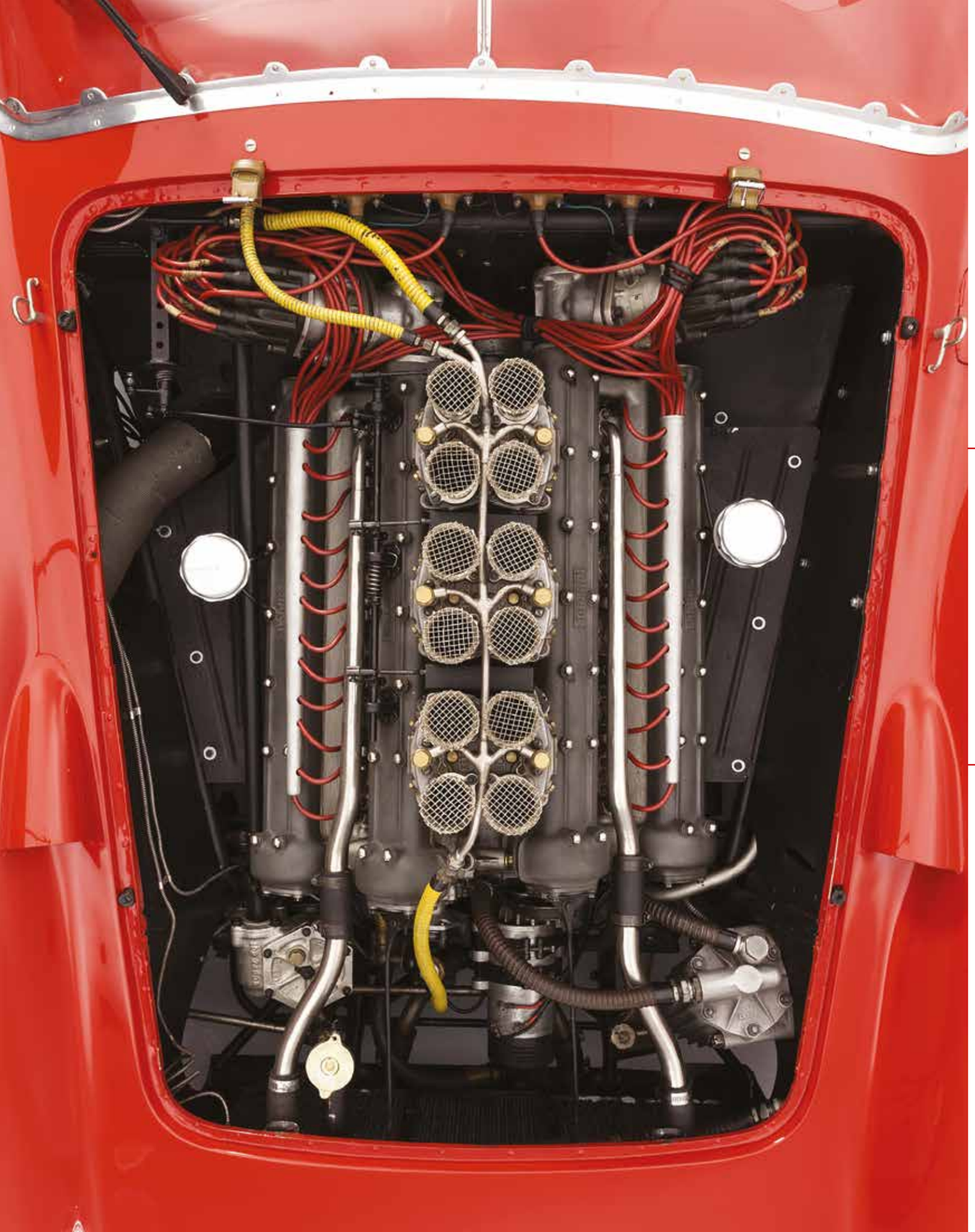


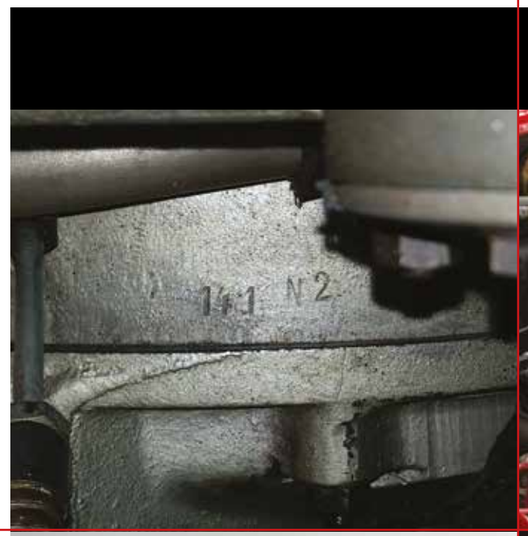


COMPETITION HISTORY

23 March 1957	Sebring 12 Hours	Peter Collins/Maurice Trintignant (#11)	6th
11/12 May 1957	XXIV Mille Miglia	Wolfgang Graf Berghe Von Trips (#532)	2nd
22 June 1957	24 Hours of Le Mans	Mike Hawthorn/Luigi Musso (#7)	DNF
11 August 1957	Swedish Sports Car Grand Prix	Mike Hawthorn/Luigi Musso (#3)	4th
3 November 1957	Grand Prix of Venezuela	Mike Hawthorn/Luigi Musso (#12)	2nd
24 February 1958	Grand Prix of Cuba	Stirling Moss/Masten Gregory (#4)	1st
8 June 1958	SCCA event Thompson raceway	Gaston Andrey (#5)	2nd
6/7 September 1958	Road America Elkhart Lake	Gaston Andrey/Lance Reventlow (25#)	1st
20 September 1958	Watkins Glen SCCA Grand Prix	Gaston Andrey (25#)	3nd
5 December 1958	5-lap Governor's Trophy , Bahamas	Gaston Andrey (#25)	5th
7 December 1958	Nassau Trophy	Gaston Andrey (#25)	DNF

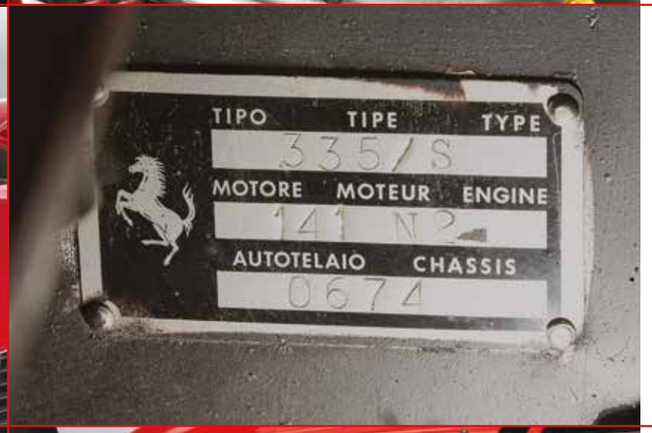





141 N2






TIPO TIPE TYPE
335/S
MOTORE MOTEUR ENGINE
141 N2
AUTOTELAIO CHASSIS
0674






81824
Bo
ENGLEBERT
ENGLEBERT

171 1973 FIAT 500 SPEZIALE



Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 110 F 5104449
Moteur N°
126A5.0000033031

➤ Superbe restauration
➤ Amélioration intelligente
➤ Unique avec ces spécifications

➤ *Superb restauration*
➤ *Clever improvements*
➤ *Very unique model*

25.000 – 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En 1957 apparaît la " Piccola grande auto ", la Fiat qui met toute l'Italie sur 4 roues, destinée à être populaire, elle séduit toutes les couches sociales grâce à son esthétique irrésistible et la simplicité de sa mécanique. Elle atteint maintenant le statut de voiture de collection, et attire encore plus de regards amicaux.
L'ultime version de la 500 baptisée L pour luxe, se distingue par une finition supérieure. Elle est équipée de tubes protecteurs sur les pare chocs, d'un jonc chromé de gouttière et sur les custodes et elle est disponible en noir.
L'intérieur est aussi plus soigné, la planche de bord traitée anti-reflets provient de la 850 et le volant à branches métalliques noires se veut chic et sport. Les dossiers des sièges deviennent réglables et améliorent le confort et l'accès à bord. Ces améliorations bienvenues vont faire exploser les ventes et cette attachante petite citadine qui sera produite jusqu'en 1975, soit pendant 18 ans.
La Fiat 500 que nous présentons est unique. Elle fut refaite entièrement par le mécanicien personnel d'un grand collectionneur milanais dans l'esprit de ce que Vicarage applique au Jaguar. Une personnalisation à la carte, associant amélioration, modernisation et recherche des matériaux les plus nobles. L'intérieur en cuir rouge est ainsi somptueux et réalisé par un sellier italien à la mesure. Le tableau de bord a été préparé dans l'esprit de ce que faisait Abarth à l'époque. Au chapitre des modernisations bienvenues, des vitres électriques ont été adaptées.
La mécanique a elle aussi été préparée à partir d'un moteur de Fiat 126, et c'est aujourd'hui une véritable petite bombe qui peut s'insérer sans problème dans la circulation actuelle. Dans sa teinte vert métallisée si singulière, cette Fiat 500 qui peut être utilisée comme une auto moderne, ne manquera pas de séduire des collectionneurs voulant profiter sans arrière pensée d'une des voitures les plus iconiques du XXème siècle.



In 1957 the "Piccola great car" was launched by Fiat which gave wheels to all of Italy, and the car became very popular, that attracted people from all walks of life thanks to its irresistible aesthetics and the simplicity of its mechanicals. Today it has reached the status of a must for car collections, and attracts the friendly look of everyone. The final version of the 500 called L for luxury, had a distinctive finish that was more upmarket. It is equipped with protective tubes on the bumper with a ring in chrome and the custodians and is available in black. Inside is also more carefully made the dashboard features antireflection treatment and comes from the 850 with 'flying' spokes for the steering wheel in black metal that is chic and sporty. Seatbacks became adjustable and improved both comfort and ingress to the rear. These improvements were very welcome and sales exploded for this charming little city car that remained in production until 1975, for 18 years!
The Fiat 500 we are offering is unique. Completely redone by the engineer of an important collector from Milan, in the spirit of what Vicarage do to Jaguars, this 'a la carte' customization, combines improvements, modernization and the use of quality materials. The red leather interior is thus lavish and has been executed by a top class Italian upholsterer. The dashboard has been prepared in the style of what Abarth. Moreover, several upgrades have been added, such as power windows.
The mechanicals from a Fiat 126 have also been tuned and the car is now a real little bomb that can easily keep up with modern traffic. In its metallic green hue so distinctive, the Fiat 500 which can be used like any modern car, and will not fail to seduce collectors who want to enjoy a 'classic' without bothering about its practicality, specifically such a car that is one of the iconic cars of the 20th century.



MATCHING NUMBERS, MATCHING COLORS

172 1987 FERRARI 328 GTS

Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis
N° ZFFCA20S000072001
Moteur N° 111

➤ Vendue neuve en suisse
➤ Etat exceptionnel
➤ 25 000 km d'origine

➤ *Sold new in Switzerland*
➤ *In exceptional condition*
➤ *25,000 km from new*

75.000 – 85.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La Ferrari 328 est une importante étape dans la lignée des "petites" Dino 8 cylindres remplaçant la Dino 246 en 1975, lignée dont les 355 et 360 actuelles égalent en performances bien des prestigieuses 12 cylindres. La 328, présentée en 1986, avait enfin retrouvé les chevaux et les performances que le passage à l'injection avait fait perdre aux 308 GTBi de 1981 et cela grâce aux culasses à quatre soupapes par cylindres et à une légère augmentation de cylindrée. La 328 est une bonne voiture performante et vive, et son dessin dû à Pininfarina n'a pas pris une ride.
La voiture de la vente a été vendue neuve en Suisse et livrée au premier propriétaire le 17 juin 1987. La livrée d'origine est rarissime puisqu'elle est blanche, intérieur cuir noir. Deux autres propriétaires lui succédèrent, un père puis son fils, toujours en Suisse. La voiture sort d'une révision complète au Garage Donati, spécialiste Ferrari à Vevey, avec changement des courroies évidemment. Son intérieur n'a pas subi le poids des années puisqu'il se trouve véritablement dans un état impeccable que ce soit au niveau des moquettes ou des cuirs. Egalement, les comodos ne sont pas usés. Il s'agit d'un exemplaire prêt à prendre la route, superbe en blanc, ce qui fait merveilleusement ressortir ses lignes à la fois douces et sportives.



The Ferrari 328 was an important step in the line of the "small" 8-cylinder Dinos, it replaced the Dino 246 in 1975. The current 355 and 360 compete with the performances of the 12-cylinder. The 328, unveiled in 1986, thanks to cylinder heads with four valves per cylinder, and a slight increase in capacity, had regained the power and the performances lost during the transition to injection with the 308 GTBi in 1981. The 328 was a good and lively performance car, and its Pininfarina design, it has hardly aged.
The car on sale was sold new in Switzerland and delivered to its first owner on the 17th of June 1987. The original livery is an extremely rare white paint, with black leather interior. Two other owners then had the car, a father and his son, also in Switzerland. The car comes out of a complete overhaul from Garage Donati, the Ferrari specialist in Vevey, with the belts changed.
Its interior has not suffer from time passing by, as it is in a nice condition, whether we speak of the carpets or the leather. Also, the controls and switches are not used. This is a car ready to take the road, in a beautiful white, which brings out its sporty and smooth design.

VÉRITABLE F355 CHALLENGE IMMATRICULÉE EN 1996 / *REAL STREET LEGAL F355 CHALLENGE*

173 1996 FERRARI F355 CHALLENGE

Titre de circulation français
French title

Châssis N°
ZFFPR413000104532

- Remise en état à grands frais
- Rare F355 Challenge immatriculée
- Voiture de route et de piste

- *Refurbishment at great expense*
- *Rare registered F355 Challenge*
- *Car for both road and track*

125.000 – 165.000 €

Cette voiture, dont la première immatriculation date du 28 mars 1996, fait partie des 108 exemplaires du Type F129 AB. De teinte "Gialo Modena" d'origine, elle a fait l'objet d'une remise en état complète par Color Dream (un des prestataires carrosserie d'Art Grand Prix, l'écurie de Frédéric Vasseur et Nicolas Prost). Les travaux ont notamment concerné : démontage moteur complet avec remplacement des courroies et de tous les joints (le bloc moteur d'origine, en excellent état, a été préservé et sera remis au futur propriétaire) ; jante Speedline refaites à neuf ; étriers de freins neufs type F40 LM ; tableau de bord, panneaux de portes, pare-brise et lunette arrière neufs. Par ailleurs, les sièges OMP d'origine en carbone ont été complètement restaurés par les établissements Sellerie 3000, au Chatelet-en-Brie (partenaire d'Oreca). Un dossier de photos complet fait partie du dossier de la voiture.
Au cours de sa carrière en compétition, la voiture participa au Challenge Ferrari France de 1998 à 2000 via la concession Modena Motors avec Alberto Voltoni. Son propriétaire actuel en fit l'acquisition en février 2001 auprès du concessionnaire François Jakubowski et s'engagea au Rallye de Paris et surtout au Ferrari Pirelli Maranello Challenge, à Spa au mois de mai, avant de s'engager au Championnat de France Endurance VdeV sous les couleurs de la société Kodak de 2004 à 2007.
Aujourd'hui, cette voiture n'affiche que 17 000 km d'origine et elle est équipée du kit Challenge 99, avec son aileron arrière en carbone. Elle est accompagnée de deux passeports techniques FFSA datant du 18 octobre 1998 et du 31 mai 2008.
Refaite à neuf avec plus de 40 000 € de factures récentes et plus du double depuis 2001, cette voiture est une des rares F355 Challenge immatriculées et dont l'historique est limpide. Facilement comparable aux Porsche 911 RS, c'est une machine réputée plus équilibrée et plus facile à piloter. Pouvant prétendre au Ferrari Classiche dès l'année prochaine pour ses 20 ans, elle est la digne héritière des Ferrari 250 GT SWB, capable de s'engager dans les compétitions les plus prestigieuses et de rejoindre les circuits par la route.

This car, first registered on 28 March 1996 is one of 108 units made of the Type F129 AB. In its original "Gialo Modena" shade, it has undergone a complete refurbishment by Color Dream (bodywork suppliers to Art Grand Prix, the racing team of Frederic Vasseur and Nicolas Prost). The work particularly concerns a complete engine disassembly with the replacement of belts and all joints (the original engine block, in excellent condition, has been preserved and will be provided to the future owner); refurbished Speedline alloy rims; new F40 LM brake calipers; new dashboard, door panels, windshield and rear window. Furthermore, the original OMP carbon seats were completely restored by Sellerie 3000, from Chatelet-en-Brie (partners of Oreca). A complete picture file is part of the file that comes with the car.

During its racing career, this car took part in the Challenge Ferrari France from 1998 to 2000 through Modena Motors dealership with Alberto Voltoni. The present owner acquired the car in February 2001 from the dealer François Jakubowski and entered the Rallye de Paris and the Ferrari Pirelli Maranello Challenge at Spa in May, before participating in the French Endurance Championship VdeV in the colors of the Kodak, from 2004 to 2007.
Currently the car displays only 17,000km on the odo, and is equipped with the Challenge 99 kit with the rear spoiler in carbon fibre. The car comes with its two technical passports FFSA dated October 18, 1998 and May 31, 2008.
Refurbished with over €40,000 in recent invoices and more than double since 2001, this car is one of the few registered F355 Challenges with clear history. Easily comparable to a Porsche 911 RS, this car had the reputation of being very dynamically balanced and easier to drive. Next year for its 20th birthday, it will be eligible for Ferrari Classiche, this worthy successor to the Ferrari 250 GT SWB is eligible for most of the prestigious competitions, and can reach the track by road.











174 1971 FERRARI DAYTONA 365 GTB/4 SPIDER, CONVERSION PAR STRAMAN

Titre de circulation anglais
British title

Châssis N° 14185
Moteur N° B892

- Dans la même famille pendant 42 ans, de 1972 à 2014
- Matching numbers, 29000 miles d'origine
- Documentation complète, combinaison de couleur d'origine

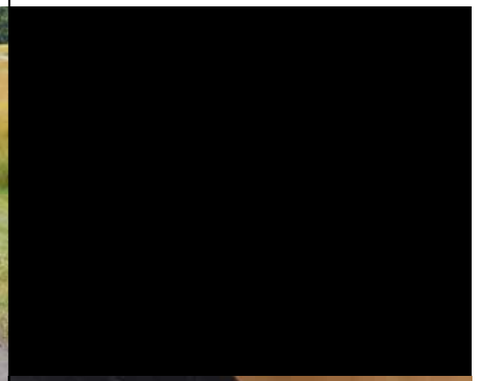
- *One family ownership for forty two years (1972 to 2014)*
- *Matching numbers; mileage of 29,000 believed to be genuine*
- *All tools and books, original color combination*

675.000 – 800.000 €

#14185 a une histoire formidable, elle fut vendue le 31 juillet 1971 à Reno dans le Nevada par « Classic Motors » à un résident de Hollywood en Californie. En 1972, elle fut revendue par « Hollywood sports cars » alors qu'elle n'avait que 2800 miles à la famille qui la conserva jusqu'en 2014, le père la cédant à son fils. Le propriétaire actuel envoyait la voiture chez « The finishing touch » en Arizona pour une peinture complète, une révision mécanique et la pose d'un nouveau pot d'échappement. Ce spider fait très bonne impression lorsque l'on le regarde de près, la carrosserie est très droite et sans trace d'accident, les jours de portes et de capots ainsi que les passages de roue sont absolument parfaits, les chromes, les glaces, les accessoires de carrosserie et les jantes sont en très bel état. La capote en Mohair est de très haute qualité et son Mica bien clair. L'intérieur en cuir d'origine est en excellent état et présente une légère patine. Le tableau de bord a été refait en « Leatherette » de haute qualité et les

#14185 has a wonderful history residing in California its entire life with essentially two owners. Delivered new in March 1971 to 'Classic Motors' of Reno Nevada, its first owner purchased it on 31 July 1971 and was a resident of North Hollywood, California. In November 1972 its second owner purchased it from 'Hollywood Sports Cars' in Los Angeles with 2,800 miles, the car remaining with him and his son until last year. The current indicated mileage of 29,168 is from new and believed to be correct. In 2014, after purchasing the car from its long term family ownership, the car was sent to 'The Finishing Touch' in Arizona for a complete repaint, new exhaust system, and a light mechanical service. The car makes a very strong cosmetic impression with an impressively straight body, excellent panel gaps, chrome, glass, and lights, and the wheels are in very good condition, The hood is of highest quality Mohair, in good physical condition, and the rear window is clear. The interior is very good throughout,







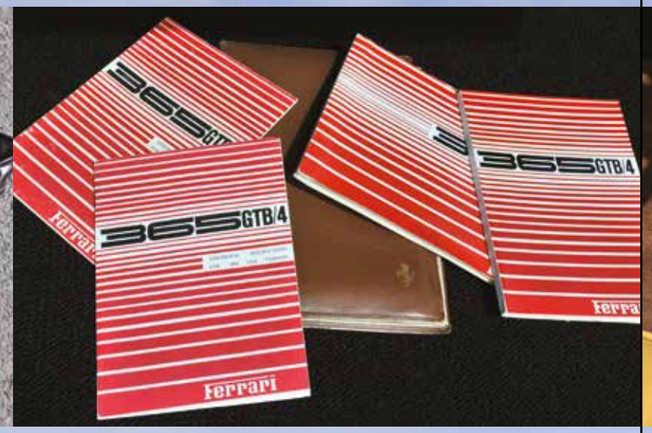


interrupteurs et divers manomètres sont en excellent état. Lors de la conversion, des pare soleil spécifiques au spider ont été montés. Elle est encore équipée de son allumage électronique Dinoplex et de sa pompe à air d'antipollution, ce qui est très rare. Les trousses à outils et de cric sont présentes dans la malle ainsi que la roue de secours d'origine. Dans la pochette en cuir d'origine se trouvent : tous les livrets et carnets de bord, la rare carte de garantie d'usine, le supplément pour l'Amérique, le livret des pièces détachées et la copie de la facture d'achat datant de 1972. Dans le dossier historique figurent des photos d'époque avant, pendant et après la transformation exécutée par Richard Straman en Californie au début des années 80'. Avec seulement 124 Ferrari Daytona 365 GTS/4 fabriquées par l'usine via Scaglietti, elles sont très rares et recherchées et les trois vendues en vente en 2014 et 2015 atteignirent un prix proche de 3 millions d'euros. Quelques coupés ont été convertis par Scaglietti en Italie et par Straman outre atlantique et ces réalisations sont exactement fidèles à la version originale et sont devenues parmi les collectionneurs avertis de la marque des valeurs très respectées. C'est une rare opportunité d'acheter un spider Daytona, provenant de Californie du sud, n'ayant jamais été accidenté ni corrodé, dans sa combinaison de couleur d'origine, complète et documentée avec seulement trois propriétaires au prix d'un coupé.

the leather trim being excellent and slightly mellowed. The dashboard has been re-trimmed in high-quality leatherette, rather than the usual 'mouse fur' that quickly deteriorates in the sun. The gauges and switches are excellent and the car has the correct and very rare retractable sun visors which are unique to the Daytona Spider. The original wing liners are present as is the air pump, which is almost always missing, and the original factoryDinoplex ignition boxes. The car is complete with its original Ferrari factory books in the original leather pouch, copy of the purchase invoice from 1972, original and very rare Guarantee Card, USA supplement, tools, jack, and knock-off hammer and matching spare wheel. The History File also includes many photos of the car before, during, and after the work by Richard Straman.
With only 124 Daytona365 GTS/4 spiders built, exceedingly rare and prohibitively expensive (3 of them were sold at auctions in 2014 and 2015 for almost 3 million euros...), several Daytona coupes were reconfigured to replicate the legendary spider, and today high quality conversions to spider format are accepted and valued within therealm of the Ferrari enthusiast. Within these enthusiasts the coachbuilder with the highest reputation for the integrity of work and quality of finish was Richard Straman of Southern California, who in the early eighties' was commissioned by the long-term owner to convert this coupe to a spider. With known history from new, essentially two owners, an entire life in Southern California, and matching-numbers with no accident history, this is a great opportunity to acquire an attractive and extremely straight Daytona spider conversion that offers tremendous value.






365GTB/4
Ferrari



175 1903 MOONBEAM III

DIT "MOONBEAM OF FIFE"

500.000 – 1.500.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Pour comprendre comment *Moonbeam III* est devenu mythique, il faut se replonger en Angleterre à la fin du XIX° siècle lorsque, d'outils de travail, les bateaux à voile sont devenus des objets de passion et de compétition et qu'est apparu l'art de la plaisance. Les Anglais sont les premiers à se regrouper au sein d'associations pour échanger et pratiquer la voile pour le plaisir. C'est à Londres, sur la Tamise, que l'on trouve le plus ancien club nautique, le *Royal Thames Yacht Club* (RTYC) créé en 1775. La chute de Napoléon Bonaparte laisse champ libre au royaume de la reine Victoria pour marquer le monde de son emprise commerciale. Dans ce climat en pleine effervescence, les premiers voiliers commandés par des amateurs fortunés voient le jour. L'ère du yachting a commencé...
Outre-Atlantique, les chantiers navals américains sont en plein essor grâce aux lancements des clippers qui transportent l'or, le thé, la soie ou encore le coton. Ils proposent de se confronter sportivement aux Anglais dans une régate. Le célèbre *Royal Yacht Squadron* (RYS) fondé à Cowes en 1815 relève le défi. Ainsi naîtra la légendaire *America's Cup*. La goélette *America* traverse donc l'Atlantique en 1851 en direction de la Manche, sous l'impulsion de John Cox Stevens du *New York Yacht Club*. Victorieuse de ce premier affrontement, elle donnera son nom à la coupe remportée, qui deviendra le plus prestigieux défi entre voiliers. Aujourd'hui encore, l'Ile de Wight demeure "the place to be" pour les "gentlemen sailors".

To understand how Moonbeam III became an icon, we need to go back to England at the end of the 19th century when sail boats evolved from being work tools to become objects of passion and competition. It was when the art of sailing first appeared. The English were the first to join together in clubs to share and practise sailing for pleasure. It was in London, on the Thames, that the oldest sailing club, the Royal Thames Yacht Club (RTYC), was established in 1775. The fall of Napoleon Bonaparte allowed Queen Victoria's kingdom to make itself known commercially on the world stage. In this period of growth and prosperity, the first sailing boats ordered by wealthy enthusiasts started to appear. The era of yachting had begun...
Across the Atlantic, American boatyards were in full swing, with the launch of clippers that transported gold, tea, silk and cotton. They proposed a sporting contest with the English in the form of a regatta. The famous Royal Yacht Squadron (RYS) founded in 1851 in Cowes, rose to the challenge. And so the legendary America's Cup was born. The schooner America crossed the Atlantic in 1851 towards the English Channel, with John Cox Stevens from the New York Yacht Club at the helm. As winner of this first contest, she gave her name to the winner's trophy of what has become the most prestigious challenge in sailing. Today, the Isle of Wight remains the destination of choice for all 'gentleman sailors'.

Les grands navires marchands aux surfaces de voile démesurées se livrent un contre-la-montre à la merci des océans. Parce qu'ils doivent battre la concurrence et rejoindre par tout temps les navires de commerce à l'entrée des ports pour les aider à manœuvrer, les bateaux-pilotes vont indirectement contribuer à développer la plaisance. Les architectes, désireux de concevoir des unités aussi solides que rapides, vont imaginer un grand nombre de voiliers d'une grande élégance qui s'inspirent des meilleurs participants à la Coupe de l'America, et demeurent mythiques aujourd'hui encore.
A la suite du "*deed of gift*" qui règlemente le fameux challenge, arrive la nouvelle jauge internationale en 1907 qui fixe les règles du jeu pour les bateaux de régates. Elle détermine des handicaps très précis, fruits de savants calculs intégrant la longueur de flottaison, la surface de voile, la vitesse en fonction des conditions météorologiques, etc. Cette nouvelle règlementation contribue à faire évoluer la conception des bateaux. La construction de yachts bat son plein, et la créativité de concepteurs de génie est à son apogée.

The large merchant boats fitted with huge sails, pressured by time constraints, were at the mercy of the elements. And so, the pilot boats, which needed to be competitive and able to set out in all weather to meet commercial vessels and help them manoeuvre in the entrance of the ports, were indirectly involved in the development of the sport of sailing. The designers, wanting to produce vessels that were both solid and fast, created a number of highly elegant sailing boats that inspired the best competitors to take part in the America's Cup. These boats have retained their legendary status today. Following the « deed of gift » which provided the regulations for this famous challenge, the new International Rule was set in 1907 for yachts. This set out a specific handicap system, using precise calculations based on the waterline length, sail area, speed in relation to weather conditions etc. This new ruling played a part in the evolution of boat design. The construction of yachts boomed and the creativity in their design reached its peak.

88
MOONBEAM
1903

MOONBEAM III : ARCHITECTE ET PREMIER PROPRIÉTAIRE

C'est dans ce climat d'effervescence que l'architecte William Fife va marquer le monde de la plaisance de son génie inégalé. Dans un petit village de la côte ouest de l'Écosse, à Fairlie, sur la rivière Clyde, déjà près de 400 voiliers ont été mis à l'eau depuis 1858 par le chantier familial Fife. Il jouit d'une réputation unanime et devient la référence pour les amateurs éclairés.
A la fin du XIXe siècle, l'avocat londonien Charles Plumptre Johnson, fils du médecin personnel de la Reine, s'installe à Glasgow pour goûter aux plaisirs de la navigation. Membre éminent du RYS et du RTYC, il acquiert d'abord *Moonbeam*, dessiné et construit par Fife Senior en 1858. Ce yacht de 25 tonnes présente des lignes similaires à celles des bateaux-pilotes, avec une étrave droite, un grand bout dehors et un pavois assez haut, à l'image de Partridge conçu par Charles Nicholson en 1885. Après six ans de nombreuses navigations, Me Johnson sollicite Frederick Sheperd pour se faire construire un nouveau yacht : *Moonbeam II*, un cotre de 17,78 m de longueur au pont. Mais au bout d'une saison déjà, le propriétaire rêve d'un voilier moderne et rapide, répondant à la nouvelle juge du *Royal Ocean Racing Club*. Il s'adresse à William Fife, troisième du nom, qui est aux rênes de l'entreprise de ses aïeux depuis 1886.



Ainsi naît en 1903, *Moonbeam lll*, qui allie puissance et maniabilité. Gréé en yawl aurique, il est d'une élégance rare : 4,74 m de maître bau pour une longueur de coque de 24,77m, pont dégagé, grande voilure, intérieurs edwardiens d'acajou flammé et cuir capitonné. Il est « *l'un des plus beaux fast-cruisers de Monsieur Fife* » selon Dixon Kemp qui publie ses plans dans l'édition 1904 du Manual of Yacht and Boat Sailing. On l'appelle à l'époque *Moonbeam of Fife*, pour ne pas le confondre avec celui de l'architecte Sheperd. C'est le premier d'une série de yawls auriques qui comprend notamment *Valdora, White Heather* et *Rosamond*, contre lesquels il régatera souvent.
Sir Johnson, emporté par la compétitivité et la grâce de sa nouvelle monture, racée et rapide, parcourt près de 5 000 milles en très peu de temps. La première saison de régates est un succès et comble le propriétaire. A ses 60 ans, il sollicite de nouveau le chantier Fife pour élaborer un yacht encore plus grand, *Moonbeam IV.*

MOONBEAM AU XXE SIÈCLE

Moonbeam III connaitra plusieurs propriétaires mais navigue moins, du fait de la première et de la seconde guerre mondiale.
Fernand Maroni, industriel parisien, le deuxième propriétaire en 1920, le renomme *Eblis* et lui fait changer de port d'attache : Brest, puis Cannes où il remporte la course-croisière de Méditerranée en 1927 et 1928. Il passe ensuite entre les mains de Raymond Philippe au début des années 1930, puis de Félix Amiot, pionnier de l'aviation, qui en fait l'acquisition en 1947 et le ramène à Cherbourg.

RENAISSANCE

En France, la plaisance à voile bénéficie d'un souffle au début des années 1960 grâce à un seul homme, ou presque, Éric Tabarly. Sa perpétuelle recherche d'optimisation et d'innovation inaugure une nouvelle ère, celle des records océaniques. Cette période verra l'apparition de défis extrêmes avec le large, les yachtmen laissant dorénavant place aux skippers aventuriers.
Tout au long de sa carrière, comme un clin d'œil aux racines de son sport favori, Éric Tabarly gardera un attachement particulier pour *Pen Duick*, un plan *Fife* hérité de son père, un cotre aurique comme *Moonbeam III*, en plus petites dimensions. Dès lors, on ne pourra plus jamais dissocier le skipper le plus exigeant de sa génération de son yacht classique.

MOONBEAM III : DESIGNER AND FIRST OWNER

It was in this buoyant climate that the designer William Fife made his mark in the world of sailing, having an unrivalled talent. On the banks of the river Clyde in Fairlie, a small village on the west coast of Scotland, some 400 sailing boats had already been launched by 1858 by the Fife family boatyard business. Their reputation was unquestioned and the business became the reference for informed enthusiasts.
At the end of the 19th century, the London lawyer Charles Plumptre Johnson, son of the Queen's personal physician, moved to Glasgow to enjoy sailing. An eminent member of the RYS and the RTYC, he acquired Moonbeam, designed and built by Fife senior in 1858. This 25-tonne yacht bore a resemblance to the pilot boats, with a straight bow, a large bowsprit and fairly high bulwark, like Partridge designed by Charles Nicholson in 1885. After sailing the boat extensively for six years, Mr Johnson commissioned Frederick Shepherd to build him a new yacht: Moonbeam II, a cutter 17.78 metres in length at the bridge. By the end of the season, however, the owner was dreaming of a modern and fast sailing boat, in keeping with the new regulations of the Royal Ocean Racing Club. He turned to William Fife, the third of that name, who had been in charge of the family business since 1886.

And thus, in 1903, Moonbeam lll was born, combining power and manoeuvrability. A gaff-rigged yawl, it was supremely elegant : with a maximum beam of 4.74 m and a hull length of 24.77m, a clear deck, large sail area and an Edwardian interior of flamed mahogany and upholstered leather. It was « one of the finest of Mr Fife's fast-cruisers » according to Dixon Kemp, who published the details of the design in the 1904 edition of the Manual of Yacht and Boat Sailing. At that time it was called Moonbeam of Fife, so as not to be confused with the designer Shepherd's boat. It was the first in a series of gaff yawls that notably included Valdora, White Heather and Rosamond, which it would race against on many an occasion. Sir Charles Johnson, enthused by the competitiveness and elegance of his new sporty and fast boat, covered nearly 5 000 miles in a short space of time. The success of the first season's racing provided the owner with great satisfaction. At the age of 60, he then returned to the Fife boatyard to order an even larger boat, Moonbeam IV.

MOONBEAM IN THE 20TH CENTURY

Moonbeam III then had several new owners but was used less, due to the two world wars. The second owner, Fernand Maroni, a Parisian industrialist, bought her in 1920, renamed her Eblis and changed the boat's home port to Brest and then Cannes, where she won the Mediterranean Cruise race in 1927 and 1928. She then passed into the hands of Raymond Philippe at the start of the 1930s, then Félix Amiot, an aviation pioneer, in 1947, who took her to Cherbourg.

RENAISSANCE

In France, sailing enjoyed a revival at the start of the 1960s, due in large part to one man, Éric Tabarly. His constant quest for optimisation and innovation ushered in a new era of ocean records. This period saw the appearance of extreme challenges with yachtsmen giving way to skipper-adventurers. Throughout his career, in recognition of the roots of his favourite sport, Éric Tabarly retained a special attachment to Pen Duick, a design by Fife born of her predecessor, an gaff cutter like Moonbeam III, but smaller. And so, the most demanding skipper of his generation was forever associated with his classic yacht.





En 1971, Mme Anthony rachète *Eblis* (alias *Moonbeam III*), le restaure et le convoie en Grèce en 1974 pour proposer des croisières. Il faut attendre 1979, après un voyage en cargo financé par son nouvel acquéreur, le docteur John Poncia, pour que le bateau bénéficie d'une restauration complète. En 1988, le chantier de Southampton Camper & Nicholson, supervisé par John Sharp, lui redonne du mordant, l'adapte aux nouvelles normes de sécurité et lui offre un gréement de cotre qui lui confère une nouvelle élégance très harmonieuse.
Un an après, ayant retrouvé son nom d'origine, il est vendu aux enchères par Sotheby's à un propriétaire norvégien, puis à un armateur français, membre du *Yacht Club de France*, qui le base à Saint-Tropez, où il est entretenu dans les meilleures conditions et le respect de la tradition. *Moonbeam III* va à nouveau vivre des heures glorieuses, manœuvré par des équipages affûtés et passionnés.
En 1998, le *Yacht Club de Monaco*, qui jouit d'une grande tradition maritime, réanime son esprit de compétition, et organise des défis entre *Tuiga*, le plan Fife du Prince Albert II de Monaco, et *Moonbeam III,* alors affrété par le *Yacht Club de France*. Le défi sera ensuite couru lors de la régate de liaison entre Cannes et Saint-Tropez.

MOONBEAM AUJOURD'HUI

L'élégant cotre aurique commence une nouvelle vie en Méditerranée et participe aux régates de voiliers traditionnelles à Saint-Tropez, Monaco, Cannes, Antibes, Porquerolles, Imperia, Marseille, Barcelone… Il retrouve ses adversaires du début du siècle et inscrit souvent son nom sur des trophées salés. Il participe aux 100 ans de Pen Duick à Bénodet en 1998, au Jubilé de l'America's Cup à Cowes en 2001, et à la Fife Regatta à Fairlie en 2008.
En 2003, *Moonbeam III* célèbre son centenaire en organisant une régate « entre amis », sur invitation, à Porquerolles. Onze bateaux viendront s'associer à la fête, dans un bel esprit de convivialité qui perdure toujours aujourd'hui. Depuis est née la Porquerolles Classiques, qui réunit plus de trente voiliers tous les ans en juin.
Entre deux saisons de navigations, il bénéficie d'un entretien soigné, dans le plus grand respect de la tradition des yachts classiques. En 2005, tous les intérieurs sont refaits à l'identique au célèbre chantier Fairlie Restauration à Port-Hamble. Dix ans plus tard, il a toujours fière allure et demeure une figure emblématique des régates classiques. Son palmarès illustre ses qualités de racer : en 2015, il remporte les Voiles de St-Tropez et la Puig Regatta à Barcelone, et termine deuxième aux Régates Royales à Cannes. A l'assaut de l'Atlantique à plusieurs reprises, il a prouvé aussi qu'il pouvait croiser aisément "loin de chez lui", dans des eaux mouvementées et dans des brises soutenues.
Un dragon en guise de signature, *Moonbeam III*, plan Fife numéro 491, numéro de voile 88, est un monstre de finesse. Coque en bois, voile aurique, flèche majestueux, bôme interminable, trois voiles d'avant, bout-dehors remarquable, pont dégagé, franc-bord ajusté, poupe effilée, barre à roue inclinée, intérieur luxueux…

Demandez à un amoureux des voiliers classiques les bateaux qu'il préfère et il y a de fortes chances que *Moonbeam III* apparaisse en tête de liste. Tout est parfait sur ce bateau pur, marin, séduisant, emblématique : le dessin de carène, le gréement simple et puissant, les matériaux nobles, son histoire, ses performances et jusqu'à son nom qui pourrait apparaître sur un disque de jazz. Mais entendez un jazz celtique évidemment !
Une œuvre d'art vivante qui continue de fasciner autant les connaisseurs que les néophytes, et promet des aventures inoubliables !

In 1971, Mrs Anthony bought and restored Eblis (alias Moonbeam III), and took her to Greece to offer cruises. It was not until 1979, following a cargo trip financed by her new owner, Dr John Poncia, that the boat benefitted from a full restoration. In 1988, a small team of shipwrights in Shamrock Quay, Southampton supervised by Surveyor John Sharp, breathed new life into her, by adapting the boat to new safety standards and rigging her as a cutter that conferred a new and pleasing elegance.
One year later, having regained its original name, the boat was sold by Sotheby's to a Norwegian owner, and then to a French ship owner and member of the Yacht Club de France. He based her in Saint-Tropez where she was kept in the best conditions that respected tradition. Moonbeam III enjoyed moments of glory once more, manned by the best and most passionate crews. In 1998, the Yacht Club de Monaco, which enjoys a great maritime tradition, revived the competitive spirit and organised challenges between Tuiga, the Fife design belonging to Prince Albert II of Monaco, and Moonbeam III, then chartered by the Yacht Club de France. This challenge was later run during the regatta between Cannes and Saint-Tropez.

MOONBEAM TODAY

The elegant gaff cutter began a new life in the Mediterranean and competed in traditional sailing regattas in Saint-Tropez, Monaco, Cannes, Antibes, Porquerolles, Imperia, Marseille and Barcelona. She rediscovered her adversaries from the start of last century and has often had her name engraved on salty trophies. She took part in the 100 years of Pen Duick in Bénodet in 1998, in the Jubilee of the America's Cup in Cowes in 2001 and in the Fife Regatta in Fairlie in 2008.
In 2003, Moonbeam III celebrated her centenary with a regatta between invited friends only, at Porquerolles. Eleven boats joined the party, which took place in a wonderful spirit of conviviality, in an event that continues today, with the birth of the Porquerolles Classic, now bringing together more than thirty sailing boats every year in June.
Between seasons, she is meticulously maintained, with the greatest respect given to the tradition of classic yachts. In 2005, the interior was completely and meticulously re-fitted by the renowned boatyard Fairlie Restorations in The Hamble. Ten years on, she is still in beautiful condition and remains an iconic figure in classic regattas. Her results illustrate her racing credentials: in 2015, she won the Voiles de St-Tropez and the Puig Regatta in Barcelona, and finished second in the Régates Royales in Cannes. Having crossed the Atlantic several times, she has proved herself capable of sailing « a long way from home », in stormy waters and sustained winds.
With a dragon as a signature, Moonbeam III, Fife design number 491, sail number 88, is a delicate beast. With a wooden hull, gaff mainsail, majestic mast, never-ending boom, three headsails, remarkable bowsprit, clear deck, her freeboard boasting a beautiful shear tapering to a typical Fife counter, inclined boat's wheel, luxurious mahogany interior...

Ask any lover of classic sailing boats which is their favourite and there is a strong chance that Moonbeam III will appear at the top of the list. Everything is perfect on this iconic and stunning boat, from its hull design, simple and powerful rig, high-quality materials, its history, its racing performances through to its name which sounds like a track on a jazz record. A Celtic jazz record of course !
A living work of art that continues to enthrall both connoisseurs and newcomers, and promises many more unforgettable adventures !

ANNEXES

Construction : 1903, Chantier Fairlie, architecte : William Fife III
Restauration : 2006, Chantier Fairlie Restauration à Port-Hamble
Pavillon français
Port d'attache : Saint-Tropez
Entretien annuel au chantier Monaco Marine à Cogolin
Habilitation pour les activités commerciales
Equipage : un capitaine, un second et un marin (à l'année)
et une hôtesse (7 mois / an)
Capacité d'accueil en navigation (équipage inclus) :
jusqu'à 24 personnes en régate (à proximité des côtes),
10 personnes (à plus de 20 milles des côtes)
Intérieurs : un vaste carré, un espace table à carte, 2 cabines pour les invités (4 couchages), 4 couchages pour l'équipage, 3 salles de bain, une cuisine équipée.

FICHE TECHNIQUE

Longueur hors-tout : 30 m / 102 ft
Longueur à la flottaison : 24,67 m / 80.93 ft
Maître-bau : 4,72 m / 15.48 ft
Tirant d'eau : 3,25 m / 10.66 ft

Taille des espars :

Bôme : 15m / 49.2 ft
Bout-dehors : 6 m / 19.5ft
Flèche : 12 m / 39.3 ft

Surface de voile totale : 430 m²

Grand-voile : 183 m²
Flèche : grand 75 m² / petit 46 m²

Trinquette : 55 m²
Foc : 40 m²
Clin foc : 55 m²

Spinnaker : 360 m²

Coque : teck, pitchpin et chêne
Poulies : frêne

Poids total : 55 t
Poids du lest : 19 t

4 winches motorisés Messmer et 8 winches à 3 vitesses Lewmar

Système de barre : mécanique

Moteur : Perkins 135 ch

Capacité en carburant (gasoil) : 500 litres
Capacité en eau : 800 litres
Groupe électrogène et désalinisateur

Instruments de navigation : VHF - GPS - Radar traceur (standard C-AIS / Emetteur – récepteur) – Navtech - Pilote automatique

ADDITIONAL INFORMATION

Construction : 1903, Fairlie boatyard, designer: William Fife III
Restoration : 2006, Fairlie Restorations (now Fairlie Yachts) in the Hamble
Pavillon français
Home port: Saint-Tropez
Maintained annually at the Monaco Marine boatyard in Cogolin
Crew: a captain, a second and a sailor (all year) and a hostess (7 months per year)
Capacity for coastal sailing up to 24 guests and 10 guests for off shore sailing
Interior : A large salon with dinning table 2 cabins for guests, 4 beds for the crew, 3 bathrooms, kitchen

TECHNICAL SPECIFICATIONS

LOA : 30m / 102ft
Waterline length : 24.7m / 80.9ft
Max. beam : 4,7 m / 15.5 ft
Draft : 3.25 m / 10.66 ft

Mast dimensions :

Boom : 15m / 49.2ft
Bowsprit : 6m / 19.5ft
Main gaff: 12m / 39.3 ft

Total sail area : 430 m²

Main sail : 183m²
Topsail: large 75 m² / small 46 m²

Staysail : 55 m²
Jib : 40 m²
Jib topsail : 55 m²

Spinnaker : 360 m²

Hull : pitch pine planking on oak/iroko frames.
Ply sub-deck with teak planking
Spars Columbian pine
Blocks : ash

Displacement : 55t
Ballast weight : 19t

Winches : 4 motorised Messmer and 8 stainless 3-speed Lewmar 8

Wheel : mechanical

Engine : Perkins 135 bhp

Fuel capacity (diesel) : 500 litres
Water capacity : 800 litres
Generator and desalinator

Navigation instruments : VHF - GPS - AIS –Navtech- Autopilot

88
MOONBEAM
1903

176 1955 MERCEDES 300B CABRIOLET D

Carte grise française
French title

Châssis N° 5500515
Moteur N° 5500537

- ➤ État d'origine incroyable, exemplaire magnifiquement préservé
- ➤ Deux propriétaires précédents en Californie
- ➤ Rarissime en cabriolet D, seulement 66 exemplaires

- ➤ *In an incredible original state, beautifully preserved*
- ➤ *Only two previous owners in California*
- ➤ *Extremely rare model, the cabriolet D, only 66 made*

100.000 – 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La voiture qui est présentée ici n'a connu depuis l'origine jusqu'en 2013 que deux propriétaires faisant partie de la même famille, le père puis son fils. Le second possédait cette Mercedes depuis 1978, soit 36 ans entre les mêmes mains ! En 2013 elle fut achetée par un collectionneur français. La voiture ayant vécu dans le climat sec de Californie, elle est dénuée de corrosion et présente des soubassements impeccables. Après être restée entreposée au sec une vingtaine d'années, elle avait bénéficié de travaux de remise en route, effectués par Burlingame Motors, pour un total de 15 000 $. La carrosserie, qui a été repeinte autrefois, présente une superbe patine et quelques traces de petites réparations. A l'intérieur, la sellerie en cuir rouge patiné d'origine montre quelques craquelures et le bois du tableau de bord est intact, bien que légèrement terni. Commande et accessoires sont de belle présentation, la voiture est équipée d'un autoradio d'époque et le compteur kilométrique affiche un peu plus de 66 000 miles (106 220 km). La capote a été refaite en utilisant la doublure d'origine, et les pneus sont neufs. Un essai a montré un bon fonctionnement, avec un moteur onctueux.
Cette Mercedes 300B est accompagnée de ses manuels et de son carnet d'entretien dont les premières pages sont tamponnées. Ainsi, on y découvre que la première révision a eu lieu le 4 juin 1956. Elle comporte aussi un rare kit de pièces de rechange, dont la boîte contenant le joint de culasse de rechange, ainsi qu'une trousse à outils d'origine.
Il s'agit d'un modèle très rare puisque seuls 125 exemplaires de cabriolets B et D ont vu le jour sur la base de la Mercedes 300b, de mars 1954 à juillet 1955, et moins de la moitié furent des cabriolets D. Avec ses quatre places découvrables, son noble moteur six-cylindres et sa préservation d'origine rare, cette voiture offrira à son nouveau propriétaire tout le charme et la qualité d'une Mercedes haut de gamme des années 1950.

The car on offer had known until 2013 just two owners from new, both part of the same family, the father and then, his son. The latter had the Mercedes since 1978, 36 years in the same hands! In 2013, it was purchased by an important French collector. The car has had always been before in the dry California climate, and it is devoid of corrosion and has an impeccable base. After remaining stored dry for 20 years, this car has benefited from a renovation work done by Burlingame Motors, for a total of US $ 15,000. The body, which has been repainted once, has a beautiful patina and shows few traces of minor repairs. Inside, the red leather upholstery has its original patina and shows some cracks and the wooden dashboard is intact, although slightly tarnished. The driving system and accessories are in beautiful condition, and the car is equipped with a timer unit and the odometer shows about 66,000 miles (106,220km). The hood has been redesigned using the lining of origin, and the tyres are new. One trial showed good running condition with a smooth engine.
This Mercedes 300B comes accompanied with its books and its service history, with the first few pages stamped. Thus, we discover that the first service took place on June 4, 1956. It also has a rare kit of spare parts, the box containing the head gasket replacement and a kit of original tools.
This is a very rare model as only 125 examples of the convertibles B and D have been made, based on the Mercedes 300b, from March 1954 to July 1955, and less than half were convertible D. With four places in this convertible and its special six-cylinder engine and its rare state of preservation, this car will offer to its new owner all the charm and quality of a high-end Mercedes from the 1950s.



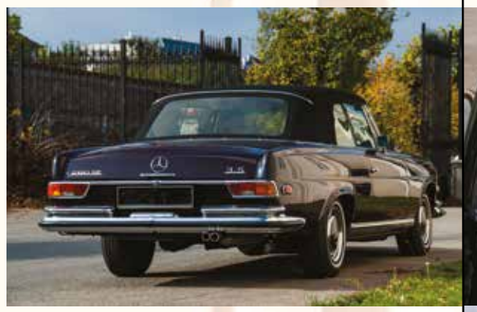






177

1970 MERCEDES BENZ 280 SE 3.5 L. CABRIOLET







Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis N° 1102712000810

- Très bel état d'origine
- Climatisation, vitres électriques
- Fantastique voiture fiable et utilisable
- 36000 miles d'origine

- *In a beautiful original condition*
- *Air conditioned, electric windows*
- *Fantastic car, reliable and very usable*
- *36000 miles from new*

280.000 – 350.000 €

Les Mercedes 280 SE cabriolets et coupés furent les premières voitures sportives de la marque motorisées par un V8. L'addition de performances superbes et d'un style élégant font des 3,5 litres des voitures très désirables. Ces voitures utilisent les mêmes plates-formes et carrosseries que les modèles 6 cylindres, mais elles sont plus luxueuses : le cuir, à profusion dans l'habitacle, est standard et il y a aussi plus de boiseries. Ce furent des voitures de petite production, avec seulement 4.502 voitures construites dont plus de cabriolets que de coupés. Les moteurs 3,5L V8 sont très modernes de conception avec leur système d'injection électronique et l'allumage transistorisé qui se retrouveront sur les moteurs de la classe 5 des années 70. Les performances sont au rendez vous avec 205 Km/h en pointe et le 0 à 100 Km/h en 9,5'.

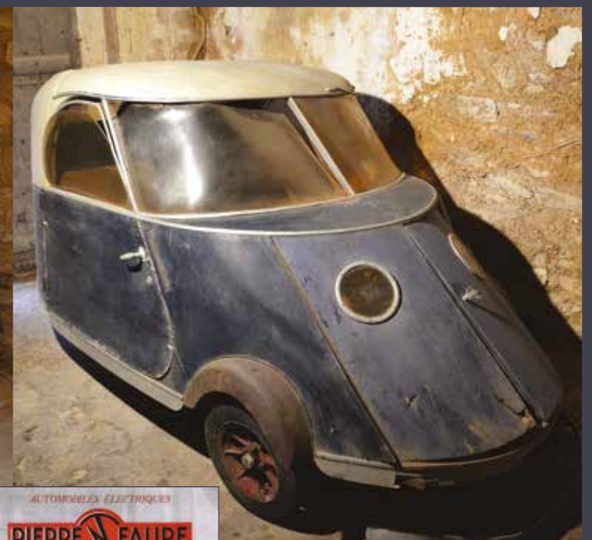
Ce cabriolet 280 SE a été acheté neuf par M. Seymour Milstein de Scarsdale, dans l'état de New York aux USA. Il est allé personnellement prendre possession de son auto à l'usine de Sindelfinden durant le printemps 1970. Il l'a fait équiper des options les plus désirables et recherchées pour ce type de modèles : boite automatique au plancher, climatisation, 4 vitres électriques, radio Becker, deux accoudoirs centraux, intérieur en cuir noir. Elle est vendue en 1991 à son second propriétaire qui importe l'auto en Autriche. Celui-ci la revend deux ans plus tard à un ami avec 31 300 miles au compteur. Elle en affiche aujourd'hui 36 000 et n'a donc parcouru que 4 700 miles en 23 ans.
La voiture est dans un état d'origine superbe, elle a bénéficié d'un entretien régulier, mais pas connu de travaux majeurs étant très bien préservée. La climatisation qui a été rechargée récemment fonctionne parfaitement. Elle est équipée d'un intérieur en cuir noir présentant une sublime patine. Elle a été repeinte en 2015 dans sa couleur d'origine, la carrosserie a été mise à nue avec changement des joints. Par ailleurs, elle a reçu un nouvel échappement en inox. Depuis ces travaux, la voiture n'a que peu roulé. Etant entre les mains de propriétaires soucieux de son entretien, la voiture fonctionne donc superbement et se présente dans un état auquel les connaisseurs de la marque à l'étoile seront sensibles.

The Mercedes 280 SE cabriolets and coupés were the first sporting models of the marque to be given a V8 engine. The combination of a superb performance with elegant styling made these 3.5-litre cars highly desirable. They used the same platform and bodies as the 6-cylinder models, but were more luxurious. An abundance of leather in the passenger compartment was standard, as was a greater use of wood trim. These cars were produced in limited numbers, with just 4,502 examples built featuring more cabriolets than coupés. The 3.5-litre V8 engine was a very modern design and the 1970s class 5 engines had an electronic injection system and transistorized ignition. The performances were impressive with a top speed of 205 km/h and 0 to 100 km/h in 9.5 seconds.

This 280 SE Cabriolet was purchased new by Mr. Seymour Milstein of Scarsdale, in the state of New York, USA. He personally went to take possession of his car at the Mercedes plant in Sindelfinden, in spring 1970. He decided to equip his car with all the most desirable and sought after options: automatic floor shifter, air-conditioning, four electric windows, Becker radio, two center console armrests, interior in black leather. It was sold in 1991 to its second owner who imported the car into Austria. He sold it two years later to a friend with 31,300 miles on the clock. It displays today 36,000, the owner drove only 4,700 miles in 23 years.
The car is in a superb original condition, as it had received regular maintenance and has not experienced any major restoration, as it has been very well preserved. The air-conditioning system was charged recently and is working perfectly. The black leather of the interior has a sublime patina. It was repainted in 2015 to its original color, with the body laid bare, and the seals were replaced. The car also received a new stainless steel exhaust system. Since then, the car has hardly been driven. Having spent time in the hands of owners who were most concerned about maintaining the car properly, this Mercedes drives beautifully and comes in a state in which the enthusiasts of the brand will really appreciate.

178 1941 PIERRE FAURE TYPE PFA
BIPLACE ÉLECTRIQUE, VERSION LUXE







Sans carte grise
A immatriculer en collection
Sold without registration

- Exceptionnel état d'origine
- Modèle rare (env. 20 exemplaires)
- Dans la même famille depuis l'origine

- *In exceptional original condition*
- *A very rare model (approximately 20 made)*
- *In the same family since new*

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La voiturette de Pierre Faure fait partie des nombreuses réponses à la pénurie de matières premières, pendant la deuxième Guerre Mondiale. Dotée d'un châssis poutre et d'un moteur électrique alimenté par six batteries, elle pouvait atteindre 40 km/h et son autonomie était estimée de 50 à 70 km.
La voiture que nous présentons a été achetée neuve par Yves Le Bihan, ingénieur de l'école Centrale et ancien directeur de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord. Passionné d'automobile et de moyens de propulsion (il avait déposé un brevet de moteur à combustion, mais aussi pour une machine qui mesurait la force d'un cheval en chevaux vapeur !), il a fait l'acquisition de cette voiture pour des raisons économiques, pendant l'Occupation et elle est immatriculée 7858 FJ 3. Témoins de cette sombre période, elle dispose encore de son "Ausweis" ("Laissez-passer") que l'on fixait derrière le pare-brise, et les phares sont encore équipés des obturateurs.
Après la guerre, la voiture a été entreposée chez son fils, en Bretagne, dans une ancienne écurie, et elle n'en a plus bougé. C'est en vidant le local où elle était stockée que cette voiture s'est rappelée aux bons souvenirs de la famille, et c'est très précisément à cet endroit que nous l'avons retrouvée. La petite-fille d'Yves Le Bihan, qui était enfant dans les années 1950, se souvient avoir joué à bord de cette étrange machine, partant pour de longs voyages imaginaires.
Elle est complète (à l'exception des batteries), le pare-choc avant est démonté et l'ensemble est en strict état d'origine, seul le capot et l'aile avant gauche étant abîmés à la suite du stockage. Même la burette d'huile se trouve encore dans le compartiment moteur, et les clés pendent au tableau de bord. Les chaînes de transmission ainsi que deux couronnes de remplacement et des pignons accompagnent la voiture. Elle constitue un rare et émouvant témoin d'une période difficile où l'ingéniosité compensait la pénurie. De plus, elle a traversé les ans sans être cannibalisée et mérite une belle remise en état.

The Pierre Faure microcar is one of the many responses to the shortage of raw materials during World War II. With its backbone chassis and electric engine powered by six batteries, it could reach 40km/h and range was estimated at 50 to 70km.
This car on offer was bought new by Yves Le Bihan, an engineer of l'école Centrale and the former director of the Compagnie des Chemins de Fer du Nord. This automobile enthusiast with a fascination for propulsion systems (he had filed a patent for a combustion engine, and also for a machine that could measure the strength of a horse in horsepower!), he acquired this car for economic reasons during the occupation, and it is registered 7858 FJ 3. As a mute witness of this dark period, the car still has its "Ausweis" ("Pass") that is fixed behind the windscreen and the headlights are still equipped with shutters!
After the war, the car was stored by his son, in Brittany, in a former stable, and it has not moved since then. When emptying the room where the car was stored, the family remembered the car, and it is precisely in the same place that we found it. The granddaughter of Yves Le Bihan, who was a child in the 1950s, remembers having played in this strange machine, heading out for long imaginary journeys.
The car is complete (except for batteries), the front bumper has been removed and everything is in strict original condition, only the hood and left front fender have been damaged during storage. Even the oil dispenser can still be found in the engine compartment, and the key still hangs on the dashboard. The transmission chains and two replacement crown/pinions come with the car. This rare car is a touching witness to a difficult period in history, where ingenuity made up for the shortages. Moreover, it has gone through the years without being cannibalized and deserves a beautiful restoration.



179 1951 SIMCA HUIT SPORT

Carte grise française
French title
Châssis N° 902137

- Très belle patine
- Modèle rare et complet et documenté
- Dessin d'une grande élégance

- *Very nice patina*
- *Rare model, complete and well documented*
- *Very elegant design*

40.000 – 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

L'histoire des Simca-Sport débute au Salon de Paris 1948, lorsque Simca expose un élégant prototype carrossé par Pininfarina à la demande de la marque. Emballé par cette voiture, Henri Pigozzi, bouillant patron de Simca, décide de la commercialiser et en confie la fabrication à Facel Metalon, à Dreux. L'année suivante, elle est de retour au Salon sous forme coupé et cabriolet, sur le soubassement de l'Aronde et avec l'appellation Simca-Sport.
C'est une voiture d'une grande élégance, qui ne manque pas de ressembler aux coupés Cisitalia de l'époque.



La Simca Sport que nous proposons a été vendue neuve à un industriel français de la région de Toulouse. Elle a été ensuite achetée par un agent Renault, qui l'a conservée de 1973 à 1995 avant de la céder à un grand collectionneur qui a lui-même gardé cette voiture intéressante jusqu'en 2014. Le châssis, la carrosserie, le moteur et la boîte de vitesses sont d'origine, et la voiture (qui n'a jamais été accidentée) comporte toutes les options probablement disponibles à l'époque sur ce modèle. Ainsi, elle est dotée des enjoliveurs de roues à écopes pour favoriser le refroidissement des freins, du poste de radio d'origine, de phares antibrouillard à l'avant... Elle a été restaurée dans les années 1980 et le châssis a été spécifiquement traité contre la corrosion. Un dossier, comportant notamment des photos et informations sur la restauration, accompagne la voiture. Elle a pris part à de nombreux évènements et expositions, grâce à son équipement complet et surtout sa patine d'origine qui en fait une voiture extrêmement désirable.

The history of the Simca-Sport starts at the Paris Motor Show in 1948, when Simca unveiled an elegant prototype with bodywork by Pininfarina. Henri Pigozzi, the boss of Simca, was enthusiastic about the car and decided to market it. He entrusted the production to Facel Metalon, in Dreux. The following year, the car was back at the Motor Show in coupe and convertible form, on the base of the Aronde and with the Simca-Sport appellation. It was an elegant design, which in some ways looked like the Cisitalia coupe of the time.

The Simca Sport we are offering was sold new to a French industrialist in the Toulouse region. It was then bought by a Renault agent, who preserved the car from 1973 to 1995 before selling it to an important collector, who kept this interesting car till 2014.
The chassis, body, engine and gearbox are original, and the car (which has never had an accident) has all the options likely to be available at that time on this model. Thus, it is equipped with scooped hubcaps to improve brake cooling, the original radio, fog lamps at the front... It was restored in the 1980s and the chassis was specifically treated against corrosion. A file, including photos and information about the restoration, comes with the car. The car has participated in numerous events and exhibitions, and with its comprehensive equipment, plus its original patina, makes it a highly desirable car.

180 1949 CISITALIA 202 SÉRIE A CABRIOLET FARINA

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 062SC
Moteur N° 184

- Une des premières Cisitalia
- Restauration italienne de qualité
- L'élégance et la rareté en Cabriolet

- *One of the first Cisitalias*
- *Nice Italian restoration*
- *The elegance and rarity of the cabriolet version*

240.000 – 280.000 €

En 1946, l'industriel Piero Dusio (important fabricant de bicyclettes et de matériels de sport et excellent pilote automobile amateur) et le pilote professionnel Piero Taruffi concrétisent leur idée de produire de petites monoplaces modernes en utilisant le moteur de la Fiat 1100 B installé dans un châssis tubulaire. La D46 (Dusio 1946) naît des crayons de l'ingénieur Dante Giacosa (père de la Fiat 500 de 1936 et des 508 et 1100) et de Giovanni Savonuzzi. La voiture de course est un succès et les créateurs en dérivent une version sport biplace, la 202, une berlinette moderne dont les lignes suggérées par Savonuzzi sont dues à Pinin Farina. La première Cisitalia (Consorzio Industriale Sportiva Italiana) 202 frappe un grand coup au Concours d'élégance de la Villa d'Este en 1947. La production des berlinettes est lancée tandis qu'il en est étudié une version cabriolet due à Pinin Farina et un roadster ou spider destiné à la compétition habillé par Stabilimenti Farina. Exportée aux Etats-Unis malgré un prix prohibitif, elle influence

In 1946, the industrialist Piero Dusio (an important producer of bicycles and sports equipment and a great gentleman racing driver) and the professional driver Piero Taruffi were finally able to achieve their goal of producing modern small single-seater racing cars, using the Fiat 1100 engine, but installed in a tubular chassis. The D46 (Dusio 1946) was born, from the pen of engineer Dante Giacosa (the father of the Fiat 500 in 1936, the Fiat 508 and the 1100) and designer Giovanni Savonuzzi. The race car was a great success and the creators decided to derive a two-seater sports version, the 202, a modern berlinetta whose lines were suggested by Savonuzzi, but with Pinin Farina making the car. The first Cisitalia (Consorzio Industriale Sportiva Italiana) 202 made a major mark at the Concours d'Elegance at Villa d'Este in 1947. The production of berlinettes started, while there was a drawing of a convertible version, also from Pinin Farina, other than a roadster or spider for racing, with body by

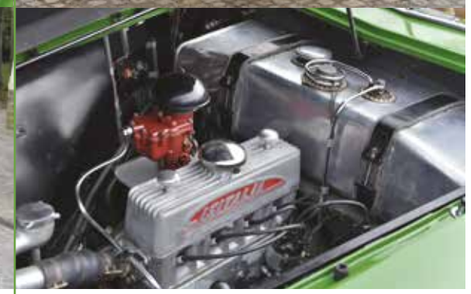












les stylistes locaux par ses proportions bien équilibrées, sa faible hauteur et la fluidité de ses lignes au point que dès 1951, un coupé 202 entre dans les collections permanentes du Musée d'Art Moderne de New York. Sa légèreté (moins de 800 kg) et sa bonne aérodynamique permettent au moteur Fiat 1100 développant 55 ch de l'emmener à 160 km/h, tandis que la version Spider Nuvolari (ainsi appelé à la suite de la deuxième place obtenue par le grand pilote italien dans la Mille Miglia 1947) bénéficie d'un moteur poussé à 66 ch.

Cette Cisitalia 202 cabriolet de 1949, un des premiers produits est un des 34 survivants seulement. Il a été carrossé en aluminium par Stabilimenti Farina et a appartenu au célèbre producteur de cinéma Franco-Italien Carlo Ponti. L'extrait de l'Automobile Club d'Italia l'indique et précise qu'il est le président de la société de production cinématographique A.T.A. (Artisti Tecnici Associati). Il produisit des centaines de films signés Federico Fellini ou Roberto Rosellini. Pour la petite histoire, à une époque où le divorce était interdit, il épousa Sophia Loren à Mexico en 1957 alors qu'il était encore marié depuis 1947. Le mariage n'ayant pu être enregistré, ils se remarièrent dans les règles en 1966 et eurent deux enfants! Pour revenir à cette automobile, il est bon de noter que Carlo Ponti était un grand amateur de Cisitalia et qu'il en posséda plusieurs. Ce superbe cabriolet passe sa vie en Italie avant d'être acquise par l'actuel propriétaire, un collectionneur belge. La voiture a bénéficié d'une restauration complète en Italie, prenant soin de respecter sa configuration d'origine. Des photos de la restauration seront mises au dossier remis à l'acquéreur. Elle se trouve aujourd'hui dans un bel état aussi bien cosmétique que mécanique. On ne peut affirmer que le coloris de la voiture est celui d'origine mais il s'agissait d'une couleur disponible pour le modèle à l'époque. Cette combinaison vert pomme, intérieur cuir beige et capote beige lui va à ravir et fera le plaisir de son futur propriétaire qui ne pourra que prendre du plaisir dans une italienne au charme et à la beauté quasi inégalés.

Stabilimenti Farina. Exported to the United States despite its prohibitive price, it influenced local designers by its perfect proportions, its low height and the fluidity of its lines, to the point, that in 1951, a coupe 202 became a permanent exhibit at the Museum of Modern Art (MoMA) in New York. Its light weight (less than 800 kg) and good aerodynamics allowed the Fiat 1100 engine developing a modest 55bhp to take the lightweight car to a top speed of 160 km/h, while the Spider version called Nuvolari (named after the second place won by the great Italian driver in the Mille Miglia of 1947) had a 66bhp version of the engine.

This Cisitalia 202 Cabriolet from 1949, one of the first produced and one of only 34 survivors, was bodied in aluminum by Stabilimenti Farina and belonged at the period to the famous Franco-Italian cinema producer Carlo Ponti. The extract of the Automobile Club d'Italia indicates and states that he is the president of the film production company ATA (Artisti Tecnici Associati). Ponti produced hundreds of movies, several of which were by Federico Fellini and Roberto Rossellini. For the matter, at a time when divorce was forbidden, he married Sophia Loren in Mexico City in 1957 while he was still married (since 1947). As the marriage was not recognized, they remarried as per the 'rules' in 1966, and had two children! To return to this car, it is useful to note that Carlo Ponti was a great fan of Cisitalia and he owned several. He had this car for a short while. This beautiful convertible spent most of its life in Italy, before to be acquired by the current owner, a Belgian collector. The car underwent a complete restoration in Italy respecting the car's original ocnfiguration. The file with the photos of all the restoration will be provided to the purchaser. It is now in a good condition both cosmetically and mechanically. We can't say for sure that the car has the original color, but it was a color available for the model at that time. This combination of an apple green, beige leather interior and beige soft top will surely please its future owner, who can not only take pleasure in the car's Italian charm, but also by the car's almost unmatchable beauty.

181 1908 SIZAIRE & NAUDIN TYPE F1 8 HP SPORT



Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis N° 1368
Moteur N° 1368

- Historique limpide, un seul propriétaire depuis 1978
- Carrosserie attrayante et en bel état
- Préservation rare pour une voiture de cette époque

- *Clear history, one owner since 1978*
- *Attractive bodywork and nice condition*
- *Rare condition of preservation*

70.000 – 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*



D'après la plaque fixée sur la Sizaire Sport que nous présentons, elle aurait été vendue neuve par le représentant de la marque situé à Nice et, selon le registre international des automobiles Sizaire, elle aurait appartenu à un banquier monégasque du nom d'Oppenheimer. En 1958, cette voiture est importée en Belgique par Robert Schimp, à l'époque président du Veteran Car Club de Belgique, dont il est aussi président de la commission technique. A l'époque, la voiture est déjà dans la configuration qu'elle présente aujourd'hui et qui est très certainement celle d'origine ; elle correspond au "Type course 12 HP" du catalogue, qui se distingue notamment des versions tourisme par la forme du capot.
En 1978, la voiture est achetée l'actuel propriétaire auprès de la famille de M. Schimp et elle a, depuis, participé à de nombreux rallyes en Europe, remportant même en 1982 le concours d'élégance du Rallye Paris-Deauville.
Au cours de son existence, elle a bénéficié de divers travaux : réfection du radiateur en Angleterre en 1981 ; peinture des ailes et du capot en 1982 ; réfection du moteur et révision de la boîte de vitesses chez Ventoux Moteur Ingénierie (Laurent Rondoni), ce qui est un gage de qualité ; remise en état des roues à rayons bois chez Alain Montpied en 2000 ; restauration des lanternes (qui équipaient déjà la voiture à la fin des années 1950) en Angleterre. Un dossier de factures atteste de ces opérations.
Cette Sizaire Sport est encore équipée de son moteur d'origine. En parfait état de fonctionnement, sa présentation est superbe, avec une patine discrète et sympathique. Pour son époque, c'est une voiture très performante et elle a été chronométrée à 80 km/h lors d'un rallye en Italie.
Très intéressantes et originales sur le plan technique (roues avant indépendantes et boite-pont), les Sizaire et Naudin sont des voitures rares. Pouvoir acquérir un exemplaire aussi proche de sa configuration d'origine, avec une carrosserie aussi légère et attrayante et avec un historique aussi limpide constitue donc une occasion exceptionnelle.

According to the plate fixed on the Sizaire Sport that we are offering, this car was sold new by the representative of the brand located in Nice and, according to the International Sizaire Register, it should have belonged to a Monegasque banker named Oppenheimer. In 1958, this car was imported into Belgium by Robert Schimp, then the president of the Belgium Veteran Car Club, where he was also the Chairman of the Technical Commission. At that time, the car was already in the configuration it is today, which is certainly the original one. It corresponds to the "racing Type 12 HP", which can be distinguished by the shape of the bonnet.
In 1978, the car was purchased by the current owner from the family of Mr. Schimp and has since participated in numerous rallies in Europe, even winning in 1982 the Concours d'Elegance of the Rally Paris-Deauville.
During all these years it has benefited from various works: restoration of the radiator in England in 1981; paint of the wings and bonnet in 1982; repair of the engine and overhaul of the gearbox by Ventoux Motor Ingénierie (Laurent Rondoni), which is a guarantee of quality; restoration of the the wooden spoked wheels by Alain Montpied in 2000; repair of the lanterns (which had already been fitted on to the car in the late 1950s) in England. An invoice file attests all these operations.
This Sizaire Sport is still equipped with its original engine. In perfect running condition, its presentation with a discreet patina is superb. For its time, it was a very competitive car and was timed at 80 km/h during a rally in Italy.
Very interesting and technically very advanced (independent suspension on the front wheels and transaxle), Sizaire Naudin are rare cars indeed. To acquire such an original example, with this light and attractive body and with such a clear history is therefore an exceptional opportunity.

182 1927 AMILCAR CGSS BIPLACE



Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis N° 18481
Moteur N° 41350

- Appartient au même propriétaire depuis 1963
- Chaîne de propriétaires connue depuis l'origine
- Rarissime authentique CGSs

- *In the same ownership since 1963*
- *Chain of ownership well documented*
- *Rare and authentic CGSs*

50.000 – 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La particularité de cette voiture est qu'elle est entre les mains du même propriétaire depuis 1963, et que la chaîne complète de tous ses propriétaires (10 au total) est connue, ce qui est véritablement exceptionnel pour ce type de voiture. Les documents qui en attestent seront bien sûr remis à l'acheteur : contrat de vente d'époque, facture de transport et facture de réparation de 1963, notamment.
Cette Amilcar a été vendue neuve et immatriculée en octobre 1927, au nom de Francisco Fernández de Retana Vitoria (Pays Basque espagnol). Elle présente toutes les particularités de la version CGSs : carter d'huile de grande capacité, empattement court, tambours de freins de grand diamètre (27 cm), tiges de commande de freins plates à l'avant, carrosserie plus basse et effilée... Elle a fait l'objet d'une remise en état en 1963, en vue de participer au rallye Madrid-Benidorm-Alicante-Madrid. C'est à cette époque que la structure en bois de la carrosserie a été remplacée par une structure en métal.
Un ventilateur électrique a été ajouté. Elle est dépourvue de démarreur électrique, ce qui impose, comme à l'époque, un démarrage à la manivelle. Une dynamo a été adaptée sur une platine au-dessus du moteur (montage adopté sur d'autres modèles, comme l'Amilcar M). La voiture est remisée dans le garage du propriétaire depuis près de 30 ans, sur cales, et l'on peut constater que la mécanique n'est pas bloquée, que l'instrumentation du tableau de bord est complète et que l'état de préservation est plutôt rare pour une Amilcar CGSs. L'engin devra néanmoins faire l'objet d'une révision complète.
La production d'époque est très limitée (984 exemplaires produits entre 1927 et 1929, selon l'ouvrage de Gilles Fournier) et les authentiques CGSs survivantes sont rares, alors que les répliques ou assemblages réalisés à partir de pièces de diverses origines sont fréquents.

Il s'agit du modèle quatre-cylindres le plus sportif et le plus recherché de la gamme du célèbre constructeur de cyclecars.



The particularity of this car is that it has been in the hands of the same owner since 1963, and the full chain of ownership (10 in all!) is known, what is truly exceptional for this type of car. Documents attesting this will of course come with the car, including the sale agreement, a freight bill and a repair bill from 1963.
This Amilcar was sold new and registered in the name of Francisco Fernandez de Retana Vitoria (from the Spanish Basque region) in October 1927. It features all the characteristics of the CGSs version: high-capacity oil sump, short wheelbase, large diameter brake drums (27cm), flat brake control rods at the front, lower and slender body… It has undergone a restoration in 1963, to participate to the Madrid-Benidorm-Alicante-Madrid rally. It was at this period that the wooden structure of the body has been replaced by a metal structure. An electric fan has been added. It is devoid of an electric starter, which means that to start it, you need to crank. A dynamo has been adapted on a plate above the engine (mounting adopted on other models, such as the Amilcar M). The car was not used for nearly 30 years and stored in the garage of the owner, and we can see that the mechanicals is not blocked, the instrumentation of the dashboard is complete and the state of preservation is rare for an Amilcar CGSs. The vehicle will nevertheless need to be fully overhauled and serviced.
The production run was very limited (984 units produced between 1927 and 1929, according to Gilles Fournier's book) and authentic CGSs survivors are rare, while the replicas or cars reconstructed from parts of various origins are more common.

It's the sportiest of the four-cylinder models and most sought-after from the range of this famous cyclecars builder.

EX COLLECTION MOSER, EX COLLECTION HAYASHI / *EX - MOSER AND HAYASHI COLLECTIONS*

183 1920 BUGATTI TYPE 13

Titre de circulation anglais
English title

Châssis N° 981
Moteur N° 538

- Historique retracé par David Sewell
- Moteur et boîte de vitesse d'origine
- Bon état de fonctionnement

- *History by David Sewell*
- *Original engine and gearbox*
- *Good running order*

360.000 – 420.000 €

En mettant au point son moteur quatre-cylindres 16 soupapes 1,5 litre en 1914, Ettore Bugatti signe un petit chef-d'œuvre qui va permettre à ses voiturettes de remporter les quatre premières places du Grand Prix de Brescia, en 1921. C'est pourquoi elles prennent ensuite le nom de cette ville. La voiture que nous proposons est aujourd'hui considérée comme Type 13, comme le confirme l'historique de David Sewell attesté par le Bugatti Owners' Club et par Julius Kruta, responsable des archives de Bugatti, constructeur.

Selon les archives d'usine, la Bugatti châssis n°981, avec moteur n°538 et boîte n°488, était à l'origine un Type 23/27 livré le 5 septembre 1920 à Louis Pabanel, à Paris, qui était alors agent Diatto. Le Type 23 signifie un châssis de 2,55 m d'empattement, alors que le Type 27 désigne un moteur 16 soupapes conçu en 1914 pour la course, mais produit à partir de 1920 pour remplacer le précédent moteur huit soupapes. Par conséquent, un Type 23/27 correspond à un châssis Type 23 équipé du nouveau moteur 16 soupapes.
Peu de temps après la Première Guerre mondiale, Bugatti signe un accord avec Pabanel pour lui livrer 50 châssis Bugatti, complets mais démunis de calandre et d'auvent, pour qu'il puisse les commercialiser comme Diatto-Bugatti, avec la calandre Diatto rectangulaire. La production des moteurs 16 soupapes commence avec le châssis n°901, et la dernière des 50 Diatto-Bugatti, livrée en décembre 1920, porte le numéro de châssis 1031.

When he designed his four cylinder, 16 valve 1.5 litre engine in 1914, Ettore Bugatti unveiled a masterpiece which powered his cars to the first four places in the Brescia Grand Prix of 1921. And that is why they were named after this city. The car we offer today is considered to be a Type 13 and this is confirmed by David Sewell's report which is authenticated by both the Bugatti Owners Club and by the Bugatti archivist, Julius Kruta.
According to the factory records Chassis No 981 fitted with Engine No 538 and Gearbox No 488 was a Type 23/27 delivered on 5th September 1920 to Louis Pabanel of Paris who was the Diatto's agent for France. Type 23 denotes a 2.55 metre wheelbase chassis whilst Type 27 denotes the 16 valve engine which was designed for racing in 1914, but did not enter production until February 1920 when it superseded the previous 8 valve model introduced in 1910. A Type 23/27 therefore indicates a Type 23 chassis fitted with the new 16 valve engine.
Shortly after the end of the World War I, Bugatti had entered into a contractual agreement with Pabanel to supply him with 50 Bugatti chassis, complete except for radiators and bulkheads, for him to market as Diatto-Bugattis fitted with rectangular Diatto radiators. Production of the new 16 valve model started at Chassis No 901, and the last of the fifty Diatto-Bugattis was Chassis No 1031 delivered in December 1920.
The first owner of this car is not recorded, nor is its original bodywork, but by June 1922 it was registered in the then

Le premier propriétaire de la voiture n'est pas connu, pas plus que son type de carrosserie d'origine, mais en juin 1922 la voiture est immatriculée dans la région de Marseille sous le numéro 2775 M 2 et conserve ce numéro après un changement d'adresse à Draguignan, en septwembre 1926. Le 16 octobre 1928, elle est vendue à Edmond Autran, de Toulon, et immatriculée à son nom 291 YU. Dans le nouveau système d'immatriculation mis en place en France ce mois-là, 1 YU est le premier numéro délivré dans le Var. Le propriétaire suivant se nomme M. Pesnon, après quoi l'on perd la trace de la voiture jusqu'aux années 1960 où elle réapparaît chez Weerte Ley, à Cleveland (Ohio, États-Unis). Dans les années 1970, elle passe chez le célèbre collectionneur Ben Moser, à Santa Barbara (Californie); elle est alors enregistrée à son nom dans l'American Bugatti Register comme Type 22/23 (avec une incertitude sur la longueur du châssis !) avec carrosserie roadster, mais l'immatriculation n'est pas précisée.
Dans la deuxième édition de l'American Bugatti Register, publiée en 1988, il apparaît que sa trace a été perdue, avant que l'on ne constate qu'elle a été vendue au plus tard en 1989 au Japon pour intégrer la prestigieuse collection de Yoshiyuki Hayashi. Elle est enregistrée à son nom (comme Type 22) dans un registre Bugatti japonais daté de janvier 1995. Au cours de cette même année, elle revient aux États-Unis, chez Rick Rawlins, puis auprès de l'archiviste de l'American Bugatti Club, Leo Keoshian, de Palo Alto (Californie). La mécanique est alors refaite dans les ateliers bien connus de Phil Reilly & Company et la voiture participe avec succès au Monterey Historics Bugatti Tour. En 2012, lors des ventes aux enchères de Pebble Beach, elle est vendue au propriétaire actuel, un collectionneur italien rêvant de participer aux Milles Miglia avec l'auto.
Comme au moins deux autres Diatto-Bugatti, cette voiture a été équipée au cours de son existence d'une calandre Bugatti. On ne sait pas exactement quand le châssis a été raccourci pour prendre la dimension d'un châssis de Type 13 (empattement 2 m), mais probablement au Japon ou peu après son retour aux États-Unis. Cependant, comme le confirme David Sewell, il ne fait aucun doute que cette voiture est bien le châssis n°981, datant de 1920, et qu'elle comporte son moteur d'origine n°538, sa boîte de vitesse n°488 et très probablement son pont arrière qui, comme tous les exemplaires de ce modèle, n'a jamais été numéroté.
Depuis, cette voiture a participé à de nombreux événements historiques en Europe, dont les Mille Miglia qu'elle a parcouru avec succès en 2013. Il s'agit d'une voiture légère et vive qui, pour une portion du prix d'un Type 37, apporte autant de plaisir. Cet exemplaire a l'avantage d'être équipé de sa mécanique d'origine, ce que sauront apprécier les amateurs.

extensive Marseille region with the number 2775 M 2,and retained this number after moving to Draguignan, 70 miles north-east of Marseille in September 1926. On 16th October 1928 it was sold to Edmond Autran of Toulon, in whose name it was registered 291 YU. In the new French registration system introduced that month, Toulon was in the Var region, 1 YU being the first registration number issued there.
A later French owner was named Pesnin, after which there is a long gap in the car's history until it reappears in the early Sixties with Weerte Ley of Cleveland, Ohio. It subsequently passed on the early Seventies to Paul Moser of Santa Barbara, California in whose name it is listed in the 1978 American Bugatti Register as a Type 22/23 (not sure of its wheelbase!) with a two seater roadster body but with no recorded registration number.
In the second edition of the American Bugatti Register, published in 1988, it was listed as untraced, but it was subsequently discovered that by 1989 at the latest it had gone to Japan to be owned by Yoshiyuki Hayashi, in whose name it is listed (as a Type 22) in a Japanese Bugatti Register dated January 1995. Later that year the car returned to the USA and was owned first by Rick Rawlins, then by American Bugatti Club archivist Leo Keoshian of Palo Alto, California.
In 2012, the car was purchased in the Pebble Beach auctions by its actual owner, an Italian collector dreaming of racing the Mille Miglia with it.
Like at least two other Diatto-Bugattis it was eventually fitted with a Bugatti radiator. It is unclear exactly when its chassis frame was shortened to become a (2.0 metre wheelbase) Type 13, but presumably either whilst in Japan or shortly after its return to the USA. However there is no doubt whatsoever that this car is Chassis No 981 dating from 1920 and that it retains its original Engine No. 538, Gearbox No 488 and most probably its rear axle which, like all examples of this model, were never numbered.
Recently this car has taken part in several historic events in Europe, including a successful run in the 2013 Mille Miglia.
This is a light and lively car which will bring its new owner as much pleasure as a Type 37 Bugatti for a fraction of the price. Connoisseurs will appreciate that this is a matching numbers car.













184 1949 GEORGES IRAT CABRIOLET PAR LABOURDETTE

Carte grise française
French title

- Modèle unique
- Voiture de Salon
- Voiture de Concours d'Elégance

- *A unique model*
- *A show car*
- *A Concours d'Elegance candidate*

50.000 – 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

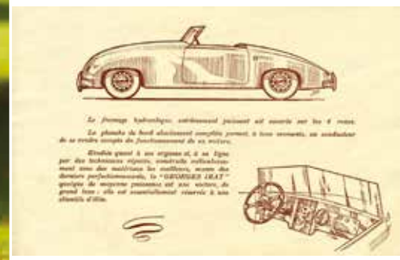
C'est en 1910, par un poste de directeur du service automobile à la Compagnie générale d'électricité que Georges Irat, alors âgé de vingt ans, fait ses premiers pas dans le monde de l'automobile. Après plusieurs échecs, le constructeur français connait enfin le succès lors du salon de Paris de 1935 avec la présentation de petits roadsters et cabriolets traction avant équipé du moteur Ruby dont la produdtion de dépassera pas les 400 exemplaires. Après-guerre, Georges Irat abandonnera cette production et se spécialisera dans les moteurs industriels, commercialisés sous la marque DOG. Ceux-ci sont fabriqués à Bègles dans la banlieue de Bordeaux. Parallèlement à cette activité, Georges Irat étudie une nouvelle automobile dont il présente au salon de Paris 1946 un prototype révolutionnaire monté sur une ossature en magnésium. Il récidive l'année suivante avec une évolution de ce premier prototype.
Enfin, en 1949, un dernier prototype est proposé. Il s'agit de celui que nous proposons aux enchères, qui a été vu dans de nombreuses expositions. Il est équipé d'un moteur de 2 litres de cylindrée accouplé à une boîte Cotal. Prévu pour atteindre une vitesse de 150 Km/h, il est pourvu de freins hydrauliques. A l'époque, le succès n'est pas au rendez-vous et ce prototype marquera la fin de l'aventure automobile de George Irat.
Seule la carrosserie de cette voiture attribuée au célèbre carrossier Labourdette a été retrouvée dans l'usine de Bègles. Afin de pouvoir être présentée dans divers événements, elle a été installée sur un châssis Simca Huit pour permettre son utilisation. Autre particularité de ce prototype, l'utilisation du procédé Vutotal de pare-brise sans montants conçu par l'ingénieur Joseph Vigroux chez Labourdette. Il s'agit d'un prototype qui illustre l'histoire de la production automobile française riche de ses nombreux petits constructeurs, à l'image de l'ambitieux Georges Irat.

In 1910, as a director of the automotive division of the service Compagnie générale d'électricité that Georges Irat, then just twenty years old, took his first steps in the world of the automobile. After several failed attempts, this French manufacturer finally saw success at the Paris Salon of 1935, with the unveiling of a small roadster and a convertible with front wheel drive, and powered by a Ruby engine, with total production not exceeding 400 units. Postwar, Georges Irat abandoned the car production, and instead specialized in making industrial motors, marketed under the brand name of DOG. These were manufactured in the suburb of Begles, near Bordeaux. Alongside this activity, Georges Irat started work on the design of a new car, which he unveiled at the Paris Salon of 1946, a revolutionary prototype mounted on a magnesium frame. He returned the following year with a further development of this first prototype.
Finally, in 1949, a final prototype was readied. This is the one we offer at auction, a car which has been seen in numerous exhibitions. It is powered by an engine of 2-liter mated to a Cotal box. With a top speed estimated at 150 Km/h, it is equipped with hydraulic brakes. At the time, success was not to be, and this prototype marked the end of the automotive adventure of George Irat. Only the body of this car, made by the famous coachbuilder Labourdette, was found at the plant in Bègles. To be shown in various events, a Simca Eight chassis was used to underpin the car. Another feature of this prototype, the use of the process Vutotal for the windshield, without any frames, was designed by engineer Joseph Vigroux, at Labourdette. This is a prototype that demonstrates the rich history of the French automobile and its many small carmakers, one of which was the ambitious Georges Irat.











Droits réservés

MODÈLE UNIQUE / *ONE-OFF*

185 1931/2012 BUCCIALI-CORD TYPE L29 MODIFIÉ

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis N° 2928241

➤ Voiture unique au monde
➤ Dessin fantastique, allure spectaculaire
➤ Un rêve accessible

➤ *One-off*
➤ *Fantastic design, dramatic look*
➤ *An accessible dream*

500.000 – 700.000 €

Cette carrosserie exceptionnelle est la concrétisation du rêve d'un collectionneur passionné. C'est en découvrant les photos du coach décapotable Bucciali TAV 30, exposé en 1931 et 1932 au Salon de l'Automobile de Paris, au Grand Palais, qu'il tombe complètement sous le charme de cette voiture exceptionnelle. Ces photos rares sont publiées dans l'excellent ouvrage de Christian Huet sur les automobiles Bucciali, édité en 2004.

This exceptional body is the realization of the dream of a truly passionate collector. It was triggered off by the discovery of the photos of a convertible Bucciali TAV 30, exhibited in the 1931 and the 1932 editions of the Paris Motor Show, at the Grand Palais. He completely fell in love with this exceptional car. These rare photos were published in the excellent book by Christian Huet on Bucciali cars, published in 2004.

Avant d'aller plus loin, un petit rappel historique s'impose. Cette marque énigmatique porte le nom de Paul-Albert Bucciali, qui a souvent réussi à concrétiser ses rêves les plus fous. En 1930, il dessine une carrosserie qui présente tous les canons de la séduction : très long capot, châssis surbaissé, vitres de faible hauteur et très grandes roues, comme celles des Bugatti Royale. Le galbe original des ailes avant épouse la roue pour se prolonger horizontalement vers l'arrière à la hauteur du châssis. Les côtés du long capot sont ainsi visuellement dégagés pour recevoir une grande «cigogne en flèche», comme celle qu'il arborait sur son avion de chasse de la Spa 26, une des six escadrilles des Cigognes pendant la première Guerre Mondiale. Après le dessin dans l'atelier Bucciali de Courbevoie, le «grand plan» est confié au célèbre carrossier Saoutchik. La carrosserie est réalisée sur l'ancien châssis TAV 2 de 1928, qui a été débarrassé de toute sa mécanique. Il s'agit d'une «voiture de salon», destinée à trouver un acheteur, ce qui permettrait de financer la fabrication du nouveau châssis S et de la boîte de vitesse TAV 3. Un acheteur se présente effectivement en 1931, mais il commande une carrosserie berline et non cabriolet ! Ce beau coach décapotable, sans acheteur, est détruit en 1934...

Before going any further, a little history is in order. This enigmatic brand bears the name of Paul-Albert Bucciali, who often managed to realize his wildest of dreams. In 1930, he designed a body that had all the elements of drama and seduction: long hood, lowered chassis, low-profile windows and very large wheels, like those of the Bugatti Royale. The original curve of the front fender hugged the wheel to extend horizontally back to the height of the chassis. The sides of the long hood were visually cleaned up to receive a large "arrow-like stork", like the one he had used on his fighter plane, a Spa 26, one of the six squadrons of these Storks from World War I. After preparing the drawings in the Bucciali workshop at Courbevoie, the "project" was entrusted to the famous coachbuilder Saoutchik. The body was built on the old chassis TAV 2 of 1928, which was stripped of all its mechanicals. This was a car specifically for the motor show, designed to find a buyer, who would then be able to finance the production of the new S chassis and the gearbox of the TAV 3. A buyer actually came through in 1931, but he wanted a sedan body and not a convertible! For this beautiful convertible, there was no buyer at all, so it was destroyed in 1934.

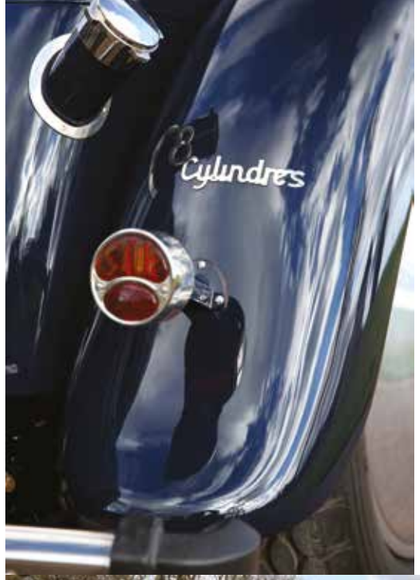




Concrétiser son rêve devient une obsession pour ce collectionneur qui décide en 2010 d'acheter un châssis complet de Cord L29 à traction avant, comme les Bucciali. Il est équipé d'un huit-cylindres en ligne Lycoming de 4,9 litres.
La marque Bucciali existant encore, il acquiert en 2012 l'autorisation de réaliser une reproduction de la carrosserie du coach décapotable TAV 30 de 1931, sous certaines conditions de qualité et à un seul exemplaire. Ce document original fait partie du dossier qui accompagne la voiture.
La réalisation de ce projet ambitieux est confiée à l'atelier Bonnefoy, dans le Cher, qui coupe les longerons du châssis pour les rallonger, modifie les ressorts de suspension et la timonerie de direction pour les adapter aux grandes roues fabriquées spécialement. Sur une ossature en bois, la carrosserie est réalisée en tôle d'acier alors que le capot, les portes et le couvercle du coffre sont en aluminium.

Realizing his dream became an obsession for the collector, who decided in 2010, to buy a complete Cord L29 FWD chassis. It was powered by an 4.9-liter in-line eight from Lycoming. The Bucciali brand still existed, so he got the authorization in 2012 to carry out a reproduction of the convertible TAV 30 of 1931, under certain conditions of maintaining quality, and the right to make just one example. The original document is part of the file that comes with the car.The making of this ambitious project was entrusted to the Bonnefoy workshop,in Cher, which fabricated the frame members by extending and modifying the Cord chassis, by developing the suspension system and the steering linkages to fit the larger wheels that were specially made for this prototype. Though based on a wooden frame, the body is made of sheet steel, while the hood, doors and trunk lid are in aluminum.

















Le propriétaire, avec l'atelier Bonnefoy, personnalise la réalisation en modifiant la couleur de la carrosserie et des cigognes et en ajoutant un coffre à l'arrière. Terminé en 2013, le résultat est impressionnant et sera exposé au Salon Rétromobile où la voiture ne passera pas inaperçue. Cette réalisation exceptionnelle a fait l'objet d'un certificat de conformité établi par la marque Bucciali et qui sera remis à l'acheteur.

Une fois un rêve concrétisé, il s'estompe généralement avec le temps pour laisser place à un autre. C'est la raison pour laquelle le propriétaire actuel se sépare aujourd'hui de sa Bucciali-Cord. Il ne reste dans le monde que quatre authentiques Bucciali, et cette voiture extrêmement spectaculaire constitue une occasion unique d'acquérir la seule copie officielle, basse, impressionnante et sans égale.

The owner, with the Bonnefoy workshop, customized the achievement, by changing the color of the bodywork and of the storks and adding a rear boot. Completed in 2013, the result was most impressive and car was specially exhibited at the Retromobile Salon of 2014, where the car starred. This outstanding achievement was the subject of a compliance certificate issued by the Bucciali brand and this certificate will be given to the buyer too.
Once a dream has been fulfilled, it usually fades away with time, giving way to another. This is the reason the current owner is putting his dream Bucciali-Cord on sale. Just four authentic Buccialis remain in the world today; therefore, this spectacular car is a very unique opportunity to acquire the only official copy which is both impressive and unrivaled.





186 1956 TALBOT LAGO SPORT 2500

Titre de circulation allemand
German title

Châssis N° 140036
Moteur N° 16030
Carrosserie N° 6027

- Modèle extrêmement rare (54 exemplaires)
- Restauration de haut niveau, par des passionnés
- Ligne sublime
- Une des dernières représentantes de Talbot Lago

- *An extremely rare model (only 54 made)*
- *Very high quality restoration by enthusiasts*
- *Sublime design*
- *One of the last cars from Talbot Lago*

280.000 – 340.000 €

Selon la fiche de construction Talbot dont nous disposons, la voiture que nous présentons a été livrée neuve le 17 juillet 1956 à M. Brizard. On y découvre qu'elle était équipée de plusieurs accessoires, comme un chauffage-dégivrage, une prise baladeuse sous le tablier, un lave-glace et un cendrier. La teinte de carrosserie y est décrite comme "radiose crème albatros", avec une sellerie en cuir beige. La voiture est immatriculée à Paris par son premier propriétaire, sous le numéro 1198 FE 75. Une facture de travaux mécaniques datant de décembre 1963, au garage Roger Lamirault, nous apprend que cette Talbot T14 est alors entre les mains d'un certain Michel Sayey. En juillet 1965, une autre facture du même établissement fait mention d'une réfection moteur et, en 1966, elle est achetée par Christian Raoult et immatriculée 9527 GN 78. Elle fait alors l'objet d'une remise en état des trains roulants chez Demeca, à Clamart, puis d'une réfection du démarreur, en 1980, alors qu'elle appartient toujours à M. Raoult.

According to the Talbot construction sheet that we have, the car on offer was delivered new on the 17th of July 1956 to Mr Brizard. The car was equipped with several accessories such as a heater-defroster, a portable lamp socket under the dashboard, a washer and an ashtray. The body color was described as "radiant cream albatross" with beige leather upholstery for the inside. The car was registered in Paris by its first owner, with the registration number of 1198 FE 75. From an invoice regarding work on the mechanicals dating from December 1963, at the garage Roger Lamirault, we can figure out that this Talbot T14 was then in the hands of a certain Michel Sayey. In July 1965, another invoice from the same establishment refers to an engine repair and, in 1966, it was bought by a Christian Raoult and registered as 9527 GN 78. It was then subject to an overhaul of the running gear at Demeca, in Clamart, then a restoration of the starter in 1980, when it still belonged to Mr Raoult.

En 1990, elle est achetée par Gérard Kapp, a priori à M. Raoult car elle est toujours immatriculée 78. C'est ce que l'on constate à la lecture d'un article que le magazine Auto Passion lui a consacré, dans son édition de février 1992. Gérard Kapp la fait ensuite immatriculer 950 TJ 24, puis décide de lui consacrer une restauration de haut niveau, dont le détail est relaté dans l'article mentionné plus haut. La voiture est démontée jusqu'au châssis nu et tout est complètement remis à neuf, en utilisant chaque fois que c'est possible des pièces neuves

In 1990 it was bought by Gérard Kapp, probably to Mr Raoult as it was still registered 78. From an article in Auto Passion magazine on the car, in the February 1992 edition, we learn that Gérard Kapp then had the car reregistered with the number 950 TJ 24, and that the car had received a very high quality restoration, which details are reported in the same article. The car was stripped down to the bare chassis, and everything was completely refurbished, using whenever possible, new original parts supplied by Dominique Dupont,



En plus d'être une des dernières représentantes d'une des marques françaises les plus prestigieuses de l'entre-deux-guerres, qui a brillé sur tous les circuits et dans tous les concours d'élégance, cette voiture a l'avantage d'un état exceptionnellement bien conservé après une restauration réalisée sans compter par un passionné. Il s'agit sans doute d'un des plus beaux exemplaires survivants de ce modèle, dont la production s'est limitée à 54 exemplaires.

preserved state, after a thorough restoration carried out by a true enthusiast. This is probably one of the finest surviving examples of this model, which production was limited to 54 units.











d'origine fournies par Dominique Dupont, alors président du Club Talbot. La mécanique Talbot double arbre est confiée à Rétromécanique, à Montigny-le-Bretonneux, la sellerie à Pardini, à Boulogne, et la carrosserie est restaurée également dans une belle teinte gris métallisé. A cette époque, les restaurations d'un tel niveau sont rares.
C'est en 2012 que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition, par l'intermédiaire d'un négociant allemand. Étonnamment, la voiture n'a que très peu roulé (le compteur affiche 188 km) depuis sa restauration des années 1990, si bien qu'elle se présente encore dans un état irréprochable, avec une patine très subtile qui ajoute à la justesse de la remise en état. L'intérieur en cuir bleu et les moquettes assorties, parfaitement conservées, donnent à l'habitacle une ambiance luxueuse et raffinée. Le tableau de bord est complété d'une petite platine en aluminium qui regroupe une montre et un chronomètre anciens. La mécanique présente la même qualité et une intervention récente sur les freins a permis de constater que l'ensemble est en parfait état, jusqu'à la peinture des flasques de tambours ! La voiture est bien chaussée, avec cinq pneus Michelin X très peu usés, et le soin du détail est allé jusqu'à la fabrication d'une petite caisse sur mesure, gainée et destinée à recevoir le cric et le maillet.

then the president of Club Talbot. The Talbot double camshaft engine's restoration was entrusted to Rétromécanique in Montigny-le-Bretonneux, the upholstery work to Pardini, in Boulogne, and the body was restored to a beautiful metallic gray color. At that time, restorations of this level were rare.
It is in 2012 that the current owner acquired the car through a German dealer. Surprisingly, the car has hardly been used since (as the meter displays just 188 km) since its restoration in the 1990s, and therefore it is in nice condition, with a very subtle patina. The interior blue leather and matching carpets, perfectly preserved, give the insides a luxurious and refined atmosphere. The dashboard features a small aluminum plate which features an old clock and an old stop-watch.
The mechanical quality of the car has been retained as a recent check of the brakes revealed that the set is in perfect condition, including the fresh paint on the drums' flanges! The car is shod with five Michelin X tires which show very little wear and the attention to detail has gone into the making of a small custom case that houses the jack and the mallet.
Besides being one of the last survivors of one of the most prestigious of French brands from the interwar period, with success in races as well as in concours d'elegances, this car has the advantage of being in an exceptionally well-

EX TOURIST TROPHY 1930, EX 6 HEURES DE BROOKLAND 1930 / *EX TOURIST TROPHY 1930, EX 6 HOURS OF BROOKLAND 1930*

187 1929 ALFA ROMEO 6C 1750 SUPER SPORT

Titre de circulation anglais
British title

Châssis N° 0312905
Moteur N° 0312905

- ➤ Histoire exceptionnelle
- ➤ Continuité historique, immatriculation d'origine
- ➤ Restaurée avec justesse par Paul Grist
- ➤ Moteur d'origine

- ➤ *Exceptional history*
- ➤ *Continuous history, original registration*
- ➤ *Restored meticulously by Paul Grist*
- ➤ *Original engine*

1.350.000 – 1.550.000 €

La voiture que nous présentons, châssis 0312905, a connu une histoire peu commune, dont les recherches ont permis de reconstituer tous les épisodes. Avant de l'évoquer, rappelons comment est née la fabuleuse machine qu'était la 6C 1750.

The car we are presenting, chassis 0312905, has an exceptional history that has been pieced together in its entirety through careful research. Before we recount the story of this car, here is a reminder of how the fabulous machine, the 6C 1750, was born.

NAISSANCE DES ALFA ROMEO SIX-CYLINDRES

Au début des années 1920, l'Italie bouillonnait d'ingénieurs brillants travaillant sur des machines de course. L'un d'eux, Vittorio Jano, rejoignait Alfa Romeo en 1923 avec pour mission de concevoir une nouvelle voiture de Grand Prix destinée à remplacer la P1 créée par Merosi. Le résultat fut la P2, une des voitures de course les plus brillantes des deux dernières années de la formule 2 litres. Après la saison 1925, elle participait avec succès aux épreuves de formule libre jusqu'à 1929 et, sous une forme modifiée, jusqu'à la fin de l'année 1930. Parallèlement,

THE BIRTH OF THE SIX-CYLINDER ALFA ROMEO

In the early 1920s, Italy was full of brilliant engineers working on racing cars. One of these, Vittorio Jano, joined Alfa Romeo in 1923 with the task of designing a new Grand Prix car to replace the P1 created by Merosi. The result was the P2, one of the most outstanding race cars of the last two years of the 2-litre Formula. After the 1925 season, the car participated successfully in Formula Libre events through to 1929, and in a modified form, until the end of 1930. At the same time, Alfa Romeo asked Jano to work on a new straight six-cylinder



Alfa Romeo demandait à Jano de travailler sur un nouveau six-cylindres en ligne à ACT pour une voiture de route, la Tipo 6C 1500, présentée en châssis dès la fin de l'année 1925 à l'occasion de plusieurs Salon européens. Ce châssis comportait une suspension conventionnelle, mais des alliages spéciaux utilisés pour plusieurs composants leur permettaient d'être beaucoup plus légers que ceux utilisés habituellement par les constructeurs. Le temps passant, cette méthode de fabrication a été appliquée de façon de plus en plus systématique à tous les composants de la voiture.
L'empattement s'élevait à 2,92 m pour les versions Sport et Super Sport, et 3,10 m pour les voitures équipées d'une carrosserie plus formelle.



Le moteur était disponible en trois configurations : avec un ACT (Normale), deux ACT (Sport) et deux ACT avec compresseur (Super Sport) ; pour cette dernière version, le moteur devait être reculé dans le châssis pour permettre au compresseur d'être entraîné en sortie de vilebrequin, à l'avant. Sur la version Normale, le moteur était borgne alors que le moteur à deux ACT comportait une culasse détachable. Toutefois, sur certaines Super Sport (la Mille Miglia Speciale), culasse et bloc formaient un seul élément nommé "testa fissa" ["culasse fixe"]. Toutes les versions comportaient cinq paliers (sauf quelques moteurs testa fissa, parmi les derniers, qui en comptaient huit), et les arbres à cames étaient commandés par un arbre vertical situé à l'arrière du moteur. La pompe à eau et la dynamo étaient elles aussi entraînées à l'arrière du moteur par des arbres et pignons reliés à la sortie de vilebrequin. Conçu par Jano, le système de réglage des soupapes était spécifique et nécessitait un outillage spécial.

C'est en 1927 qu'était lancée la production de la version Normale, principalement avec une carrosserie formelle. La Sport recevait habituellement une carrosserie ouverte, mais plus souvent du style cabriolet que "spider". La Super Sport était préparée pour la course avec le très rare moteur testa fissa utilisé presque exclusivement par les voitures d'usine Alfa Romeo. Le réservoir d'essence était placé juste derrière le pilote, ce qui permettait, avec le moteur reculé, une très bonne répartition des poids et procurait l'excellente tenue de route associée à toutes les 6C châssis court de Jano. Les premiers succès sportifs ont été décrochés dès 1927 lors d'épreuves italiennes régionales, jusqu'à ce que Campari et Ramponi remportent la deuxième édition des Mille Miglia en 1928, à bord d'une de ces voitures. D'autres succès ont suivi partout en Europe.



LA 6C 1750

En 1929, la cylindrée passait à 1 752 cm3 et la voiture prenait le nom de 6C 1750. La longueur du châssis était à nouveau de 2,92 m ou 3,10 m pour les Turismo, Sport et Gran Turismo, mais une autre version faisait son apparition avec la Super Sport (SS), d'une longueur de 2,745 m. Elle recevait un moteur double arbre, avec ou sans compresseur. Sur ce châssis, le moteur était

ohc engine for a road car, the Tipo 6C 1500, presented in bare chassis form from the end of 1925 at various European Motor Shows. This chassis featured conventional suspension, but special alloys were used in individual components and this allowed many of the parts to be far lighter than similar parts used previously and by other makers of the time. As time went by, this type of engineering was applied more and more to different parts of the car.

The wheelbase was 2.92m for the Sport and Super Sport versions but 3.10m for cars fitted with more formal bodywork.

The engine came in three main forms – single ohc (Normale), twin ohc (Sport) and twin ohc with a blower (Super Sport); the latter required the engine to be moved back in the frame to allow for the blower to be driven off the nose of the crankshaft. The Normale had the cylinder block and head in one unit whereas the twin cam was usually fitted with a detachable head. However, some of the Super Sports (the Mille Miglia Speciale) had block and head in one unit called 'testa fissa'. All types had five main bearings (except for a very few later testa fissa engines that had eight) and the overhead camshafts were driven via a vertical shaft at the rear of the block. Water pump and dynamo were also driven off the rear of the crankshaft via a set of cross-shaft gears. The cylinder head featured Jano's unique valve adjusting arrangement using a special tool.

Production started of the Normale version in 1927 and was mostly fitted with formal bodywork. The Sport was usually fitted with open bodywork but more usually "drophead coupe" or "cabriolet" rather than "spider". The Super Sport, as prepared for racing with the exceedingly rare testa fissa engines was used almost exclusively for the Alfa Romeo factory cars. The fuel tank was located immediately behind the driver on these cars which, coupled with the revised engine location, gave a very balanced weight distribution and the marvellous handling associated with all Jano's 6C short chassis cars. There was initial sporting success in 1927 in local Italian events, especially hillclimbs and then Campari and Ramponi won the second Mille Miglia in 1928 driving one of these cars. Other successes followed all over Europe.

THE 6C 1750

For 1929, the engine increased to 1752cc and called the 6C 1750. Again the chassis length was 2.92m or 3.10 m for the Turismo, Sport and the Gran Turismo but an additional chassis variant was introduced with the Super Sport (SS) version at 2.745m. This had a twin-cam engine with or without supercharger. On this chassis, the engine was set back, as on the 6C1500 Super Sport and so it was a simple exercise to add a supercharger to an example that didn't have one. Some of the works SS racing cars had testa fissa engines that were disguised by tack welding fake head stud nuts on to the top of the engine! These engines were only used in the works racing cars and few therefore survive today.



reculé, comme sur la 6C 1500 Super Sport, et il était donc simple d'ajouter un compresseur à un exemplaire qui en était dépourvu. Certaines versions SS d'usine ont reçu un moteur testa fissa, camouflé grâce à de faux boulons de culasse soudés au sommet ! Ces moteurs n'étaient utilisés que sur les machines de course officielles, dont les survivantes sont rarissimes.
La puissance passait à 64 ch pour les SS atmosphériques et à 85 ch pour celles dotées d'un compresseur, ce qui permettait une vitesse de pointe de 130 et 145 km/h respectivement.
En 1929, rares étaient les voitures commercialisées capables d'atteindre 160 km/h.
Les 6C 1750 d'usine ont remporté les Mille Miglia en 1929 et 1930, et ont continué par la suite à dominer la catégorie jusqu'à 2 litres lors de nombreuses courses de voitures de sport à travers l'Europe. Ces succès incluent deux victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans, en 1930 et 1932.
Pour Alfa Romeo, la gamme des 6C a commencé avec les 1500, en deux séries, et la marque a nommé les premières 6C 1750 "troisième série", ce qui peut prêter à confusion.
Des modifications ont continué à être apportées en cours de production, la désignation évoluant jusqu'à la sixième série, en 1933, qui englobait une 6C 1900. Lorsqu'Alfa Romeo a présenté en 1931 sa magnifique 8C 2300, elle n'était pas destinée à la vente. Toutefois le constructeur a ensuite assoupli sa position et en a commercialisé des exemplaires jusqu'en 1934, lorsqu'a été présentée la remplaçante de la 6C 1750, la 6C 2300 dont, pour la première fois chez Alfa Romeo, les arbres à cames en tête étaient entraînés par chaîne. Elle fut suivie de la première Alfa Romeo à quatre roues indépendantes, la 6C 2300 B, qui utilisait globalement le même moteur.

Au total, Alfa Romeo a produit plus de 1 000 exemplaires de 6C 1500, plus de 2 500 unités de 6C 1750, avec 200 exemplaires de 6C 1900. Ce sont des chiffres très élevés pour des voitures fabriquées de façon artisanale et dotées de carrosseries spéciales. On peut noter que la désignation Gran Sport pour les 1750 de sport et de course n'est apparue que sur la quatrième série, en 1930, toutes les troisièmes séries sportives portant l'appellation Super Sport, qu'elles soient ou non dotées d'un compresseur.

LA VOITURE DE LA VENTE, CHÂSSIS N°0312905

La voiture que nous présentons, châssis 0312905, est un bel exemplaire des premières Super Sport troisième série à compresseur, dont 50 ont été produites sur le châssis 2,745 m. Importée d'Italie en châssis par Alfa Romeo Angleterre sous le contrôle de FW Stiles, la voiture est initialement équipée d'une carrosserie Carlton Carriage, puis vendue à JD Benjafield, pilote amateur mieux connu pour ses liens avec Bentley (il a remporté les 24 Heures du Mans 1927 à bord d'une Bentley 3 litres).
La voiture est immatriculée UU 9125 le 21 juin 1929 et, dès le 29 juin, elle est engagée aux 6 Heures du BARC à Brooklands où Benjafield décroche la quatrième place. Deux semaines plus tard, il se retrouve à Dublin pour le Grand Prix d'Irlande, qu'il termine sixième après une brève sortie de route. C'est une voiture identique à la sienne qui remporte l'épreuve, entre les mains d'Ivanovsky. Le 20 juillet, Benjafield participe à une course de côte organisée par le Middlesex Automobile Club et remporte sa catégorie.
Il prend part ensuite à la course du Tourist Trophy qui se déroule le 17 août en Irlande du Nord et termine l'épreuve mais n'est pas classé. Giuseppe Campari, au volant d'une Alfa Romeo 6C 1500 d'usine, termine deuxième derrière Carraciola et sa Mercedes SSK.
Il est probable que Benjafield ait revendu sa voiture à FW Stiles à la suite de cette saison intense, et qu'elle ait reçu une nouvelle carrosserie à cette occasion. Selon certaines sources, elle aurait été utilisée par Nuvolari comme voiture d'essai pour le TT 1930 mais, si une voiture immatriculée UU 9125 apparaît bien sur les photos de l'évènement, des recherches détaillées montrent qu'il s'agit d'un autre exemplaire. Les échanges d'immatriculation n'étaient pas rares à l'époque.
Quoi qu'il en soit, des échanges de correspondance entre Stiles et un propriétaire suivant laissent penser que la voiture a été ensuite vendue à Ben Plunket, membre de la famille Guinness. Appelé à devenir plus tard diplomate à Washington, il utilise la voiture pendant la saison 1934. Avec son ami Robert Fellows, ils parcourent l'Europe en allant d'un circuit à l'autre en fonction des compétitions qui s'y déroulent, donnant à la voiture le surnom amical de Rudolph (probable clin d'œil à Carraciola).

Power was increased with the larger bore of these engines to 64 bhp for the unblown version of the SS and 85 bhp for the blown one, good for about 130 Km/h and 145 Km/h respectively. It should be remembered that there were few cars available to the public in 1929 capable of 160 km/h.
Works 6C1750s cars won the Mille Miglia in both 1929 and 1930 and continued to win the up to 2-litre class in many sports car races across Europe in the following years including the class at Le Mans in 1930 and 1932.
Alfa Romeo started the 6C models in 1500cc form with two series of cars and then, somewhat confusingly, called the first 6C1750 cars the "third series". Changes were made throughout the production run with the designation continuing up to the 6th series in 1933 which included a 6C1900. When Alfa Romeo introduced their wonderful 8C2300 in 1931 it was initially stated that it was not for sale for road use. They relented, however, and cars were sold up to and including 1934 when the successor to the 6C1750 was introduced, the 6C2300 which – for the first time at Alfa Romeo – had chain driven overhead camshafts. That was followed by the first car with all round independent suspension, the 6C2300B using essentially the same engine.

In total, Alfa Romeo made over one thousand 6C1500s and over 2500 of the 6C1750 with 200 of the 6C1900. These are considerable numbers for hand-assembled cars with coachbuilt bodies. It should be noted that the common usage of the Gran Sport designation for sporting and racing 6C1750s was only introduced with the 4th series cars in 1930, all the sporting 3rd series cars being Super Sport whether blown or unblown.

THE CAR IN THE SALE, CHASSIS N°0312905

The car on offer, chassis 0312905, is a wonderful example of the first Super Sport third series with supercharger, of which 50 were produced on the 2.745m chassis. Imported from Italy in chassis form by FW Stiles, the head of Alfa Romeo England, the car was initially fitted with a Carlton Carriage body, and sold to JD Benjafield, an amateur driver better known for his links with Bentley (he won the 1927 Le Mans 24 Hour race in a 3-litre Bentley).
The car was registered UU 9125 on 21 June 1929 and on 29 June took part in the BARC 6 Hour race at Brooklands where Benjafield finished 4th. Two weeks later, the car was in Dublin for the Irish Grand Prix, finishing sixth after a brief 'off-road' incident. An identical car won the race, driven by Ivanovsky. On 20 July, Benjafield took part in a hillclimb event organised by the Middlesex Automobile Club and won his class.
He then entered the Tourist Trophy race on 17 August in Northern Ireland, reportedly finishing the event although not classified. Giuseppe Campari, at the wheel of a works Alfa Romeo 6C 1500, finished second behind Carraciola in his Mercedes SSK.

It is likely that Benjafield sold his car back to FW Stiles after this action-packed season, and that it was given a new body at this time. According to certain sources, the car was used by Nuvolari for testing at the 1930 TT. However, although a car registered UU 9125 certainly appears in photos of the event, detailed research suggests it was a different example. Changes of registration were not uncommon at that time.

Anyway, correspondence between Stiles and a subsequent owner suggest that the car was then sold to Ben Plunket, a member of the Guinness family. Later asked to become a diplomat in Washington, he used the car during the 1934 season. With his friend Robert Fellows, they travelled across Europe from circuit to circuit, to attend various events, giving the car the nick-name Rudolph (probably a nod to Carraciola). There is a wonderful photo album resulting from this adventure, which will be delivered with the car. The photographs show races at Montlhéry, Reims, Nürburgring and Monza, starring Auto Unions and Bugattis, along with scenes of the car taken during the journey, at different tourist attractions. It is a fabulous record of an extraordinary journey undertaken in 1934 in one of the finest sports cars of its day. The photographs were probably taken by Robert Fellows, whose images taken of the major European circuits, taken later through to the Second World War, were the subject of a recent publication. The photos in the album, however, are almost all unpublished.







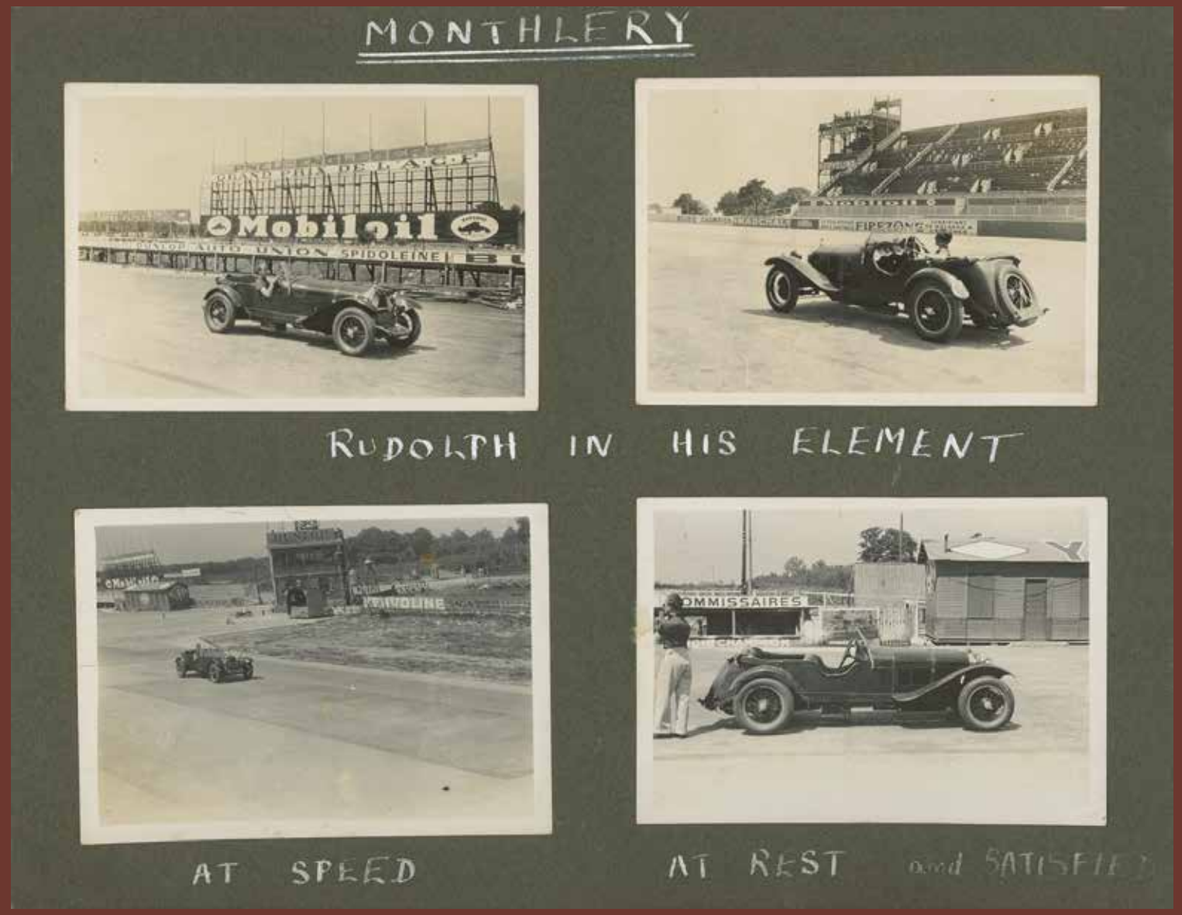
Il résulte de ce périple un fantastique album de photos, qui sera livré avec la voiture. Les photos montrent les courses de Montlhéry, de Reims, du Nürburgring et de Monza, où les Auto Union et autres Bugatti s'illustrent ainsi que des scènes prises avec la voiture pendant le voyage, dans divers sites touristiques ou spectaculaires. C'est un témoignage fabuleux d'un très beau et rare périple effectué en 1934 à bord d'une des meilleures voitures de sport de cette époque. Les photos sont vraisemblablement l'œuvre de Robert Fellows, dont le travail photographique effectué par la suite lors des principales courses européennes, jusqu'à la guerre, a fait l'objet d'une publication récente. Mais les photos de l'album sont pour presque toutes inédites.



Plunket emmène ensuite la voiture en Irlande, où elle reste jusqu'en 1986 entre les mains successives de MM. Walsh, Hall et Templeton. Pendant la période où elle appartient à Hall (propriétaire d'un garage à Lucan), la voiture bénéficie de réparations, une nouvelle carrosserie étant fabriquée pour remplacer la précédente, à bout de souffle. Sa correspondance avec Alfa Romeo à Milan (qui fournit conseils et plans), Thomson & Taylor, Brooklands Engineering et Chiltern Cars, entre autres, montre le souci de Hall de s'entourer des bons conseils et de trouver les pièces adéquates. La correspondance personnelle avec FW Stiles est elle aussi d'un grand intérêt.
En 1986, la voiture est achetée par John Guyett et il fait mention d'une restauration effectuée par Templeton en 1972. Il se sépare de cette Alfa Romeo à la fin des années 1990 et la vend à Nathalie Chaunavel, qui la confie à Paul Grist pour une restauration complète.
Aujourd'hui, l'état de la voiture montre le souci du restaurateur de lui donner l'aspect d'une automobile en état d'origine jamais restaurée, mais régulièrement entretenue. Un judicieux choix de matériaux et la façon de les traiter a permis ce résultat superbe. Sur la première carrosserie Carlton, la roue de secours était sur le côté. Elle a ensuite été déplacée à l'arrière, ce qui donne à l'ensemble une allure plus équilibrée, sans pour autant réduire l'espace dévolu aux passagers arrière. Beaucoup de soin a été apporté aux détails et à la finition, avec tous les instruments et commandes corrects, le pare-pierre de calandre, le pare-brise complété de saute-vent... Le compartiment moteur est correct, la présence discrète d'un ventilateur électrique apparaissant comme le seul anachronisme. Les roues présentent le bon diamètre et sont chaussées de pneus compétition, un peu trop gros pour la voiture, un détail facile à modifier avec un jeu de pneus correspondant aux dimensions d'origine.
Hormis ce détail, cette voiture présente une allure splendide, d'une grande authenticité et, surtout, elle se comporte exactement comme l'on peut s'y attendre de la part d'une Alfa Romeo Super Sport de cette époque. Les accélérations, la vitesse de pointe et le freinage sont à la hauteur de la réputation de cette machine qui apporte un exceptionnel plaisir de conduite. Combinant intérêt historique, beauté esthétique et grandes qualités routière, cette voiture représente une pièce véritablement hors du commun.

Plunket then took the car to Ireland, where it stayed until 1986, owned by subsequent owners Walsh, Hall and Templeton. While belonging to Hall (the owner of a garage in Lucan), the car had some repair work carried out, and a new body built to replace the previous one that was at the end of its useful life. Hall's correspondence with Alfa Romeo in Milan (which offered advice and plans), Thomson & Taylor, Brooklands Engineering and Chiltern Cars amongst others, demonstrates the trouble he went to gain the right advice and correct spare parts. His personal correspondence with FW Stiles is also fascinating.
In 1986, the car was acquired by John Guyett who mentions a restoration carried out by Templeton in 1972. He parted with this Alfa Romeo at the end of the 1990s, selling the car to Nathalie Chaunavel, who asked Paul Grist to carry out a complete restoration.

Today, the condition of the car reflects the care taken by the restorer to give it the appearance of an original, unrestored but regularly maintained automobile. A judicious choice of materials, expertly used, has produced this superb result.
On the first Carlton body, the spare wheel was on the side. It was later placed at the rear, which gives the car a more balanced feel, without reducing the space available for the rear passengers. A great deal of care was taken over the details and finish, with the fitting of correct instruments and controls, grille guard and windscreen complete with aero-screen. The engine compartment is correct, with the discreet presence of an electric fan appearing as the only anachronism. The wheels are the correct size and fitted with competition tyres that are a little too big for the car. This is an easy detail to rectify by adding a set of tyres corresponding to the original size.
Apart from this minor detail, the car looks stunning, extremely authentic and above all, behaves exactly as you would expect from an Alfa Romeo Super Sport of this period. The acceleration, top speed and braking live up to the machine's reputation of being wonderful to drive. Combining historic interest, aesthetic appeal and great driving qualities, this is a truly outstanding car.









188 1922 STANLEY MODÈLE 735 À VAPEUR TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis N° 22009

- Modèle rare et fonctionnement très original
- Héroïne d'un Tour du Monde en 80 Jours
- Fiabilisée, bon état de marche

- *Rare and very original model*
- *A heroine of Around the World in 80 Days*
- *Reliable and in good working condition*

30.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après son tour du monde en Traction, dans les années 1980, Éric Massiet, infatigable globe-trotter, a eu besoin de se lancer un nouveau défi et a décidé d'entreprendre un tour du monde en voiture à vapeur. Une Stanley 1922 a été trouvée et achetée par un mécène grand collectionneur d'automobile, Robert Sarailh et ATS, fabriquant d'ascenseurs sur mesure. L'originalité de la voiture impliquait de trouver une approche particulière et, pour sortir des formules classiques, Éric Massiet décidait d'effectuer un tour du monde en 80 jours, lui donnant le nom de "Trophileas" et baptisant la voiture Passe-Partout. Ce voyage était aussi une occasion de mettre en avant le droit des enfants sous le logo "Jules Verne pour les enfants", si bien que deux jeunes de 14 ans, Caroline, de Nantes, et Pedro, de Lisbonne, accompagneront le périple.

La voiture est alors complètement remise en état par le mécanicien de Robert Sarailh, avant le départ donné le 27 juin 1992 à Nantes. La fiabilité des bruleurs reste aléatoire, dès les États-Unis, Passe-Partout pose des problèmes qui ne seront jamais résolus. L'organisateur achète un school-bus qui va servir de véhicule de dépannage et de remorquage. En Russie, c'est un 4x4 de l'armée soviétique qui va les aider, avant que la voiture ne soit chargée sur un train au cœur de la Sibérie. Mais l'opiniâtreté de l'organisateur viendra à bout des difficultés et la voiture rejoindra Nantes dans les temps...
Après le voyage, Robert Sarailh a souhaité trouver un vaporiste à qui céder la voiture, pour qu'elle retrouve la santé. Il l'a ainsi cédée en 2009 à un amateur, ingénieur passionné de Stanley, qui l'a complètement révisée et fiabilisée, améliorant le système d'origine. Aujourd'hui en état de fonctionner, elle constitue une voiture extrêmement originale permettant d'explorer un mode de conduite totalement inhabituel, silencieux et accompagné d'un nuage de fumée. Son histoire la rend d'autant plus fascinante.

After his world tour in a Citroën Traction in the 1980s, Eric Massiet, a tireless globetrotter, needed to embark on a new challenge, and so decided to undertake a world tour in a steam car! A 1922 Stanley was found and bought by a philanthropist automobile collector, Robert Sarailh and ATS, a manufacturer of bespoke lifts. The specificity of the car demanded a different approach and to get out of the classic plans, Eric Massiet decided to make an around world tour in 80 days, giving it the name "Trophileas" and baptizing the car as Passe-Partout. This trip was also an opportunity to highlight the rights of children with the logo "Jules Verne for children", so that two 14-year-olds, Caroline, from Nantes, and Pedro, from Lisbon, could accompany the tour.
The car was completely restored by the mechanics of Robert Sarailh, before its departure on June 27, 1992, from Nantes. The reliability of the burners remained an issue, and in the United States, Passe-Partout had problems that were never really solved. The organizer bought a school bus that served as a breakdown and towing vehicle. In Russia, a 4x4 of the Soviet army helped out, before the car was loaded on to a train in the heart of Siberia. But the stubbornness of the organizer overcame all the difficulties and the car got back to Nantes on time...
After the trip, Robert Sarailh located a steam car specialist to bring back the car to good functioning. He has sold the car in 2009 to an engineer, enthusiast of Stanley steam cars, who then completely restored the car and made it more reliable, improving the original system. Today in working order, this very original car gives the opportunity to experience a completely different and unusual driving style, in silence and accompanied by a cloud of smoke. The car's story, of course, makes this Stanley all the more fascinating.



189 1936 RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET 3 PLACES

Carte grise française
French title

Châssis N° 754545
Carrosserie N° 217
Moteur N° 7526

- Modèle rarissime
- Quatre propriétaires seulement
- Restauration de qualité

- *Very rare model*
- *Four owners only since new*
- *Quality restoration*

80.000 – 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Vendu neuf dans les Hautes-Alpes et immatriculé le 10 avril 1936, ce cabriolet Renault Viva Grand Sport change de main en juillet 1955 tout en restant dans le même département. Le propriétaire est alors un certain M. Devoluy, transporteur. En février 1981, il est racheté par Daniel Georges. Créateur du journal bien connu *La Vie de l'Auto*, il est amoureux du modèle depuis qu'il en a croisé un lors de son adolescence. La voiture est alors à restaurer complètement mais, faute de temps, il ne se lancera pas dans cet important chantier. Quelques années après son décès, la voiture est proposée en 1990 dans une vente aux enchères où l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Amateur de belles automobiles, il fait réaliser une restauration complète, depuis le châssis, qui va s'étaler sur plusieurs années. Elle a été terminée il y a environ trois ans et, depuis, ce rare cabriolet Renault a peu roulé. Pour en faciliter l'utilisation, les freins à câbles d'origine ont été remplacés par des freins hydrauliques empruntés aux modèles ultérieurs, l'équipement électrique a été modifié en 12 volts et une pompe à essence électrique a été ajoutée.



De teinte crème, cette voiture en superbe état ne manque pas d'allure et présente le premier style de calandre, d'une élégance toute particulière et qui sera remplacée en 1937. A l'intérieur, sa vaste banquette habillée d'une élégante sellerie en cuir vert permet à trois personnes de prendre place de front, en profitant du pare-brise rabattable.
Un essai en compagnie du propriétaire a révélé le bon fonctionnement de la voiture, le couple généreux du six-cylindres 4 litres permettant une conduite en souplesse qui favorise le plaisir éprouvé au volant. Miraculeusement sauvé de la destruction, il s'agit d'un des trois cabriolets ACX2 roulants recensés à l'heure actuelle, et probablement le seul à n'avoir connu que quatre propriétaires. Il constitue donc une pièce importante de l'histoire Renault.

Sold new in the French Southern Alps and registered on April 10, 1936, this convertible Renault Viva Grand Sport changed hands in July 1955 while staying in the same province. The owner then was a Mr Devoluy, who was a transporter. In February 1981 the car was bought by Daniel George. Founder of the well-known magazine La Vie Auto, he loved the model since he was young. The car was to be fully restored, but due to the lack of time, the restoration project did not get underway. A few years after his death, the car was offered in 1990 in an auction, and that's when the current owner acquired this Renault. A serious car enthusiast, he commissioned a complete restoration, chassis upwards, which took several years. The restoration was completed around three years ago, and since then, this rare Renault convertible was hardly driven. For the ease of use, the original cable brakes were replaced with hydraulic units taken from the later models, the electrical system was changed to 12 volts, and an electric fuel pump was added. In a shade of cream, this car, in superb condition, does not lack pace and features the first series grille, which had a special elegance, and which was replaced by a less attractive design in 1937. Inside, its wide bench seat is upholstered in a stylish green leather that allows three people to sit abreast, enjoying the view out of the folding windshield.
A drive with the owner revealed the good driving condition of the car, the generous torque of the six-cylinder 4 liter engine providing for a smooth, refined ride. Miraculously saved from destruction, it is one of three drivable ACX2 convertibles extant today, and probably the only one with only four owners. It is therefore an important part of the Renault history.

190 1966 AUTOBIANCHI BIANCHINA PANORAMICA



Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis N° 98501

- Charme et agilité
- Nombreux travaux réalisés
- Vendue neuve en France

- *Charming and agile*
- *Extensive work done*
- *Sold new in France*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Le premier modèle de la marque d'Autobianchi fut la Bianchina, destinée à une demande purement féminine de la haute société italienne qui voulait une voiture de petite taille, facile à conduire et qui ne soit pas celle de monsieur tout le monde. La Bianchina utilise la base de la Fiat 500, plateforme et mécanique. Sa carrosserie bénéficie d'un tout autre dessin à trois volumes. Elle sera offerte au public en plusieurs versions : Berline, Trasformabile, Panoramica et Furgone pour la version break.
Il s'agit ici d'une charmante version Panoramica, donc break, de la Bianchina. Celle-ci fut vendue neuve en France, à Paris, par le concessionnaire Fiat de Paris Elysées dans le 8é arrondissement. Elle vient de bénéficier de nombreux travaux de remise en état, avec une nouvelle peinture complète, un nouvel intérieur avec ses sièges bleu ciel et blanc, une révision du moteur. Ses chromes ont été également refaits. Le charme de ce modèle est indéniable avec son toit ouvrant en toile et sa capacité à se faufiler partout avec la plus grande agilité. Une parfaite petite citadine qui a passé ces dernières années en Hollande mais qui mériterait de revenir dans les petites rues de Paris, où elle a débuté sa vie !

The first model from the brand Autobianchi for a purely feminine target market was the Bianchina, to satisfy a latent demand for a high quality small car, that was not only easy to drive, but a car that wasn't commonplace. The Bianchina used the base of the Fiat 500 and its redoubtable mechanicals. Its body though was completely different, the design being a three-box type. The car was eventually offered in several versions: sedan, Trasformabile, Panoramica, and Furgone for the estate version.

The car on offer is the charming Panoramica version, thus the estate version of the Bianchina. It was sold new in France, in Paris, by the Fiat dealer Paris Elysées in the 8th arrondissement. The car enjoyed numerous refurbishment works, with a complete new paint, a new interior with sky-blue and white seats, and an engine overhaul. Its chrome has also been redone. The charm of this model is undeniable with its canvas sunroof and the ability to dart through traffic with great agility. A perfect city car that has spent recent years in Holland but that deserves to return to the streets of Paris, where its life started!



RESTAURÉE PAR LES ATELIERS LECOQ / *RESTORED BY ATELIERS LECOQ*

191 1949 CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET



Carte grise française
French title

Châssis N° 496273228

- Belle restauration ancienne
- Entretien suivi
- Modèle puissant et confortable

- *Beautiful older restoration*
- *Full maintenance record*
- *Powerful and comfortable model*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En 1949, Cadillac amorce une petite révolution : le vieux moteur V8 latéral laisse place à un V8 culbuté plus léger, plus compact et, bien sûr, plus puissant, puisqu'il développe 210 ch. Il s'agit d'un V8 moderne et il fait de la Cadillac Series 62 une des automobiles les plus rapides du marché, malgré son gabarit permettant de transporter six personnes dans un confort de haut niveau.
C'est cette mécanique qui anime le cabriolet Cadillac Series 62 que nous présentons, et qui a été acheté en 1984 par son précédent propriétaire, lors d'une vente aux enchères "Art et Locomotion" organisée par Hervé Poulain au Palais des Congrès. Cette voiture a ensuite bénéficié, entre 1985 et 1987, d'une restauration complète chez les très réputés ateliers Lecoq, sans considération de coût. Un important dossier de factures et de photos sera fourni avec la voiture. La mécanique a de son côté été refaite au garage Sébastopol de Courbevoie. Par la suite, son entretien a été suivi au Garage de la Poste, au Vésinet.
Ce séduisant cabriolet de teinte ivoire avec intérieur en cuir rouge se présente donc dans un très bel état, et son compteur n'affiche que 74 941 km. Il dispose d'une boîte Hydramatic et de vitres et sièges à commande hydroélectrique, système qui commande également la capote. Il est équipé de l'autoradio qui était à l'époque proposé en option au prix de 47 $, et le propriétaire a fait poser un catalyseur Eurocat, permettant de rouler au sans-plomb. Dans le doux feulement du gros V8, cette voiture offre le plaisir de la balade ou du voyage dans un véritable salon roulant, tout en profitant des moindres rayons de soleil.

In 1949, Cadillac began a revolution: the old side valve V8 engine gave way to a OHV V8 which was lighter, more compact and, of course, more powerful, since it developed 210bhp. A really modern V8, the Cadillac Series 62 became one of the fastest cars in the market, despite its size, good enough to carry six people in total comfort.



It is this mechanical ensemble that powers the Cadillac Series 62 Convertible that we are offering, a car that was purchased in 1984 by its previous owner at an auction "Art and Locomotion" organized by Hervé Poulain at the Palais des Congrès. This car then received, between 1985 and 1987, a very comprehensive restoration in the very reputed workshops of Lecoq, regardless of cost. The mechanicals have been redone at their garage at Sebastopol Courbevoie. An important history file of invoices and restoration pictures will come with the car. Thereafter, maintenance has carried out by Garage de la Poste, at Le Vésinet.
This attractive convertible in ivory with red leather interior is in really good condition, and the counter displays just 74,941 km. It has a Hydramatic automatic gearbox and the windows and the seats are all operated by hydroelectric systems, which also control the hood. It is equipped with the radio which was then offered as an option at a price of $ 47, and the owner has installed a Eurocat catalyst so that the car can run on unleaded. With the soft growl of a big V8, this car offers the pleasure of travelling in style and comfort, while enjoying the sun when it's out.

192 1939 GRAHAM PAIGE TYPE 97 SUPERCHARGED CABRIOLET POURTOUT

Carte grise française
French title

Châssis N° 501 450

- Histoire particulière, carrosserie Pourtout
- Prestigieuse appartenance
- Modèle rarissime, forme impressionnante

- *Interesting history, bodied by Pourtout*
- *Prestigious ownership*
- *Very rare model, impressive design*

150.000 – 200.000 €

L'histoire de cette voiture est très particulière, au moins pour deux raisons : elle est équipée d'une carrosserie réalisée spécialement, d'une part, et d'autre part elle aurait appartenu à Françoise Sagan, ou au moins à sa famille si bien qu'on l'appelle parfois « la Sagan ».

L'histoire commence à la fin des années 1930. En 1938 et 1939, 20 châssis auraient été envoyés de Detroit à Paris, destinés à plusieurs carrossiers : Marcel Pourtout, Neirinick Carrosserie à Bruxelles, Saoutchik et Van Vooren, sans que l'on connaisse le nombre exact confié à chacun d'entre eux. En 1985, André Lecoq, le restaurateur bien connu, aurait confié à l'ancien propriétaire que Pourtout n'avait pas reçu plus de cinq châssis, carrossés pour quatre en coupés, avec un cabriolet qui serait donc la présente voiture. Selon une autre source, (Automobilia n°67 mars-avril 2004), Pourtout aurait produit d'avril 1938 à fin 1939 12 cabriolets, ce qui paraît beaucoup. Il s'agit d'un modèle particulièrement confidentiel. Du point de vue mécanique, la voiture est équipée d'un six-cylindres en ligne de 3,5 litres 115 ch avec compresseur, d'où son appellation "supercharged". Elle comporte une boîte trois rapports avec overdrive.

This car's history is particularly interesting for at least two reasons: one is it has got very special bodywork and another is that it would have been owned by Françoise Sagan or at least by her family, the car is known as "the Sagan car".

Its story begins at the end of the Thirties. 20 chassis would have been shipped from Detroit to Paris in 1938 and 1939. They were consigned to selected coach builders, Marcel Pourtout, Saoutchik, Van Vooren and Neirinick in Brussels, but we do not how many chassis to each coach builder. In 1985, the well known restorer, André Lecocq, told the owner that Pourtout had been sent only five chassis, building four as coupes and one as a cabriolet, which would be the car we are offering. According to another source, (Automobilia magazine n° 67, March/April 2004), Pourtout would have made 12 cabriolets between April 1938 and the end of 1939. This sounds a lot, and whatever the correct number may be, it was still a very rare car. The car was powered by a supercharged straight six 3,5 litre engine, developing 115 BHP and mated to a three speed gearbox with overdrive.

Nous savons grâce aux archives la famille Pourtout que le châssis 501450 est sorti des ateliers Pourtout en cabriolet deux places en juin 1939. Il a été vendu pour 25 000 francs aux établissements Chapat, Avenue de la Grande Armée, le nom du premier client restant difficile à déchiffrer.
On retrouve sur une photo datant de 1953 notre Graham Paige, qui était à l'origine de teinte blanche, immatriculée à Paris 4516 BX 75. Elle est reconnaissable à l'absence de marche pied, au sabot d'aile arrière et à la capote courte sans compas.
Elle aurait ensuite été achetée par M. Quoirez, père de Françoise Sagan, pour les 18 ans de sa fille. La voiture affichait alors 60 000 km et, avant de la confier à Françoise, il a fait procéder à une révision complète : le moteur a été refait et la direction, la transmission et les suspensions ont été vérifiées. Par la même occasion, la peinture a été refaite (c'est peut-être à cette époque qu'elle est devenue bleu clair), de même que la capote. La voiture a été chaussée de pneus neufs.
Nous disposons d'une photo qui montre la future romancière au volant de cette Graham Paige, mais elle aurait peu roulé avec, préférant acheter sa première Jaguar. L'imposant cabriolet franco-américain est alors resté entreposé jusqu'en 1970 dans un garage de la maison de campagne de son père. Un e-mail de Denis Westhoff, fils de Françoise Sagan, confirme qu'il se souvient avoir vu la voiture dans le garage de son grand-père, affirmant qu'elle était bleu clair avec sellerie marron foncé.
En 1970, cette voiture était cédée à une certaine Mme Francine Veyssière, qui souhaitait ouvrir un musée automobile dans le sud-ouest de la France, projet qui ne s'est jamais concrétisé.
C'est en 1983 que l'actuel propriétaire, collectionneur allemand, en a fait l'acquisition, alors qu'elle était en Gironde. La voiture était encore dans sa teinte bleu clair avec intérieur marron. Depuis, il l'a restaurée dans sa teinte blanche d'origine.
Ce modèle de Graham Paige est déjà, en soi, particulièrement impressionnant, avec sa calandre en nez de requin et ses ailes avant tendues vers l'avant, tel un animal en position d'attaque. Il correspond à l'une des dernières tentatives du constructeur de séduire le public, sur le thème "Spirit in motion" [L'esprit en mouvement]. Dans cette rare version cabriolet carrossé par Pourtout, il est encore plus intéressant et sa probable prestigieuse appartenance en fait une pièce particulièrement exclusive, qui ne devrait pas échapper à l'attention des amateurs avertis.

Thanks to the archives of the Pourtout family, we know that chassis 501 450 left the Pourtout workshop in June 1939 as a two seater cabriolet. It was sold for 25,000 francs to the Paris dealer Chapat, Avenue de la Grande Armée, the name of the first owner is difficult to decipher.
A photograph survives from 1953 of our Graham Paige, still in its original white and registered with a Paris number, 4516 BX 75. It can be recognized from its lines with no running boards, from the shape of its rear wings and its short hood.
Mr. Quoirez, Françoise Sagan's father, would have bought the car for her eighteenth birthday. The car had done 60,000 kms and before giving it to Françoise he had it fully serviced. The engine and steering were reconditioned, the transmission and suspension checked. The car was repainted, perhaps this is when it was painted pale blue, the hood was recovered and new tyres were fitted. We've got a photograph of the novelist driving the Graham Paige, but she didn't use it much as it wasn't long before she'd bought her first Jaguar. The impressive Franco-American cabriolet was laid up in a garage at her father's country house until 1970. Denis Westoff, Francoise's son, confirms in an email to the current that he remembers seeing the car in his grandfather's garage, painted pale blue and with dark chestnut upholstery.
In 1970, the car was sold to Ms. Francine Veyssiere, who wanted to open a motor museum in the South West of France, but this came to nothing. In 1983 the present owner, a German collector, bought it still in the Gironde. The car was still pale blue with its chestnut upholstery. Later he was to restore it to its original white.
This particular Graham Paige is especially impressive, with its shark nose grille and its forward sloping wings, like a predator waiting to pounce. It was one of the last attempts of its builder to appeal to the public with the theme of "Spirit of Motion". In this Poutout bodied cabriolet version it is even more interesting, its potential prestigious ownership adding to its desirability. It can't fail to attract the attention of the knowledgeable connoisseur.





UNE COLLECTION EXCLUSIVE D'UN GRAND HOMME DE L'HISTOIRE AUTOMOBILE

La collection que nous présentons appartient à un véritable passionné d'automobile, qui lui a consacré la quasi-totalité de sa vie professionnelle et de ses loisirs.
Ainsi, cette passion l'a fait passer par le journalisme automobile, la représentation de diverses marques dont celles du programme de Ford et de Carroll Shelby dans les années 1960, la direction d'un important team privé de compétition, l'importation et la distribution pour la Suisse, la présidence d'un des plus importants Salons de l'automobile d'Europe et finalement la responsabilité administrative de plusieurs sociétés liées au secteur.
Sa collection a été constituée sur des coups de cœur liés à certaines étapes de sa vie. Ainsi, ses choix se sont portés sur Ferrari et Lamborghini parce qu'il a croisé Enzo et Piero Ferrari, ainsi que Ferrucio Lamborghini ; sur Maserati parce qu'il a conversé avec Giulio Alfieri et a croisé le fer avec Guerrino Bertocci au sujet des performances routières d'une Maserati Sebring ; sur Triumph parce qu'il a eu l'occasion de piloter pour le compte du British Leyland Swiss Racing Team…
C'est avec une Alfa Romeo Giulietta Zagato Coda Tronca qu'il a découvert en 1963 le circuit des 24 Heures du Mans, lors des essais, comme pilote suppléant. Lorsqu'il s'est retrouvé à côté d'un tel modèle lors du Grand Prix rétrospectif de Cologny, en 2002, il n'a pu résister à l'envie d'en faire l'acquisition et c'est donc celle qui est aujourd'hui proposée à la vente.

L'Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale présentée ici est une réminiscence des contacts qu'il a eu comme journaliste avec Nuccio Bertone. C'est principalement le dessin de cette voiture, issu en partie des fameuses BAT, qui l'a attiré.
L'acquisition de l'Alfa Romeo 1900 Coupé Touring est le résultat d'une rencontre au début des années 2000 à la Villa d' Este avec Carlo-F. Bianchi-Anderloni, ancien directeur du style de Touring. Elle a permis une longue discussion sur le procédé de construction Superleggera, par comparaison avec les constructions modernes en aluminium.
La dernière voiture de cette collection attachante est un beau coupé Stanguellini carrossé par Motto. Au début des années 1960, lors de voyages journalistiques à Modène, notre collectionneur a eu plusieurs occasions de rencontrer la famille Stanguellini. D'abord attiré par une Formule Junior, il a finalement porté son choix, en raison de l'originalité de du modèle, sur ce coupé dont il n'existe qu'un seul exemplaire répertorié.

Aujourd'hui, ce collectionneur n'ayant plus l'occasion de faire usage de ses voitures, il a décidé de se séparer de certaines d'entre elles. C'est ce qui nous donne le plaisir de les proposer ici.

THE EXCLUSIVE COLLECTION OF A GREAT MAN IN THE HISTORY OF THE AUTOMOBILE

The collection that we present belongs to a real automotive enthusiast, who devoted almost all of his professional life and his leisure to the automobile.
Thus, he lived this passion through automotive journalism, the representation of various brands including those of Ford and Carroll Shelby in the 1960s, the direction of an important private racing team, the import and distribution of automobiles in Switzerland, the presidency of the biggest motor shows in Europe, and finally the administrative responsibility of several companies related to the automotive sector.
His collection was always connected to crushes he had in his life. Thus, the reason why he was keen on Ferraris and Lamborghinis was because he had met Enzo and Piero Ferrari, and Ferruccio Lamborghini. His choice for Maseratis was because he had conversed with Giulio Alfieri and crossed swords with Guerrino Bertocci regarding the performance of a Maserati Sebring. He liked Triumph, because he had had the opportunity to race on behalf of the British Leyland Swiss Racing Team...
It is with an Alfa Romeo Giulietta Zagato Coda Tronca that he discovered, in 1963, the circuit of the 24 Hours of Le Mans, during testing, as a substitute driver. When he found himself next to such a model at the Cologny Grand Prix retrospective, in 2002, he could not resist the urge to make the purchase, so this is the car that we now offer for sale.
The Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale presented here is reminiscent of the contacts he had had as a journalist with Nuccio Bertone. It was mainly the design of the car, reflecting the design elements of the famous BAT series, which attracted him to this model.
The acquisition of the Alfa Romeo 1900 Coupe Touring was the result of a meeting in early 2000 at the Villa d'Este with Carlo-F. Anderloni-Bianchi, the former director of the style at Touring. It gave him an opportunity to have a long discussion on the Superleggera construction method, compared to the modern aluminum constructions.
The last car from this endearing collection is a beautiful coupe Stanguellini with bodywork by Motto. In the early 1960s, during journalistic trips to Modena, our collector had several opportunities to meet the Stanguellini family. First attracted to the Formula Junior, he finally chose this car, because of the originality of the model, this coupe being the only one listed.

Our collector has no longer the opportunity to make use of his cars and therefore he has decided to part with some of them. It is with great pleasure that we offer them in our sale.



EXEMPLAIRE UNIQUE / *ONE-OFF*

193 1947 STANGUELLINI 1100 COUPÉ MOTTO

Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis N° 508C209006

- ➤ Historique riche et documenté
- ➤ Modèle unique
- ➤ Exceptionnelle, moteur d'origine restauré en caisse
- ➤ Eligible aux Mille Miglia

- ➤ *Rich, well-documented history*
- ➤ *Unique model*
- ➤ *Exceptional, restored original engine in crate*
- ➤ *Mille Miglia eligible*

220.000 – 280.000 €

Exemplaire réputé unique, cette voiture construite à la fin des années 40 sur la base d'un châssis Fiat 508 de 1937, revu par Stanguellini, aurait été exposée au Salon de Turin 1947. Sa carrosserie en aluminium a été réalisée par les ateliers CA-MO Torino, devenus MOTTO en 1959.
D'abord acquise par un M. Lunati, elle est immatriculée à Turin et engagée dans quelques épreuves sportives italiennes, puis importée en Suisse en 1950/1951 par M. Cattaneo, industriel de la région de Zurich. Il présente la Stanguellini au Concours d'Élégance de Lucerne en 1951 où elle emporte une troisième place. Ce premier propriétaire fait un usage régulier de cette voiture avec son beau-frère qui possède une Cisitalia. Au cours d'un voyage, la voiture est accidentée à l'avant et M. Cattaneo, qui préfère la calandre de la Cisitalia, fait refaire celle de sa voiture dans le style de celle de son beau-frère. Après qu'il s'en soit séparé pour en acquérir une autre, la vie en Suisse de cette Stanguellini connaît divers propriétaires que de patientes recherches ont permis de retrouver dans leur quasi-totalité. Accidentée en 1969 par son cinquième propriétaire, elle est sauvée de la casse par Édouard Taveri, garagiste à Horgen et neveu de Luigi Taveri, multiple Champion du Monde moto 125 cm3. Il la remet en état, de teinte verte, avant de la céder en 1971 au pilote Suisse Jo Kretschi qui ne l'utilisera jamais en compétition. Un des propriétaires suivants lui redonne sa couleur rouge, avant d'aboutir chez Hans-Jorg Wagner, qui la présente au Concours d'Élégance d'Erlen en 1991 puis, à

Reputed to be a unique example, this car was built at the end of the 1940s using the base of a 1937 Fiat 508 chassis, by Stanguellini, and would have been exhibited at the Turin Motor Show in 1947. Its aluminium body was built in the workshops of CA-MO Torino, that became known as MOTTO in 1959.
The first owner was a Mr Lunati, who registered the car in Turin and took part in various sporting events in Italy. In 1950/1951 it was imported into Switzerland by Mr Cattaneo, an industrialist from the Zurich region. He presented the Stanguellini in the Lucerne Concours d'Élégance in 1951 where it won third prize. He used the car regularly with his brother-in-law, who owned a Cisitalia. During one trip, the front of the car was damaged and Mr Cattaneo, preferring the Cisitalia's grille, had it repaired in the style of his brother-in-law's car. After being sold to buy something else, this Stanguellini enjoyed various owners in Switzerland, almost all since discovered through patient research.
Damaged in 1969 by its fifth owner, it was saved from the scrap heap by Édouard Taveri, a garage owner in Horgen and nephew of Luigi Taveri, 125cc motorcycle multiple world champion. He restored the car, in green, and sold it in 1971 to Swiss driver Jo Kretschi, who never used the car competitively. One of the subsequent owners repainted it red before selling it to Hans-Jorg Wagner, who presented it at the Erlen Concours d'Élégance in 1991. When he retired, Wagner settled in Italy





sa retraite, s'établit en Italie et emmène la Stanguellini. En 2000, il la propose en annonce dans la revue Motor Klassik. Le propriétaire actuel, douzième de la liste, en fait l'acquisition fin 1999-début 2000. C'est Hubert Patthey, ancien importateur d'AC et Aston-Martin pour la Suisse, qui lui fait faire par la route le voyage de retour à Genève. La voiture participe à plusieurs Concours d'Elégance au cours des années 2000 et 2001 : Bâle Passion (première absolue hors concours) ; Chopard Élégance Genève Polo-Club (premier prix catégorie voitures de sport) ; Louis Vuitton Classic-Bagatelle (quatrième prix catégorie sport). En 2001, son propriétaire l'engage à la rétrospective des Mille Milles mais, sur la route du retour, un problème moteur la contraint à l'abandon. Elle est convoyée dans les ateliers

and took the Stanguellini with him. In 2000, he advertised the car in the magazine Motor Klassik. The current owner, the twelfth in the list, bought the car late 1999 – early 2000. This is Hubert Patthey, the former AC and Aston Martin importer for Switzerland, who drove the car back to Geneva.
During 2000 and 2001 the car took part in several Concours d'Elégance events: Bâle Passion (first prize overall) ; Chopard Élégance Genève Polo-Club (first prize in sports car category) ; Louis Vuitton Classic-Bagatelle (fourth in sport catagory).

In 2001, the owner entered the car for the Mille Miglia, but unfortunately on the return leg, an engine problem forced him to retire. The car was transported to the





Stanguellini et le moteur d'origine (n° 209 354) est entièrement révisé. Développant presque 80 ch au banc, il est stocké neuf en caisse afin de le préserver et sera livré avec la voiture. Un moteur similaire, n° 209 354 SR (Stanguellini Racing) est installé sur la voiture qui, à la demande de la famille Stanguellini, demeure exposée quelque temps dans le musée de la marque. Une photo de cette voiture figure dans le livre consacré à la marque. En 2001 également, elle participe à la rétrospective du Grand Prix de Berne (Suisse) et, en 2003, est invitée au Concours d'Élégance de Villa d'Este et obtient un appréciable succès public à la Villa d'Erba. A cette occasion, Paul Frère, ami du propriétaire, en prend brièvement le volant au lendemain du concours. Appelé à se déplacer souvent, le propriétaire n'utilise plus qu'occasionnellement cette Stanguellini et a donc décidé de s'en séparer. En plus des deux moteurs dont l'original en caisse, d'un modèle réduit à l'échelle 1/10e et du prix obtenu au Concours de Lucerne, de très nombreux documents et photos accompagnent la voiture, attestant de sa vie riche et intéressante. Une rare occasion d'acquérir une voiture vraiment exclusive, bien accueillie dans les plus beaux événements historiques et dont les performances sont extrêmement agréables grâce à un poids léger de 650 kg environ.

Stanguellini workshop and the original engine (n° 209 354) was completely overhauled. Producing nearly 80 bhp on the dyno, it was put away in a case to be preserved and will be delivered with the car. A similar engine n° 209 354 SR (Stanguellini Racing) was installed and at the request of the Stanguellini family, the car remained on show in their museum for some time. A photo of this car appears in the book on the marque. Still in 2001, the car participated in the Bern Grand Prix Retrospective in Switzerland. In 2003 it was invited to take part in the Villa d'Este Concours d'Élégance and was also greatly appreciated at Villa Erba. On this occasion, Paul Frère, a friend of the owner, drove the car briefly on the following day. Having to travel frequently, the owner has rarely had an opportunity to use the car and so has decided to part with it. Complete with two engines, the original one stored in a case, a 1/10 scale model, the Lucerne Concours prize, and a rich file of documents and photos detailing its interesting life come with the car. Here is a rare opportunity to acquire a really exclusive car that will be welcomed in the best historic events, and weighing just 650 kg, has a performance to enjoy.













Droits réservés



Droits réservés

194 1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT ZAGATO «CODA TRONCA»

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis
N° AR 10-126.00.183
Moteur N° 120.00827

- Très rare SZ «Coda tronca»
- Historique suivi et intéressant
- Voiture bien préservée, propriétaires soigneux

- *Very rare SZ «Coda tronca»*
- *Interesting, continuous history*
- *Well preserved car, careful owners*

580.000 – 720.000 €

Selon le "Italian Car Registry", l'Alfa Romeo Giulietta Zagato Coda Tronca (SZ 2) portant numéro de châssis AR 10-126.00.183 a été livrée par l'usine à sa filiale suisse Alfa Romeo Svizzera, à Agno, près de Lugano (Tessin), le 16 février 1962. La copie du document douanier, qui sera fourni avec la voiture, montre qu'elle a été dédouanée le 11 avril 1962 à Genève pour le garage Pierre Scaramiglia, agent Alfa Romeo situé en face de l'ancien Palais des Expositions. Pilote local, membre de l'écurie genevoise La Meute dont la voiture porte encore la mention (par un autocollant), Pierre Scaramiglia a engagé en 1963 cette SZ 2 dans de nombreuses épreuves nationales de courses de côte et internationales telles que la Coppa Inter-Europa à Monza ou les 500 Km de Spa-Francorchamps. A titre anecdotique, les essuie-glaces de la voiture portent encore les fils de plomb que Scaramiglia avait ajouté lors des essais de la course de Spa, pour les alourdir et empêcher leur décollement à vitesse élevée. En effet, la pluie faisait rage ce jour-là. Cette Alfa Romeo sera ensuite vendue par Pierre Scaramiglia à une utilisatrice de Genève qui l'utilisa pendant de nombreuses années pour ses déplacements quotidiens, jusqu'à ce que le moteur casse et soit remplacé par une mécanique de Giulietta 1300. Elle fut acquise plus tard par un collectionneur de Genève qui s'en servit régulièrement en usage routier.

According to the "Italian Car Registry", the Alfa Romeo Giulietta Zagato Coda Tronca (SZ 2), chassis number AR 10-126.00.183, was delivered by the factory to its Swiss subsidiary Alfa Romeo Svizzera, in Agno, near Lugano (Tessin), on 16 February 1962.
The copy of the customs document, to be supplied with the car, shows that the car cleared customs on 11 April 1962 in Geneva for Pierre Scaramiglia's garage, the Alfa Romeo dealer situated opposite the old Palais des Expositions. A local racing driver, and member of the Geneva écurie La Meute, (there is still a sticker on the car mentioning this), Pierre Scaramiglia entered this SZ 2 during 1963 in numerous national hillclimbs and international events including the Coppa Inter-Europa in Monza and the Spa-Francorchamps 500 Km. An anecdote, the windscreen-wipers on the car still have the lead strips that Scaramilglia added during testing at Spa, to weigh them down and stop them flying off at high speed. As it turned out, it rained heavily that day. This Alfa Romeo was later sold by Pierre Scaramiglia to a person from Geneva who used the car for many years as his daily driver, until the engine failed and was replaced by the engine from a Giulietta 1300. The car was later bought by a collector from Geneva who drove it regularly on the road.







En automne 2002, lors du Grand Prix Rétrospectif de Cologny, à côté de Genève, le hasard voulut que la place de parc allouée à l'actuel propriétaire se trouve précisément à côté de celle de cette SZ 2, dont le pilote évoqua la possibilité de s'en séparer. Quelques mois plus tard, en juin 2003, l'affaire était conclue. Commençait alors une importante remise en état mécanique et la recherche d'un moteur correct de la série 120 pour remplacer celui qui équipait la voiture. Il sera finalement trouvé, portant le numéro 120.00827, et remonté avec des pièces neuves par un spécialiste suisse des Alfa Giulietta. Un ensemble de factures témoigne de ces travaux, pour un total d'environ 27 000 francs suisses. Ce moteur développe plus de 125 ch.
Depuis, l'actuel propriétaire actuel a engagé cette voiture à deux reprises à la rétrospective de la course de côte d'Ollon-Villars, en Suisse, et elle a été invitée par Elio Zagato au 85e anniversaire de la Carrozzeria célébré à la Villa Erba, sur les rives du lac de Côme. Elle a également été conviée au Concours d'Élégance de Villa d'Este en avril 2006 où elle a reçut la récompense de la "Targa d'Argento – Mention of Honor" dans la catégorie "voitures de sport de faible cylindrée".
Enfin, cette Alfa Romeo Sprint Zagato Coda Tronca bénéficie du passeport FIVA "FSVA 023740 GC 10740" délivré le 26 mars 2004. Elle est accompagnée de nombreux documents et photos témoignant de son histoire.
Les Sprint Zagato sont des voitures rares, et la "Coda tronca" l'est encore plus puisque sa production n'a pas dépassé une trentaine d'exemplaires. C'est également une excellente compétitrice, éligible aux plus beaux événements historiques comme le Tour Auto ou Le Mans Classic. La voiture que nous proposons, qui a connu une carrière en course sans excès et a été bien entretenue par ses propriétaires, constitue une occasion rare d'acquérir un exemplaire bien préservé et authentique.

In the autumn of 2002, during the Cologny Grand Prix Retrospective near Geneva, chance would have it that the parking place allocated to the current owner was next to this SZ 2, whose driver indicated he was thinking about selling. Several months later, in June 2003, the deal was done.
A major mechanical overhaul began with the search for a correct engine from series 120, to replace what was in the car. This was finally found, with the number 120.00827, and installed with new spares, by a Swiss Alfa Giulietta specialist. There are invoices totalling approximately 27 000 swiss francs detailing this work. This engine produces over 125 bhp.
The current owner has since participated twice in this car in the Ollon-Villars hillclimb retrospective in Switzerland. The car was invited by Elio Zagato to the coachbuilder's 85th anniversary at Villa Erba, on the shores of Lake Como. It was also invited to Villa d'Este concours in April 2006 and won the "Targa d'Argento – Mention of Honour" in the "low-powered sports car" class. Finally, this Alfa Romeo Sprint Zagato Coda Tronca has a FIVA passport "FSVA 023740 GC 10740" issued on 26 March 2004. The car comes with numerous photographs and documents outlining its history.
The Sprint Zagato is a rare car and the "Coda tronca" even more so, as no more than thirty examples were produced. It is also a highly competitive car, eligible for the best historic events such as the Tour Auto and Le Mans Classic. The car on offer, which has enjoyed a career in competition that has not been excessive, and has been well maintained by its owners, offers a rare opportunity to buy a well preserved and authentic example.





Droits réservés



Course de côte de Cesana-Sestrières, le 26 juillet 1964 pilotée par P. Scaramiglia

Droits réservés



195 1957 ALFA ROMEO 1900 CSS TOURING

Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis N° AR1900C10410
Moteur N° AR1308.10394

- Trois propriétaires seulement
- Restauration de haute qualité
- Voiture rare et de grande classe

- *Just three owners*
- *High quality restoration*
- *Rare high-class car*

200.000 – 240.000 €

Le 14 juin 1957, cette voiture a été achetée par Peter Wenger, architecte à Brigue (Suisse) au concessionnaire Alfa Romeo de Lausanne, Pescio & de Graffenried (du nom du célèbre pilote de Grand Prix, Toulo de Graffenried). Elle était de teinte "amaranto" et comportait le siège arrière en option. Immatriculée en Suisse le 8 juillet 1957, elle est restée entre les mains de son premier propriétaire jusqu'à son décès, avant d'être vendue à un Anglais demeurant lui aussi à Brigue. De 1999 à la vente au présent propriétaire, ce coupé a été régulièrement suivi par le garage Aaron de Brigue (dossier à l'appui), et la révision du moteur a été effectuée à 31 809 km entre mai et septembre 2010, pour un montant de 19 609 CHF. C'est en 2012 que l'actuel propriétaire (le troisième) en a fait l'acquisition et, en 2014 et début 2015, la voiture a bénéficié d'une restauration complète. La carrosserie a été mise à nu, traitée et repeinte. La sellerie, les contreportes et le coffre ont été rénovés avec des matériaux et des teintes conformes à l'origine. Le compartiment moteur a été rafraîchi, le radiateur remplacé, les chromes refaits et les mécanismes de vitres révisés. Une révision a été effectuée comprenant le réglage de la tringlerie de boîte de vitesses. Les jantes d'origine (très usées et livrées avec la voiture), ont été remplacées par des jantes à rayons neuves Borrani chromées.
De nombreux documents, à l'appui de son historique, accompagnent la voiture ainsi qu'un DVD résumant l'ensemble du dossier de restauration. Modèle rare, ce coupé 1900 Touring a l'insigne avantage de n'avoir connu que trois propriétaires connaisseurs et soigneux. Une vraie voiture d'amateur.

This car was bought on 14 June 1957, by Peter Wenger, an architect from Brigue (Switzerland), from the Alfa Romeo dealer in Lausanne, Pescio & de Graffenried (the name of the famous Grand Prix driver, Toulo de Graffenried). The car was painted "amaranto" and featured the optional rear seat. Registered in Switzerland on 8 July 1957 the first owner kept the car until he died, when it was sold to an Englishman who also lived in Brigue. Between 1999 and the date it was sold to the current owner, this coupé was maintained regularly by the Aaron de Brigue garage (documented in the file). The engine was overhauled at 31 809 km between May and September 2010, for a sum of 19 609 CHF. The third and current owner acquired the car in 2012, and carried out a full restoration between 2014 and the start of 2015. The body was stripped, treated and repainted. The upholstery, door-linings and lining to the boot were renewed using colours and fabrics conforming to the original. The engine compartment was refreshed, the radiator replaced, chrome renewed and window mechanisms serviced. The gearbox linkage settings were also adjusted. The original wheels (very worn and to be delivered with the car) were replaced with new Borrani chrome wire wheels.

There is extensive documentation included in the file, relating to the car's history, as well as a DVD with details on the restoration project. A rare model, this coupé 1900 Touring has the added advantage of having just three careful, connoisseur owners from new. This is a genuine enthusiast's car.







196 1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT SPECIALE BERTONE

Titre de circulation suisse
Swiss title ○

Châssis N° AR381060
Moteur N° AR00121.00932

➤ Très belle présentation
➤ Modèle rare et exclusif
➤ Dessin superbe

➤ *In very good condition*
➤ *A rare and exclusive model*
➤ *A superb design*

120.000 – 160.000 €

A la fin des années 1950, les pilotes amateurs ne peuvent plus se contenter de la Giulietta Sprint et Alfa Romeo propose alors la Sprint Speciale, dont la ligne audacieuse et profilée est signée Franco Scaglione, pour Bertone. Son Cx bas fait merveille et, avec le moteur de la Giulietta Sprint Veloce, elle approche 200 km/h. La voiture accompagne l'évolution de la gamme et reçoit en 1963 le moteur 1600 de la Giulia, ce qui apporte à la conduite plus de couple et de confort. La production de ces modèles exclusifs reste très limitée, avec un total de 1 366 exemplaires dont 114 en version Giulia.

In the late 1950s, enthusiast drivers could no longer be content with the Giulietta Sprint therefore, Alfa Romeo offered them Sprint Speciale, a bold and streamlined design by Franco Scaglione, for Bertone. With its low Cx and with the engine of the Giulietta Sprint Veloce, the car was capable of almost 200 km/h. The car evolved with the range in 1963 and received the 1600cc engine of the Giulia, which brought with more torque and greater driving comfort. The production of these exclusive models was very limited, with a total of 1,366 units, including only 114 Giulias.

Acquise par le présent propriétaire à fin de l'année 2004, cette Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale a été mise en circulation pour la première fois en Suisse le 1er août 1965. De teinte rouge, elle a fait en mai 2005 l'objet d'une expertise sévère suisse mentionnant "État remarquable, mécanique parfaite, échelle de qualification 2". L'actuel propriétaire l'a utilisée à de nombreuses reprises pour des rallyes historiques en Suisse, en France et en Italie. Les amortisseurs avant ont été remplacés en 2007, et un contrôle moteur-transmission a été effectué en 2010 par un spécialiste Alfa Romeo du canton de Berne. Ce même spécialiste s'est chargé de la révision approfondie du moteur en mai 2011, pour un total de 16 500 francs suisses. La voiture est mise en vente avec un ensemble de documents confirmant son historique. Il s'agit d'un bel exemplaire d'une des versions les plus désirables et les plus élégantes de la Giulia, mêlant style, sportivité et exclusivité.

Acquired by the current owner at the end of 2004, this Alfa Romeo was Giulia Sprint Speciale first registered in Switzerland on 1st August 1965. Red in color, the car underwent a strict Swiss expertise in May 2005 mentioning: "Remarkable state, perfect mechanicals, level 2 qualification." The current owner has used it repeatedly for historical rallies in Switzerland, France and Italy. The front shock absorbers were replaced in 2007, and an engine-transmission check was executed in 2010 by an Alfa Romeo specialist in the canton of Bern. This same specialist was responsible for a thorough engine overhaul in May 2011, for a total cost of 16,500 Swiss francs. The car on offer comes with a set of documents confirming its history. This is a fine example of one of the most desirable and most elegant of all the many Giulia models, combining style, sportiness and exclusivity.



197 1926 BENTLEY 6,5 L TOURER VANDEN PLAS

Titre de circulation anglais
British title

Châssis N° WK2661
Moteur N° FR2635

- La grande période de Bentley
- Matching numbers
- Moteur refait pour 70 000 euros en 2010

- *Great vintage Bentley*
- *Matching numbers*
- *Engine rebuilt in 2010 for 70,000 euros*

825.000 – 950.000 €

Walter Owen Bentley, ingénieur ferroviaire passé à l'automobile puis aux moteurs aéronautiques pendant la Première Guerre mondiale, mit son expérience de motoriste à profit en concevant en 1919 une voiture de sport à moteur trois litres quatre cylindres très inspiré par le moteur Mercedes à arbre à cames en tête de 1914. Particularités : le moteur Bentley avait un bloc-cylindres et une culasse, coulés en une seule pièce et quatre soupapes par cylindre. L'appellation « Vintage Bentley » recouvre les Bentley construites de 1921 à 1931 par W.O. Bentley en tant que constructeur indépendant, avant que sa firme ne fut achetée par Rolls Royce en 1931. Ces voitures n'ont rien de commun avec les Rolls Royce et la 6 ½ litres et 8 litres Bentley étaient des concurrentes de la Rolls Royce Phantom II. Autrement dit les 3048 voitures construites en 10 années par Walter Owen sont les vraies Bentley .
« A glorious sound to die to », « Un son glorieux pour mourir », ainsi s'exprima une matrone au chevet d'un mourant lorsque la première Bentley 3 litres « Exp 1 » démarra la première fois. C'était dans les « Mews » proches de Baker Street à Londres. Il paraît que ce premier moteur était particulièrement bruyant et le souvenir des échappements des Bentley de plus en plus importantes en cylindrée ne cessera qu'en 1931 et seul le souvenir en restera alors dans la ligne droite des tribunes, à

Walter Owen Bentley, railway engineer turned motor engineer, a designer of aero engines in the First World War, turned his experience as a motorist to his advantage when he designed a three litre four cylinder sports car in 1919. Its engine was inspired by a Mercedes overhead camshaft engine designed in 1914. The Bentley had the the peculiarity of having its block and head cast in one piece, and of having four valves to each cylinder. The name of Vintage Bentley covers all Bentleys built between 1921 and 1931, before the company was taken over by Rolls Royce in 1931. These cars had no connection with Rolls Royce and the 6 1/2 litre and 8 litre were the Rolls Royce Phantom II's competitors. The 3048 cars which W.O. built in this ten year period are the real Bentleys.
"A glorious sound to die to" the matron exclaimed at her patient's hospital bed when she heard the Bentley 3 litre Exp 1 start up for the first time. This was in the Mews garage close by in London's Baker Street. It seems that the prototype's engine was particularly noisy. The exhausts of Bentleys with ever larger engines would continue to thunder until 1931. After then it was a memory to recall on the Stands Straight after the Maison Blanche curves. Bentley discovered their soul at Le Mans. In 1923 in the first running of the 24 Hours the only Bentley entered fought for the lead for a long time with the







la sortie de Maison Blanche. En effet, c'est au Mans que les Bentley trouvèrent leur jardin. En 1923, lors de la première édition des 24 Heures du Mans, la seule Bentley engagée, pilotée par Duff et Clément disputa longtemps la victoire aux Chenard, même si elle ne monta pas sur le podium. En 1924 la Bentley, mieux préparée, seule voiture étrangère parmi 39 concurrentes, emporta la course. Deux échecs successifs en 1925 et 1926 ne découragèrent pas Walter Owen Bentley qui revint dans la Sarthe avec ses voitures pour gagner 4 fois de suite. En 1927, la Bentley de Davis et Benjafield parvint à s'extraire de la célèbre collision en chaîne de Maison Blanche et termina les 24 Heures du Mans en tête malgré un châssis faussé, un phare cassé et un essieu tordu. Cette victoire enflamma l'Angleterre pour ses « Bentley Boys » : le Dr Benjafield, « Tim Birkin », et surtout Woolf Barnato, playboy fabuleusement riche qui fut vainqueur au Mans chaque fois qu'il y courut, soit en 1928, 1929 et 1930, année où sa Speed Six s'imposa à la Mercedes de Caracciola. Woolf Barnato, dit « Babe » aida financièrement la firme à partir de 1926, tout en se garantissant avec des actions. En fait W.O. Bentley perdit rapidement le contrôle des opérations mais l'apport de

Chenards, but failed in the end to be placed in the first three. In 1924 the better prepared Bentley, only foreign car amongst 39 competitors, won the race. Setbacks in 1925 and 1926 didn't discourage W.O. Bentley, who brought his cars back to the Sarthe to win four years running. In 1927 the Davis and Benjafield Bentley managed to extricate itself from the Maison Blanche pile-up to win the race despite a twisted chassis, a smashed headlight and a broken spring. England fêted its Bentley Boys: Dr. Benjafield, "Tim" Birkin and especially Woolf Barnato, the fabulously rich playboy who won Le Mans every year he competed; 1928, 1929 and 1930, the year he beat Caracciola's Mercedes in his Speed Six. Woolf Barnato, "Babe", backed the firm from 1926 on and took shares in it. In fact W.O. had lost the control ofthe operations, but Barnato's backing made it possible for him to introduce a new model in 1926, the 6 1/2 litre. Its majestic six cylinder engine had overhead camshaft driven by a complicated and expensive but very quiet system (with a concentric con rod). The 6 1/2 litre was a commercial success and its chassis was a favourite of the top coach builders.













Barnato lui permit de présenter en 1926 une nouvelle voiture : la 6 ½ litres. Son splendide moteur six cylindres avait un arbre à cames en tête entraîné par un système (à bielle concentrique) compliqué et coûteux mais très silencieux. La 6,5L fut un succès commercial et son châssis-moteur devint une base solide pour de nombreux carrossiers.

Le châssis de 12' 6" (382 cm) d'empattement n° WK2661 sort des usines de Crew en novembre 1926 avec le moteur n° FR2635. Sur demande de son premier propriétaire, Sir R. Major Creyke, elle est carrosseée en version berline Weymann par HJ Mulliner. Elle passera une très longue période de sa vie en Angleterre avant d'arriver en Suède où son nouveau propriétaire fera transformer sa carrosserie en Tourer Vanden Plas 4 places par R.C. Moss au début des années 60. On la retrouve en 1970 à Kensington Garden en Angleterre avec cette carrosserie Tourer. Le propriétaire actuel, un hollandais en fait l'acquisition en décembre 1993 chez le célèbre marchand britannique Gregor Fisken, il y a donc 23 ans. Il va beaucoup en profiter l'emmenant dans divers Concours d'Elégance et rallyes dont l'International Bentley Tour en Afrique du Sud en 2001. En 2007, il va faire procéder à sa restauration en carrosserie et en 2010 à la réfection complète du moteur pour un montant total avoisinant les 70 000€ Elle sera équipée de deux carburateurs à cette occasion. L'intérieur en cuir gris souris affiche une charmante patine, ainsi que sa carrosserie et sa peinture.
Cette Bentley 6,5L conserve tous ses organes mécaniques d'origine, elle est donc 'matching numbers'. Son allure est impressionnante tant par la beauté de sa ligne sobre et efficace rappelant les Tourer Speed Six du Mans que par son couple et sa conduite qui restent les éléments primordiaux de ces 'Vintage Bentley'. Il s'agit d'une merveilleuse machine, prête à partir à l'aventure et avaler les kilomètres !

The 12ft 6 chassis (382 cm) of WK 2661 came out of Cricklewood in November 1926 with engine no FR 2635. Its first owner, Major Creyke, specified a Weymann type saloon body from H.J.Mulliner. It remained in England for a long time before being taken to Sweden by its new owner, who had R.C.Moss convert it to a Vanden Plas style tourer in the early Sixties. It reappeared in 1970 at the Kensington Gardens Parade in London in its tourer guise. Its present owner, a Dutchman, bought it twenty-three years ago in December 1993 from well known London dealer Gregor Fisken. He has used it profitably to enjoy Concours d'Elegance and Rallies as far afield as the Bentley International Tour of South Africa in 2001. In 2007 he had the coach work restored and a complete rebuild of the engine in 2010 cost 70,000 €.He took this opportunity to fit twin carburetors. The upholstery is in mouse grey leather and nicely patinated, as are the body and the paintwork.
This 6 1/2 litre is all original mechanically , so it's a true "matching numbers". It gets its charm from its distinctive bodywork which pays tribute to the Le Mans Speed Sixes, and partly from its torque and the way it drives. That's what these W.O.Bentleys are about. It's a marvelous machine, waiting to seek out new adventures and pile on the miles !

RESTAURATION TOTALE DE PLUS DE 225.000 € / *MORE THAN €225.000 INVESTED IN THE RESTORATION*

198 1963 MASERATI 3500 GTI SEBRING

Titre de circulation français
French title

Châssis N° AM101*01535
Moteur N° AM101*01657

- ➤ Restauration de haut niveau
- ➤ Une des dernières Maserati six-cylindres
- ➤ Ligne originale signée Vignale

- ➤ *High quality restoration*
- ➤ *One of the last six-cylinder Maseratis*
- ➤ *A distinctive Vignale design*

200.000 – 250.000 €

Commandée initialement pour les États-Unis, cette voiture est finalement livrée neuve en Italie où elle passe le début de son existence. Immatriculée le 21 janvier 1963, produite à seulement 335 exemplaires, elle correspond à la dernière Sebring produite en 1962 et comporte trois options dont deux très rares : climatisation, repose-tête de courtoisie pour le passager et roues à rayons chromés, avec jantes en aluminium. Son propriétaire actuel, grand collectionneur de Maserati depuis près de 20 ans et habitué des concours d'élégance les plus prestigieux, l'achète en 2003 et décide en 2011 de se lancer dans une restauration complète. Pour ce faire, il fait appel à l'un des meilleurs spécialiste de la marque, Bill McGrath Ltd, en Angleterre. Les travaux commencent le 7 mars 2011 et s'achèvent le 18 mai 2015, sans rien laisser au hasard. Sur cette voiture, tout a été refait : moteur, injection, boîte de vitesses, pont arrière, faisceau électrique, freins, joints et chromes, climatisation. La carrosserie a été restaurée dans sa très belle teinte d'origine "Amaranto Roma", avec une sellerie et des moquettes beige clair du plus bel effet. Faite pour rouler, les embouts d'échappement ont été volontairement rallongés à l'arrière de façon à empêcher tout gaz d'échappement de remonter dans le coffre à bagages.

Originally commissioned for the US market, this car was finally delivered new in Italy, where it spent the early years of its existence. Registered on January 21, 1963, just 335 Sebrings were produced, and this one was the last Sebring produced in 1962. It features three options, including two very rare ones: air-conditioning, a passenger headrest, and chrome wire wheels with aluminum rims.
Its current owner, an important collector of Maseratis for almost two decades, and used to participating at the most prestigious concours d'elegances, bought this car in 2003 and decided in 2011 to embark on a comprehensive restoration. He chose one of the best brand specialists, Bill McGrath Ltd., in the UK. Work began on March 7, 2011 and ended on May 18, 2015, leaving nothing to chance. Everything was redone on this car: engine, fuel injection system, transmission, rear axle, wiring harness, brakes, seals and chrome, air-conditioning. The body was restored to its original color, a beautiful "Amaranto Roma", with beautiful light beige upholstery and carpets. The exhaust tips have been deliberately lengthened at the rear in order to prevent exhaust gas going back into the boot.
In total, the work added up to £170,000 as can be seen from the invoices coming with the car. With the counter displaying 63,183 km, it is in superb condition and drives beautifully, and not surprisingly the car received in September 2015 the first prize in the concours d'elegance organized by the Maserati International Club. The prize was awarded by Adolfo Orsi himself.
The Sebring is one of the last Maseratis powered by an in-line six-cylinder with dual ignition, an engine that came from competition, and it owes its name to the victory achieved on this track by Juan Manuel Fangio and Jean Behra in a 450S. In this nice condition, it represents a wonderful touring machine.



Au total, les travaux totalisent 170 000 £ de factures jointes au dossier de la voiture. Avec un compteur qui affiche 63 183 km, elle est absolument superbe et fonctionne à merveille, si bien qu'elle a reçu en septembre 2015 le premier prix du concours d'état organisé dans le cadre du rallye International des Clubs Maserati. Ce prix a été décerné par Adolfo Orsi lui-même.
La Sebring est une des dernières Maserati équipées du six-cylindres en ligne double allumage né de la compétition, et elle doit son nom à la victoire obtenue sur ce circuit par la 450S de Fangio et Behra. Dans l'état de celle que nous présentons, elle représente une merveilleuse machine de grand tourisme.







RESTAURATION MENÉE PAR DES SPÉCIALISTES ANGLAIS RECONNUS / *RESTORATION CARRIED OUT BY WELL KNOWN ENGLISH SPECIALISTS*

199 1958 FERRARI 250 GT COUPÉ PININFARINA

Titre de circulation luxembourgeois
Luxemburg title

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

➤ Modèle emblématique
➤ Restauration de très haut niveau
➤ Moteur fantastique

➤ *Iconic model*
➤ *High level restoration*
➤ *Fantastic engine*

480.000 – 560.000 €

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 que son précédent propriétaire en fasse l'acquisition, en Hollande il y a plus de 5 ans. La carrosserie était très saine, mais tous les joints et les conduites réclamaient une révision complète, à cause de la longue période d'immobilisation.
La voiture a alors été restaurée dans sa configuration d'origine, en recherchant sa teinte dans les archives Ferrari. Seuls des ateliers expérimentés 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

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 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 previous owner's hands, the car has been restored to the original configuration, following research on the original colour scheme in Ferrari archives. Only experienced 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



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 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, avant que son propriétaire actuel ne l'achète en 2013. Il se rappelle avec émotion être rentré de Paris en Sologne d'une traite et a participé à quelques sorties à son volant au Luxembourg. La voiture est équipée de 4 pneus neufs, les fluides ont été changés ainsi que les plaquettes de freins 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 sures. 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.



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 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. Other work had been completed, before the current owner bought it in 2013. He remembers fondly of driving from Paris to Sologne, and he participated in a few outings at the wheel of this car in in Luxembourg. The car is shod with four new tires, the brake fluids and pads have been changed.
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.



200

VENDUE NEUVE À SON ALTESSE LE PRINCE MOULAY ABDALLAH, FRÈRE DE SON ALTESSE ROYALE HASSAN II, ROI DU MAROC
FIRST OWNER HRH PRINCE MOULAY ABDALLAH, THE YOUNGER BROTHER OF THE KING OF MOROCCO, HM HASSAN II

1960 FERRARI 250 GT CABRIOLET PININFARINA SÉRIE 2
AVEC HARD-TOP INOX UNIQUE

Titre de circulation français
French title

Châssis N° 1925GT
Moteur N° 3903

- Provenance exceptionnelle
- Au grand collectionneur d'art Adrien Maeght depuis 1985
- Belle préservation

- *Exceptional provenance*
- *In Adrien Maeght's collection since 1985*
- *Beautiful preservation*

1.400.000 – 1.800.000 €

Pour Ferrari, la 250 GT marque un tournant qui va le faire passer de marque confidentielle à celui de constructeur de voitures de sport fabriquées en série. Cette gamme s'appuie sur un moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 de 3 litres puissant et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. La première 250 est dévoilée en 1952 sous une forme plutôt sportive, bientôt suivie des 250 Ellena et 250 GT Europa.

The 250 marked the moment when Ferrari moved from being a confidential brand to being a serious manufacturer of serial production sports cars. The range was based on the 3 litre V 12 designed by Gioacchino Colombo, a powerful engine as well suited to competition as to road use. The first 250 was introduced in 1952 as a sports two seater and was quickly followed by the 250 Ellena and 250 GT Europa.

Confortables et bien équipés, capables de dépasser largement 200 km/h grâce à leurs 240 ch, elles séduisent une clientèle plus large. Ce développement se confirme avec l'arrivée en 1957 du cabriolet 250 GT PF, les deux dernières lettres correspondant à Pinin Farina à qui est confié le dessin et la fabrication de la carrosserie. C'est ce même Pinin Farina qui assure la réalisation du coupé 250 GT PF présenté en 1958 et qui va faire définitivement passer Ferrari du stade artisanal à celui de la fabrication en série. Au Salon de Paris 1959, Ferrari présente le cabriolet 250 GT deuxième série : à l'attrait de sa mécanique d'exception, cette voiture ajoute le plaisir de la conduite décontractée. Elle fait partie des modèles les plus "glamour" des années 1960, voire de l'histoire de l'automobile : il va séduire acteurs, membres de la jet set et grands de ce monde. Mais ce n'est pas qu'une voiture de parade : sur le plan sportif, le succès des 250 va culminer avec les 250 GT Tour de France, puis la célébrissime 250 GTO suivie de la 250 LM, cette dernière préparant les générations suivantes avec sa configuration à moteur central. Basées autour du même moteur, ces voitures vont bâtir la réputation inégalée de Ferrari.

Comfortable, well equipped and with their 240 BHP powering them to more than 200 kph , they attracted a wide range of buyers. This evolution was confirmed when the cabriolet 250 GT PF was introduced in 1957. The initials PF correspond to Pinin Farina, who was both designer and manufacturer of the coach work. Pinin Farina introduced the 250 GT PF coupe in 1958 and production took off. Ferrari unveiled the series 2 at the 1958 Paris Salon. It had the same brilliant engine, but with the bonus of being more relaxing to drive. It was one of the real glamour cars of the Sixties, even of all time. It was to appeal to movie stars, jet setters and the great and the good. But it wasn't just a boulevardier; in competition the 250 reached its peak with the Tour de France models. Then there was the incomparable 250 GTO, followed by the 250 LM, first of the mid engined cars. All of these cars were built around the same engine , the very heart of Ferrari's unrivaled reputation.

Selon les archives Pininfarina, le cabriolet 250 GT deuxième série que nous proposons, châssis n°1925GT, est sorti des ateliers le 7 juin 1960. De teinte "blu sera MM16439" avec intérieur en cuir blanc, il est prévu avec un hard-top en Inox et destiné à celui qui en a passé commande, le prince Moulay Abdallah, frère cadet du Roi du Maroc. Ce hard-top en inox est unique et correspond bien à une commande spéciale.
Pour lui être livrée, cette 250 est d'abord expédiée le 20 juin 1960 à la Franco-Britannic, importateur Ferrari à Levallois-Perret et, le 26 juin de la même année, elle reçoit sa première immatriculation du corps diplomatique, 75 IT 27586. La voiture reste d'abord en France mais, en 1962, elle est envoyée au Maroc pour l'inauguration de la piste de karting de Rabat, à laquelle se rend son Altesse Royale Hassan II au volant de la 250 #1925 présentée ici.

To get back to the 250 GT cabriolet we are offering for sale, Pinin Farina's archives identify it as a series 2, chassis no 1925 GT and that it left the factory on 7th June 1960. Painted "blu sera MM16439", with a white leather interior , it was fitted with a stainless steel hardtop to the specification of Prince Moulay Abdallah, younger brother of the King of Morocco. The hardtop is unique and a special order. The car was despatched on 20th June 1960 to Franco-Britannic, the Ferrari importers in Levallois Perret. It was registered on 26th June as 75 IT 27586 with diplomatic plates. The car stayed in France till 1962, when it was shipped to Morooco for the opening of Rabat's karting track, where HM Hassan II drove to with the car.







Comment construire sa destinée propre quand votre père Aimé Maeght est le plus grand marchand d'art des années d'après-guerre, que vous côtoyez toute votre jeunesse Calder, Miró, Giacometti, Matisse, Braque, Chagall, etc.. et que vous évoluez quotidiennement dans un lieu esthétique incomparable, peuplé de chefs-d'œuvre : la Fondation Marguerite et Aimé Maeght à Saint-Paul-de-Vence, due à l'architecte Josep Lluis Sert inaugurée en 1964 par André Malraux, dont la pinède résonne certaines nuits des accords de Duke Ellington et des incantations minimalistes de John Cage ?
Bonnes filles les fées dotèrent Adrien Maeght non seulement du goût de l'art mais encore de celui de la vitesse et de la mécanique. Il participait avec succès à de nombreux rallyes quand, sous la pression familiale, sa carrière s'arrêta nette au décès de son frère Bernard. Dès lors, influencé par Braque addict d'Alfa Romeo et de Derain aux multiples Bugatti, il collectionna, parmi les premiers en France, les véhicules historiques.
Parallèlement à son métier de galeriste et d'imprimeur d'art, il créa le Club de l'Automobiliste en 1966 puis la revue l'Automobiliste et en apothéose le Musée de l'Automobiliste à Mougins en 1983 : Bugatti, Voisin, Hispano, Delage, Ferrari, Rolls Royce, Matra, etc.
En sage patriarche Adrien Maeght veille aujourd'hui sur la Galerie Dynastique, 42 rue du bac et préside la Fondation Maeght où il reçoit parfois des collectionneurs de la trempe de l'américain son ami Arturo Keller, d'anciens pilotes à l'occasion d'un déjeuner annuel et, durant le Grand Prix de Monaco votre serviteur…

Hervé Poulain





How to build your own destiny when your father Aimé Maeght is the greatest art dealer of the post-war period? When your youth is spent hanging out with Calder, Miró, Giacometti, Matisse, Braque, Chagall, etc, and you grow up in a unique aesthetic environment, packed with masterpieces: the Marguerite et Aimé Maeght Foundation in Saint-Paul-de-Vence, designed by the architect Josep Lluis Sert and opened in 1964 by André Malraux, where on certain evenings the pine forests resonated with the sounds of Duke Ellington and the minimalist incantations of John Cage?
Adrien Maeght inherited not only a love of art but also a taste for speed and engineering. He took part successfully in numerous rallies until, under pressure from his family, his driving career came to a halt when his brother Bernard died. From then, influenced by Braque, the Alfa Romeo addict and Derain with his many Bugatti, he started to collect historic motor cars, one of the first in France to do so. Alongside his profession as a gallery owner and fine art printer, he created the Club de l'Automobiliste in 1966, followed by the magazine l'Automobiliste, and as a highlight, the Musée de l'Automobiliste in Mougins, in 1983, featuring Bugatti, Voisin, Hispano, Delage, Ferrari, Rolls Royce, Matra, etc.
Today Adrien Maeght acts as a wise patriarch for the Galerie Dynastique, 42 rue du bac in Paris, and presides over the Fondation Maeght where he receives collectors such as his American friend Arturo Keller and former racing drivers at an annual dinner and during the Monaco Grand Prix.

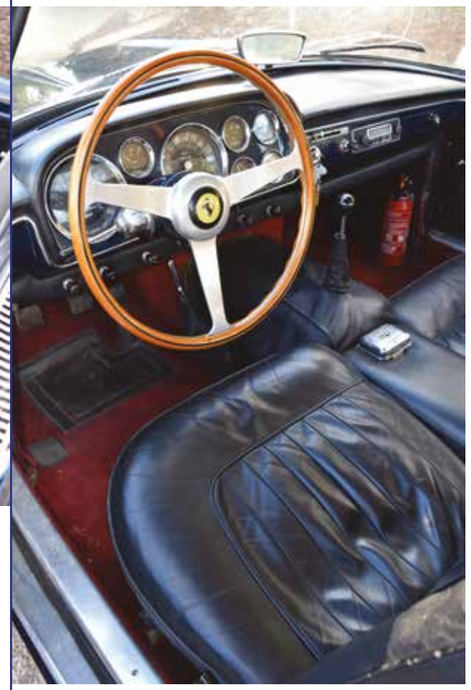
Hervé Poulain











En 1963, elle revient en France et, en été 1964, change de mains pour appartenir à Mario Salvi qui, dans un premier temps, circule avec les plaques "CD" du corps diplomatique. C'est le 26 novembre 1964 qu'il change l'immatriculation, qui devient 6709 QT 75. Deux ans plus tard, en 1966, le moteur casse et Mario Salvi le fait remplacer à la Franco-Britannic où François Berson, mécanicien, s'occupe des travaux. Le moteur d'origine est remplacé par celui de la 250 GTE n°3903. En 1968, Mario Salvi se sépare de son cabriolet Ferrari, qui reste à Paris.
De 1980 à 1983, on le retrouve entre les mains d'un client de Dominique Bardini, négociant automobile et spécialiste de la marque. Parqué à Levallois Perret, il est remarqué lors de différents rallyes et sorties du club Ferrari, avec notamment un voyage à Modène, en 1983. Au cours de sa vie, la voiture a connu quelques travaux avec notamment remplacement des pare-chocs et de l'intérieur par une sellerie de couleur noire.
Enfin, à la fin des années 1980, ce cabriolet est acheté par Adrien Maeght, collectionneur français parmi le plus marquants et amateur d'art dont le nom est célèbre dans le monde entier. La voiture prend alors une retraite paisible au sein du Musée de l'Automobiliste ouvert à Mougins en 1984 par le même Adrien Maeght.
Nous avons eu l'occasion de conduire cette élégante automobile sous le soleil de Saint-Paul où la belle 250 séjourne dans la propriété d'Adrien Maeght, au milieu d'un jardin d'Eden, ponctué de palmiers et de sculptures monumentales. Cette 250 démarre à la première sollicitation. Une légère fuite d'échappement se fait entendre. La pression d'huile monte immédiatement et une fois chaude, elle grimpe sans sourciller au gré des tours/minute. Elle se trouve dans un bel état de préservation, avec une belle patine d'origine. Il est évident que ce Cabriolet possède tout ce qui fait d'une voiture une exception : l'histoire, limpide, la provenance, la légende de la marque, la noblesse de la mécanique et l'élégance du modèle avec une exclusivité d'accessoire.

It came back to France in 1963 and was sold to Mario Salvi in the summer of 1964. He used it for a time on the diplomatic plates, but reregistered it as 6709 QT 75 on 26th November 1964. Two years later in 1966 the engine blew up and Mario Salvi had it replaced at Franco Britannic, where François Berson was the mechanic who worked on it. The original engine was replaced by one from a 250 GTE, number 3903. Mario Salvi sold the car in 1968. It stayed in Paris.
From 1980 to 1983, the car belonged to a client of the Ferrari dealer Dominique Bardini. Garaged in Levallois Perret, it was seen at various rallies and tours of the Ferrari Owners Club, including a trip to Modena in 1983. Work done on the car during its life includes replacing the bumpers and fitting a black leather interior.
At the end of the Eighties Adrien Maeght bought the car. Known worldwide as an art collector, he is also one of France's most respected car collectors. The car went to live in his motor museum at Mougins.
We were able to drive this elegant motor car there, in Mediterranean sunshine, in a garden of Eden, between the sculptures and the palm trees. But back to reality ! The car started at the first touch of the button. There was a slight leak from the exhaust. The oil pressure registered straight away and was just as you would have wanted.
The car is in very good order with a beautiful patina. It's clear that this cabriolet is quite exceptional. It's got the history, it's got the provenance, it's a Ferrari. Its engine has all the nobility and its coach work all the elegance you would expect of Ferrari and Pinin Farina.

201 1965 FERRARI 330 GT 2+2

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis N° 7113
Moteur N° 7113

- Restauration approfondie
- Excellent état, matching numbers
- Produite à seulement 125 exemplaires

- *Extensive restoration*
- *In excellent condition, matching numbers*
- *Only 125 produced*

310.000 – 340.000 €

Partageant de nombreux éléments avec la 330 GTC (2 places), cette Ferrari est appréciée pour son confort d'utilisation. Considérant qu'il y eu deux séries de 330 GT, celle-ci peut être qualifiée de modèle intermédiaire puisqu'elle bénéficie de la boîte à cinq rapports, de pédales suspendues (à contrario des précédentes) et de vitres électriques. Elle conserve toutefois les quatre phares des « série 1 ».
La voiture proposée a été vendue neuve en Italie, où elle a passé ses quatre premières années. Successivement possédée par Angelo Panichi, puis par deux femmes, Mesdames Ada Gregnoldo puis Maria Luisa Castagna, qui n'avait que 29 ans, la voiture n'affichait alors que 14.000 km au compteur. Bien des années après, en 1996, la voiture prit le chemin de la Californie, près de San Francisco pour être ensuite exportée vers la Grande Bretagne. L'actuel propriétaire, suivant les conseils de Patrick Ottis, expert de la marque, a décidé de lui offrir une profonde restauration dans le moindre détail: réfection de la mécanique, de la distribution, du système de freinage, suspension refaite, ainsi qu'un nouvel embrayage. Le démarreur et les carburateurs ont été aussi reconditionnés. Le compartiment moteur se présente dans un excellent état. La ligne d'échappement, en acier inoxydable, est neuve.
La couleur d'origine de cet exemplaire, « réf 7113 », un gris foncé, a été remplacée par une teinte « Argento », travail

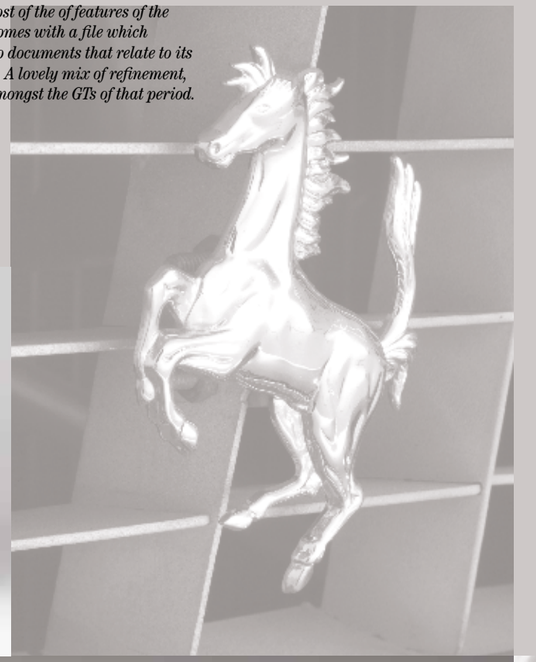
Sharing many components with the 330 GTC (two-seater), this Ferrari is appreciated for its ease of use. Considering there were two series of 330 GT, this one can be determined as an intermediate model as it is fitted with a five-speed gearbox, suspended pedals (unlike the previous version) and power windows. However, it retained the four headlamps of the "Series 1".
This car we are offering was sold new in Italy, where it spent its first four years. Successively owned by Angelo Panichi and then by two women, Ada Gregnoldo, followed by Maria Luisa Castagna, who was only 29 years old, the car then had just 14,000 kilometers on the odometer. Many years later, in 1996, the car took the roads of California, near San Francisco and then was exported to the UK. The current owner, following the advice of Patrick Ottis, an expert of the brand, decided to give the car a thorough restoration including the mechanicals, the distributor, the brake system, the suspension system, and a new clutch. The starter and the carburetors were also refurbished. The engine compartment is in an excellent condition. The exhaust system, in stainless steel, is new.
The original color of this example, "ref 7113", a dark grey, was beautifully repainted in "Argento", the body panels are in an impeccable state. The same level of restoration can be seen in the repair of the bumpers, of all exterior and interior chrome,



réalisé de main de maître ; en effet, les panneaux de carrosserie sont irréprochables. On observe le même degré d'exigence pour la réfection des pare-chocs, de l'ensemble des chromes extérieurs et intérieurs, de portes, de fenêtres, ainsi qu'une remise en parfait état du tableau de bord en bois et du volant. Tous les instruments de mesure fonctionnent comme il se doit. De meilleures ampoules de phares, des Hella H4 ont été installées et la voiture est également fournie avec deux phares additionnels Carello. La sellerie, en cuir rouge, est dans un état impressionnant et les moquettes neuves.
Voilà une excellent opportunité pour acquérir une Ferrari V12 appartenant à la série des (seulement) 125 exemplaires « intermédiaires ». Voiture aisément utilisable, elle possède la plupart des caractéristiques d'autres modèles bien plus onéreux. Le dossier qui accompagne l'auto comprend un ensemble de factures, mais aussi tous les documents liés à ses immatriculations italienne et anglaise. Un concentré de raffinement, de confort et de performances, rare parmi les grandes GT de l'époque.

the doors, the windows, and the restoration of the wooden dashboard and steering wheel. All the instruments function as they should. Better bulbs for headlamps, Hella H4, were fitted and the car also comes with two additional Carello lamps. The upholstery in red leather, is in an impressive condition and the carpets are new.
This is a great opportunity to acquire a Ferrari V12 belonging to the limited serie of (only) 125 units "intermediate" model. An easily usable car, it present most of the of features of the more expensive models. The car comes with a file which includes a set of invoices, and also documents that relate to its Italian and English registrations. A lovely mix of refinement, comfort and performance, rare amongst the GTs of that period.













202

MÊME PROPRIÉTAIRE DEPUIS 1980 / *ONE OWNER SINCE 1980*

1970 LAMBORGHINI MIURA S



Carte grise française
French title

Châssis N° 4239
Production N° 414
Moteur N° CO 345

➤ Patine d'origine
➤ Modèle 'S' avec freins ventilés et climatisation
➤ Une ligne à couper le souffle !

➤ *Original patina*
➤ *Model 'S' with ventilated brakes and air conditioning*
➤ *Breathtaking styling !*

900.000 – 1.100.000 €

On ne reviendra pas sur les courroux de Ferruccio Lamborghini, insatisfait par les déboires rencontrés sur ses Ferrari. Mal accueilli par son voisin de Maranello, il décide de fonder en 1963 sa propre marque dont l'emblème est un taureau de combat : le cheval cabré n'a qu'à bien se tenir... La 350 GT constitue une belle première réalisation mais c'est bien l'arrivée de la Miura en 1966 qui jette un pavé dans la mare. La voiture arbore une superbe ligne racée et gracieuse signée Marcello Gandini, nouvellement promu responsable du style chez Bertone, tout en affirmant un caractère digne d'une bête de course. La voiture surprend également par son architecture: en effet, autour de la cellule centrale, s'articulent les capots avant et arrière, à la manière d'une auto de compétition. En outre, le remarquable V12 de 3,9 l. de cylindrée y est implanté en position centrale arrière, ce qui permet d'obtenir une excellente répartition des masses. Ce moteur qui développe 350 ch, associé au poids de moins d'une tonne lui autorise des accélérations incroyables et une vitesse de pointe de 280 km/h, ce qui fait d'elle la voiture de série la plus rapide du monde lors de sa présentation. En 1968, est présentée la nouvelle Miura S. Évolution de la précédente, les différences sont plus nombreuses qu'on peut l'imaginer. L'équipement s'améliore, le confort également, ainsi que les dimensions et le poids, en légère progression. Mais surtout, l'auto voit ses performances grimper : avec 370 ch., elle gagne encore quelques km/h et le 0 à 100 km/h tangente désormais les 5 secondes, du jamais vu sur une auto immatriculée !
La Lamborghini que nous présentons est sortie de l'usine de Santa Agata le 22 septembre 1969 équipée de la climatisation, des freins ventilés et des triangles avant renforcés. Elle était

There is no need to revisit the wrath of Ferruccio Lamborghini, and his dissatisfaction with the various Ferrari he had owned. Feeling unwelcome at Maranello, he founded his own marque in 1963, giving it the emblem of a raging bull: the prancing horse had better beware. The initial creation, the 350 GT, was superb, but it was the arrival of the Miura in 1966 that really caused a stir. The car sported a stunning, streamlined body designed by Marcello Gandini, newly promoted head of design at Bertone, while retaining the personality of a genuine race car. The build of the car was also innovative: around the central cell were sections hinged front and rear like a competition car. Moreover, the mid-rear position of its outstanding 3.9-litre V12 engine provided the car with excellent weight distribution. With 350 bhp and weighing a ton, the acceleration was incredible. The top speed of 280 km/h made it the quickest production car in the world. Launched in 1968, the new Miura S was an evolution of the previous version and incorporated a number of differences. The level of comfort and equipment was improved, but importantly, so was the car's performance: 370 bhp, a higher top speed and, a first on a road-registered car, 0 to 100 km/h in the 5 second bracket!
The Lamborghini on offer left the Santa Agata factory on 22 September 1969 equipped with air conditioning, ventilated brakes and reinforced front wishbones. It was painted « Verde Miura » with a black imitation leather interior, and was delivered new to a certain Signore Marinese in Italy. It retains the original interior today, but has been repainted « Rubino Rosso » burgundy. The current owner, a Parisian collector passionate about Italian sportscars, bought the car in 1980

alors peinte en 'Verde Miura', intérieur en simili cuir noir et a été livrée neuve en Italie à un certain Signore Marinese. Elle a aujourd'hui conservé son intérieur d'origine mais la carrosserie a été repeinte en « bordeaux – Rubino Rosso ». Le propriétaire actuel, un collectionneur parisien, passionné de belles italiennes, en fait l'acquisition auprès d'un garagiste, Monsieur Eclaron en Haute-Marne en 1980 ; elle avait alors 28 000 km d'origine et était accompagnée d'un second moteur entièrement refait sur palette. Il ne l'immatricule à son nom qu'en 1992. De 1980 à 1992, il roulait avec ses plaques W garage. Au milieu des années 80, il casse le moteur, celui d'origine qui portait le numéro 30418, qu'il remplace par celui fourni sur palette et refait. Celui-ci porte le numéro frappé « CO 345 ». Bien que ce numéro ne correspond pas à une numérotation Miura, il en reste qu'il s'agit bien d'un moteur du modèle. Il faut préciser qu'à l'époque personne ne portait quelque importance que ce soit au fait qu'une voiture était mue par son moteur d'origine ! Le but était de rouler ! Depuis son achat,

from Monsieur Eclaron, who owned a garage in Haute-Marne. It had done 28 000 km from new and was sold with a rebuilt spare engine on a palette. The current owner only registered the car in his name in 1992, having driven it on the garage's trade plates between 1980 and 1992. In the mid-1980s he broke the engine, which was the original one, with the number 30418, and he replaced it with the spare engine provided, stamped « CO 345 ». Although the number doesn't correspond to a Miura number, this is an engine belonging to this model. It must be stressed that at that time, no-one placed any importance on whether a car was powered by its original engine !

The objective was to drive ! Since buying the car, the owner tells us that he has carried out regular, routine maintenance, that has included changing the clutch, the master cylinder, shock absorbers, brakes and brake discs « a few years ago ». Also, the Miura has electronic ignition, and has been adapted so that if the carburettors clog, the pumped fuel returns to





le propriétaire nous informe qu'il a procédé à un entretien courant classique, avec changement de l'embrayage, du maître-cylindre, des amortisseurs, des freins et disques de freins 'il y a quelques années'. Egalement, la Miura de la vente est dotée d'un allumage électronique et une transformation qui, en cas de pointaux de carburateurs bouchés, permet à l'essence refoulé de revenir au réservoir. Il s'agissait effectivement d'un problème souvent rencontré sur ce modèle et cette transformation permettait d'éviter les risques d'incendie. Il s'agit d'une voiture qui n'a jamais été réellement restaurée, avec ses quelques traces de corrosion de surface en bas du capot arrière, ses coups de portes, ses quelques griffures ou légers enfoncements. Son propriétaire de quelques 70 printemps, « un ancien », comme on surnomme avec respect un homme qui a vécu la grande époque et qui entretenait lui-même sa voiture, dont la seule préoccupation était la mécanique de la bête, me dit dans un accent « titi parisien » à la Jean Gabin : « La Miura se conduit comme un jouet, derrière son volant, on est comme dans du velours et quand les 12 gamins (cylindres vous aurez

the fuel tank. This is a common problem on this model, and this adaptation reduces the risk of fire. This is a car that has never really been restored, that bares a few signs of surface corrosion at the bottom of the rear bootlid, some dints on the doors, a few scratches and light knocks. Its owner, some 70 years young, « un ancien » , as we respectfully call someone who has lived through the great motoring era, who has looked after his car himself with the sole aim of keeping the beast running properly, said to me in the Parisian 'Jean Gabin' accent: « The Miura drives like a toy, sat behind the wheel, it is like being wrapped in velvet, and when the 12 boys (cylinders you understand) get going, it really takes off ». Starting like clockwork, with impeccable oil pressure and after a few kilometres, oil temperature too, it takes to the road happily, navigating the bends with great dexterity. This well-balanced Miura has excellent road-handling. The owner drives it like a bike and knows it inside out. « Last week,» he adds, « I had a meeting in Bordeaux, and took the car. It went there and back without blinking ! » In short, the odometer records almost





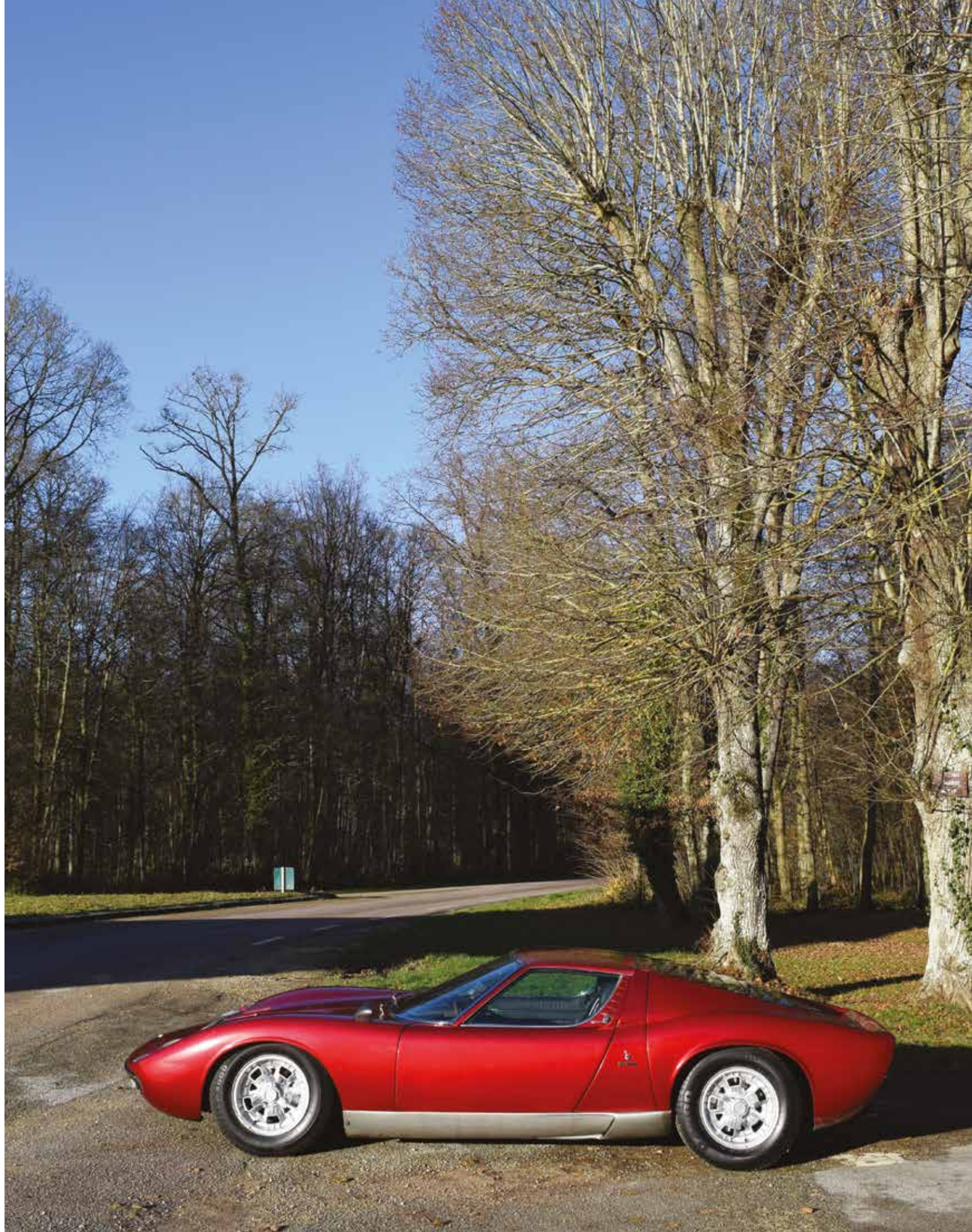






compris) se dégèlent, elle monte aux arbres ». Démarrage au quart de tour, pression d'huile impeccable et, après quelques kilomètres, l'huile à température, elle prend ses tours avec bonheur en enroulant les virages avec grande dextérité. Cette Miura est bien équilibrée lui donnant une excellente tenue de route. Le propriétaire la conduit comme un vélo, il la connaît par cœur. « La semaine dernière, rajoute-t-il, j'avais un rendez-vous à Bordeaux, je suis parti avec. Elle a fait l'aller-retour sans sourciller!» Bref, aujourd'hui le compteur affiche près de 54 000 km, elle a toujours roulé mais n'a jamais été restaurée. Elle est dans son jus d'origine. La Miura possède des numéros cachés sur tous les ouvrants. Le capot arrière porte le numéro 525 avec des ailettes frappées des numéros de 1 à 6 dans l'ordre de montage. Les deux poignées de porte sont frappés du numéro 383. Quant au capot avant, il est impossible de distinguer son numéro à cause de la peinture.
Cette Miura S a la grande qualité d'avoir été entretenue par un passionné de la première heure. Il s'agit d'une des dernières Miura S entre les mains de son même propriétaire depuis plus de 35 ans. Elle a le charme de l'originalité, de l'histoire vécue.

54 000 km today and the car has always been driven and never restored. It is in its original state. There are numbers hidden on all the doors. The rear bootlid has the number 525 with the fins stamped 1 to 6 in order of mounting. The two door handles are stamped with the number 383. On the bonnet, it is impossible to make out the number because of the paint.
This Miura S has the bonus of having been maintained by one of the first great enthusiasts. It is one of the last Miura S examples in the hands of the same owner for over 35 years. It has the charm of originality, and of a life lived.



203 1999 LAMBORGHINI DIABLO ROADSTER VT 5.7

Titre de circulation français
French title

Châssis N°
ZA9RE31AOXLA12183

- ➤ Présentation superbe
- ➤ Rare version Roadster VT, finition «Purple 30th Anniversary»
- ➤ Première Lamborghini dépassant 320 km/h

- ➤ *Superb condition*
- ➤ *Rare Roadster VT version, «Purple 30th Anniversary edition».*
- ➤ *First Lamborghini to exceed 320 kph.*

250.000 – 300.000 €

La Lamborghini Diablo rencontrera un important succès et dépassera largement 2 000 exemplaires, mais le Roadster est resté confidentiel : sa production est estimée à quelque 300 exemplaires. Le chiffre exact n'est pas connu, les archives de cette époque n'ayant pas été conservées de façon complète.

L'exemplaire que nous présentons, en plus d'être un rare roadster VT (4 roues motrices) 5.7L, fait partie des quelques exemplaires habillés de la spectaculaire teinte "Purple 30th Anniversary", avec finition spéciale. Cette voiture a été vendue neuve le 22 mars 1999 à Monaco. Depuis, elle a été régulièrement entretenue par P3 Automobiles, à Cannes. L'actuel propriétaire, amateur d'automobiles de sport, en a fait l'acquisition au début de l'année 2014. Juste avant son achat, cette Diablo avait fait l'objet de la révision des 24 000 km (le compteur affichait 25 412 km), à l'occasion de laquelle l'échappement sport qui l'équipait a été déposé au profit de l'élément d'origine. L'échappement accessoire sera remis avec la voiture. En juillet 2015, les amortisseurs étaient remis en état et les quatre pneumatiques étaient remplacés par des Pirelli PZero, pour chausser les jantes de 18 pouces d'origine.
Aujourd'hui, comme le souligne un rapport d'expertise datant de septembre 2015, la voiture ne présente aucune trace de choc et ses éléments de carrosserie sont correctement ajustés. Les soubassements sont en bon état, de même que la carrosserie, et l'intérieur offre une présentation impeccable, avec sa finition qui combine l'Alcantara bleu électrique du plus bel effet et du cuir crème et bleu, avec passepoil pourpre.
La voiture est accompagnée de ses deux bagages accessoire en cuir, de sa housse sur mesure, de ses carnets d'entretien tamponnés et de sa trousse à outils d'origine. Peu utilisée, avec à peine 30 000 km au compteur et régulièrement entretenue, cette voiture présente l'attrait de performances hors du commun associées à un habitacle découvrable et une combinaison de teinte audacieuse et séduisante. Pour couronner le tout, c'est une voiture d'une grande rareté.

The Lamborghini Diablo was to enjoy great success, its production was over 2,000 models, but the roadster remained more confidential: its production is estimated to be about 300 models. The exact number is not known, as the archives of this period were not completely conserved.

The car we are offering is not just one of these rare Roadster VTs (with four wheel drive) but also one of the "Purple 30th Anniversary" models with their special detailing.This car was sold new in Monaco on 22nd March 1999. It has been regularly maintained since new by P3 Automobiles in Cannes. The present owner, a sports car enthusiast, bought it in early 2014. Just before the sale, the Diablo was given a 24,000 km service (the speedometer reading 25,412 km), and the sports exhaust system was replaced by the original equipment exhaust. The sports exhaust is included in the sale and will be supplied to the buyer. In July 2015 the shock absorbers were reconditioned and a set of four Pirelli P Zero was fitted to the original 18 inch wheels.

A technical report dated September 2015 states that the car shows no sign of accident damage and that the bodywork is correctly fitted. The underpinnings and the bodywork are in good order and the interior is spotless, finished as it is in in a combination of electric blue Alcantara with cream and blue leather piped in purple.
The car will be delivered with two leather suitcases, a made to measure car cover, its service handbook fully stamped up and its original tool kit. With little use and a bare 30,000 km on the clock, and always regularly serviced, this open sports car offers an irresistible mixture of exceptional performance and wildly attractive coach work. To top it all, it's a seriously rare car.









204 1971 LAMBORGHINI 400 GT JARAMA

Titre de circulation suisse
Dédouané en Europe
Swiss title
EU customs cleared

Châssis N° 10160
Moteur N° 40488

- Vendue neuve en Suisse
- Seulement 20 kms parcourus depuis la restauration
- Une des meilleures Jamara du monde

- *Sold new in Switzerland*
- *Only 20kms driven since restoration.*
- *One of the world´s best Jaramas.*

240.000 – 260.000 €

La Lamborghini Jarama ne tire pas son nom du fameux circuit de course situé en dehors de Madrid mais d'une région espagnole connue pour l'élevage de taureaux de combat. Dévoilée lors du salon de Genève au printemps 1970, elle est due à Marcello Gandini, célèbre pour le dessin de la Miura et de la Countach. Bien que son design soit délibérément plus sobre et moins spectaculaire que les autres modèles de Lamborghini, ce spacieux coupé conserve une allure dynamique suggérant sa puissance. La carrosserie fut confiée à Bertone qui la réalisa dans l'usine de Gurgliasco. L'assemblage fut ensuite réalisé par Marazzi sur un châssis d'Espada raccourci. Les trains roulants étaient les mêmes que sur l'Espada. Rapide, agréable à conduire sur de longues distances car stable à haute vitesse la Jarama était une des meilleures GT de son époque et sa production fut limitée à seulement 177 exemplaires.
La voiture que nous présentons, châssis 10160, a été vendue neuve par l'agent Lamborghini de Zurich, le Garage Foitek le 14 juin 1971. A l'origine grise intérieur en cuir rouge sombre, elle est repeinte dans une teinte vert foncé « Verde Scuro » au cours de sa vie en Suisse. Vendue en Allemagne en 2014 elle est alors envoyée chez les établissements Auto-Kremer à Bonn réputés pour leurs excellentes restaurations Lamborghini et la carrosserie ainsi que le moteur ont été revues. Un dossier de photos de factures de la restauration sera fourni à l'acheteur. De très belle présentation aujourd'hui, elle n'a parcouru que 20 km depuis sa restauration. Une opportunité à saisir pour acquérir l'une des plus belles Jarama sur le marché.

The Lamborghini Jarama was not named after the famous race-track outside of Madrid but after the Spanish district made famous for their breeding of fighting Bulls. Introduced at the Geneva motor show during the spring of 1970 and styled by the iconic Marcello Gandini famous for the Miura and Countach designs. The design was deliberately slightly understated and unspectacular compared to Lamborghini´s other offerings. The result is a roomy, glassy coupé which still had a very aggressive stance suggesting power. The body was designed and made by Bertone in its Grugliasco plant and assembled by Marazzi on a shortened Espada chassis. The drive train remained the same as the Espada´s. The Jarama was a very fast, easy to drive car especially when covering long distances thanks to its stability at high speeds. It was indeed Lamborghini´s best GT of its time, its production was limited to 177 cars.
Chassis Number 10160 was sold new by Zürich Lamborghini dealer Garage Foitek on the 14th of June 1971.Delivered in silver with a dark red leather interior it then received a dark green "Verde Scuro" paint during its Swiss life.
The car was sold to Germany in 2014 and was duly sent to Auto-Kremer in Bonn, Germany, known for their excellent Lamborghini restorations. The Bodywork and engine have been restored according to the pictures and invoices of the restoration. The interior, however was very good and was kept. In fact it has only covered around 200 kms since the restoration. Truly an opportunity to acquire what must be one of the best Jaramas in the world.







205 1995 PORSCHE 911 TYPE 993 RS

Titre de circulation français
French title

Châssis N°
WPOZZZ99ZTS390154
Moteur N° MB420 635

- ➤ Très bien entretenue et préservée
- ➤ Modèle rare
- ➤ A l'aise sur route et sur circuit

- ➤ *Very well maintained and preserved*
- ➤ *Rare model*
- ➤ *At home on the road or track*

250.000 – 300.000 €

Vendue neuve en France, la Porsche 993 RS que nous présentons a rejoint ensuite Londres, puis la région de Cologne en Allemagne avant d'intégrer en avril 2012 la belle collection de son quatrième et actuel propriétaire, sur les bords de Loire. Affichant aujourd'hui 88 000 km dans sa belle livrée "Speed Yellow" d'origine, elle a été extrêmement bien entretenue (les factures qui accompagnent la voiture en témoignent) et seuls les vulnérables boucliers avant et arrière ont été repeints. Côté habitacle, l'état des cuirs et moquettes sont exempt de tout reproche.
Un passage sur pont nous a permis de constater un soubassement ni piqué ni endommagé par un éventuel passage dans un bac à graviers, et aucune trace de choc n'est à déplorer. Notre essai routier a révélé son excellent fonctionnement, la voiture se révélant plus vive qu'une 964 RS, tout en étant plus facile à prendre en main et plus efficace également.

The Porsche 993 RS presented was sold new in France, then went to London, followed by the Cologne region in Germany before joining the superb collection of its fourth and current owner, on the banks of the Loire, in April 2012. With a recorded mileage today of 88 000 km, and liveried in the original « Speed Yellow », it has been extremely well maintained (as demonstrated by the invoices that come with the car), and only the vulnerable front and rear bumpers have been repainted. Inside, the condition of the leather and the carpets is faultless. A session on the ramp allowed us to discover an underbody free of marks or damage suggesting any foray into the gravel, and there is no sign of any impact. Our test drive revealed how well the car drives. It is livelier than a 964 RS but easier to handle and also more efficient.



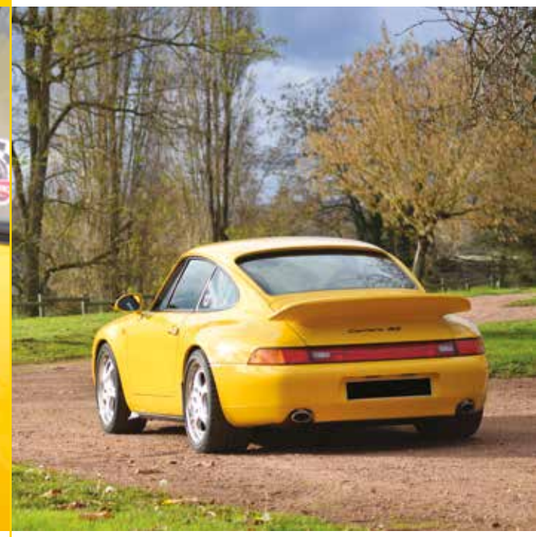




Cette Porsche 993 RS est équipée de la climatisation, du volant GT2 (avec suppression de l'airbag), et d'un coupe-circuit.
Elle est bien dotée de ses 4 jantes *Speedline For Porsche* et comporte même le fameux kit aérodynamique Club Sport optionnel (aileron arrière et jupe avant spécifiques) et portant le numéro de châssis de la voiture. Il avait été commandé par le second propriétaire.
Il est rare qu'une telle pièce se présente sur le marché, en bel état et avec l'ensemble de ses équipements spécifiques d'origine. Au moment de la vente, elle aura bénéficié d'une révision et disposera de son certificat d'authenticité Porsche. Expertisée 350 000 € en juillet 2015, elle fait partie des 1 014 exemplaires produits de ce modèle, idéal pour les amateurs de vraies sensations de conduite. Les copies de cartes grises des anciens propriétaires sont au dossier tout comme les factures, jeu de clefs et carnets.

This Porsche 993 RS is equipped with air conditioning, a GT2 steering wheel (with the airbag removed) and a cut-out switch. It also boasts four Speedline For Porsche wheels as well as the famous, optional, Club Sport aerodynamic kit (special rear spoiler and front skirt), bearing the chassis number of the car. This was ordered by the second owner. It is rare to find a car such as this on the market, in superb condition and with its original equipment complete. At the time of the sale, the car will have benefitted from a service and have its certificate of authenticity form Porsche. Valued at € 350 000 in July 2015, this is one of 1 014 examples produced of a model that is perfect for those wanting a real driving experience. Copies of old registration documents, along with invoices, a spare set of keys and manuals are all to be found in the file.





206

1973 PORSCHE 911 CARRERA 2.7L RS TOURING

Carte grise française
French title

Châssis N° 911360440
Moteur N° 6630430

- Restauration poussée
- Matching numbers & colors
- Une des meilleures Porsche 911 de tous les temps

- *High quality restoration*
- *Matching numbers & colours*
- *One of the best Porsche 911 of all time*

600.000 – 800.000 €

"Carrera RS" : prononcez ces deux mots devant un passionné de Porsche, et vous verrez son visage s'éclairer d'un large sourire. Rien d'étonnant : cette évolution de la 911 est une des plus prestigieuses. Elle représente la première vraie version "compétition-client" de la 911 et fait partie des Porsche les plus titrées en course. Encore aujourd'hui, elle est considérée comme une des meilleures 911 jamais produites. Son appellation Carrera, déjà réservée aux 356 les plus puissantes, provient de la victoire Porsche dans sa catégorie lors de la Carrera Panamericana 1953 et les lettre RS, de "Rennsport", sport-compétition. Pour mettre au point sa machine, le constructeur

"Carrera RS" : say these words to a Porsche enthusiast and their face will light up in a broad smile. No wonder, as this is one of the most prestigious evolutions of the 911. It was the first real « competition-client » version of the 911 and has been one of the most successful in competition. Today, it is still considered to be one of the best 911s ever built. The Carrera name, used for the most powerful 356s, came from the Porsche class win in the 1953 Carrera Panamerica and RS stands for « Rennsport » or competition sport. To develop this machine, the constructor relied on a tried and tested formula : reducing the weight and increasing the power. Added to this were









va utiliser des recettes dans lesquelles il est passé maître : allègement d'une part, et augmentation de la puissance d'autre part. Ces améliorations s'accompagnent de modifications esthétiques, comme des ailes arrière élargies pour accueillir les volumineuses jantes. De plus, l'aérodynamique de la voiture est améliorée grâce notamment à un aileron arrière en "queue de canard", qui va rendre célèbre la voiture. A l'intérieur, les clients ont le choix entre une finition "Touring", dont l'habitacle se rapproche de celui de la 911 S de série, ou "Lightweight", plus dépouillée de façon à réduire encore le poids.
Suffisamment bien conçue pour un usage mixte, tourisme et compétition, la Carrera RS a rencontré un succès commercial inattendu : quand s'ouvrent les portes du Salon de Paris 1972, où la voiture est présentée pour la première fois, Porsche a déjà enregistré 51 commandes pour la version allégée et, à la fin du Salon, les 500 exemplaires nécessaires à l'homologation en Groupe 4 sont vendus. Finalement, la production totale va dépasser 1 500 exemplaires, ce qui permettra à la Carrera RS d'être homologuée également en Groupe 3 (Tourisme), où elle est sans adversaire à sa mesure. Fort de son incroyable succès, ce modèle va ensuite évoluer en fonction des nouveautés et des règlements sportifs, entretenant une tradition de "compétition-client" dont peu de marques peuvent se prévaloir avec la même régularité. C'est sans doute une des raisons du succès actuel du constructeur.

La voiture que nous présentons est la 440e construite, faisant donc partie de la série si recherchée des 500 premières. Selon le certificat Porsche Italie Spa, elle est entrée en production le 1er août 1972 et facturée de l'usine au concessionnaire Porsche Italie le 1er janvier 1973. Elle est délivrée dans sa couleur 'mandarine' (code 2323), intérieur simili cuir noir. Elle a conservé aujourd'hui cette configuration très désirable de coloris. Ses options comptent la lunette arrière fumée et dégivrante, l'antenne radio et haut-parleur. Le propriétaire actuel, un français, en fait l'acquisition en 2007 et lui fait bénéficier d'une restauration complète en carrosserie, trains roulants, tout a été démonté depuis le châssis mis à nu. Ce travail a été réalisé en Italie à côté de Cuneo. Le moteur quant à lui n'a pas été restauré, simplement révisé en profondeur.
Il s'agit d'un très bel exemplaire et une belle opportunité d'acquérir un des 500 premiers exemplaires de ces RS, éligibles à tant de courses historiques comme le Tour Auto.

aesthetic modifications, such as wider rear wheel arches to accommodate large wheels. Aerodynamic improvements to the car included a rear « duck tail » spoiler, that became the car's signature piece. For the interior, clients could choose between a « Touring » finish similar to the 911 S production model, or « Lightweight », which was more stripped out to reduce the weight further.
With a design suitable for both road and track, the Carrera RS met with unexpected commercial success. By the time the doors opened on the 1972 Paris Motor Show, where the car was presented for the first time, Porsche had already taken 51 orders for the lightweight version. By the end of the show, the 500 examples needed for homologation in Group 4 had sold. The final production numbers exceeded 1 500 examples, allowing the Carrera RS to be homologated in Group 3 (Touring) where no other car could match it. Following this incredible success, the model evolved with new features and in line with sporting regulations, maintaining the « competition-client » tradition that few other marques could claim with the same regularity. This was undoubtedly one of the reasons for the current success of the constructor.

The car on offer was the 440th built, making it one of the highly sought after first 500.
According to the Porsche Italy Spa certificate, production began on 1 August 1972 and the Porsche dealer in Italy was invoiced on 1 January 1973. It was delivered in 'tangerine' (code 2323), with black imitation leather interior. It remains in this very desirable configuration today. It has the original options of heated and tinted rear window, retractable radio aerial and loudspeaker. The current French owner bought the car in 2007 and carried out a full restoration to the body and running gear. The car was completely dismantled and the chassis stripped, with the work carried out near Cuneo in Italy. The engine was fully serviced rather than rebuilt. This is a superb example offering a wonderful opportunity to buy one of the first 500 examples of the RS, eligible for many historic events such as Tour Auto.



DANS LES MAINS DU MÊME PROPRIÉTAIRE DEPUIS 1978 / *IN THE HANDS OF THE SAME OWNER SINCE 1978*

207 1967 PORSCHE 2,0L S CHÂSSIS COURT

Carte grise française
French title

Châssis N° 11800490
Moteur Type 901/02
Moteur N° 961045

- ➤ Sortant d'une restauration documentée
- ➤ Française d'origine
- ➤ Couleur d'origine

- ➤ *Fresh out of a well-documented restoration*
- ➤ *French provenance*
- ➤ *Original color*

120.000 – 150.000 €

La Porsche que nous présentons est vendue sous son immatriculation française d'origine et n'a connu que deux propriétaires depuis 1977. Le dernier l'ayant acquise en janvier 1978. Cette voiture a été mise en circulation le 28 décembre 1967. Il s'agit d'un modèle châssis court avec carburateurs triple corps Weber. Son actuel propriétaire l'a utilisée comme véhicule principal pendant quelques années avant de la conserver dans un garage et d'entreprendre une restauration totale en 2012 achevée en 2015.
La restauration mécanique a été entièrement réalisée par un spécialiste Porsche dans le Var, M. Denis Fruleux, Garage du Baous. Le moteur qui n'est pas celui d'origine (mais du bon type selon une attestation Porsche dans le dossier) a bénéficié d'une réfection complète : pistons neufs, réalésage des cylindres, coussinets de bielle neufs, étanchéité moteur et distribution neuve, bâche à huile et durites neuves... Allumage et bobines, embrayage et volant moteur sont également neufs. Même chose pour les freins et la suspension. Réfection complète pour les trains avant et arrière, ainsi que la direction. Réservoir, pneus et batterie sont également neufs. Le montant des factures pour la restauration mécanique s'élève à 19000 euros. La voiture a également eu droit à une restauration en carrosserie : les tôles de sous-bassement avant, la traverse de batterie, la traverse de capot avant, les sous-bassement aluminium, ainsi que les joints de portes, vitres et phares ont été changés. Le traitement anti-corrosion du dessous du châssis et la peinture de cette 911 ont été refaits. Soit 5500 euros de factures pour la restauration carrosserie. La sellerie intérieure a été conservé mais la mousse regarnie ce qui donne à la voiture une patine inimitable. Ce rare chassis court dispose de son certificat d'identification émanant de Porsche France. Notre collectionneur voulait faire des rallyes historique avec l'auto mais il n'a pas eu le cœur à l'utiliser intensivement tant l'auto était en bel état. Il est rare de trouver une voiture si bien conservée et restaurée avec gout par un propriétaire passionné.

The Porsche we present has had only two owners since 1977 and is sold under its original French registration number. It was registered on 28 December 1967 and the last owner acquired it in January 1978. It's a short wheel base model with triple Weber carburetors. Its current owner has used it as his main vehicle for several years, before storing it in a garage and undertaking a comprehensive restoration starting 2012, and completing in 2015.
The mechanical restoration was carried out entirely by a Porsche specialist in the South of France, Denis Fruleux, from the Garage Baous. The engine is not the original one (but the right type according to a Porsche certificate on record) and it received a complete renovation too: new pistons, cylinder re-boring, new connecting rod bearings, engine seals and new distribution, new oil tank and hoses... Ignition and coils, clutch and flywheel are also new, as well as the brakes and the suspension. Complete repair of the front and rear axle and the steering system. The tank, the tires and the battery are new too. The amount of invoices for the mechanical restoration amounts to € 19,000. The car also received a body restoration: the front underfloor and panels, the door seals, the windows and the headlamps have been changed. Anti-corrosion treatment below the chassis was done and the car was repainted. € 5500 of bills vouch for the restoration of the bodywork. The interior upholstery has been retained but the foam relined, which gives the car an unmistakable patina. This rare short wheelbase has its identification certificate from Porsche France. Our collector wanted to go for historical rallies with the car, but he did not have the heart to use it extensively, as the car was in such a good condition. It is rare to find a car so well maintained and tastefully restored by a serious, enthusiast owner.











208 1997 PORSCHE 993 GT2 EVO

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis
N° WP0ZZZ99ZTS394075
Moteur N° 61T01501

- Brillante machine de course des années 1990
- Configuration du Mans 1998
- Révision effectuée chez Larbre Compétition

- *Brilliant race car from the Nineties*
- *In its 1998 Le Mans livery*
- *Just serviced at Larbre Compétition*

550.000 – 750.000 €

La voiture que nous présentons a participé aux 24 Heures du Mans en 1998 et en 1999, en catégorie GT2, sous le nom d'Estoril Racing Communication. Elle était pilotée par Manuel Monteiro, son fils Michel Monteiro et le pilote professionnel Michel Maisonneuve. Par le biais de cette aventure, cette voiture symbolise l'époque où il était possible de s'engager au Mans "en famille" avec une voiture privée et compétitive. En 1998, après avoir occupé la quatrième place de sa catégorie, elle a dû abandonner à la 23e heure sur casse moteur et, l'année suivante, c'est un accrochage à la douzième heure qui l'a mise hors course. Contrairement à l'usage qui veut que les voitures de course évoluent au fil des saisons, cette 993 GT2 Evo a conservé sa configuration du Mans 1998 et répond encore aujourd'hui au règlement du BPR.

The car we are offering ran in the Le Mans Twenty Four hours in 1998 and 1999, entered by Estoril Racing Communication in the GT 2 category. It was driven by father and son Manuel and Michel Monteiro and the professional driver, Michel Maisonneuve. As a matter of interest, it could be said that this car is one of the last to run when a private owner could enter Le Mans and compete effectively. In 1998, after running fourth in its category, the car had to retire after twenty three hours when the engine blew up. In the following year it was eliminated in an accident after twelve hours. Normally racing cars are modified over the years, but this 993 GT2 Evo remains as it was for the 1998 Le Mans and still conforms to BPR regulations.

Plus performante encore que les 993 3.8 RSR, la GT2 Evo réunit les meilleurs des deux genres avec une puissance de 465 ch et un poids ne dépassant pas 1 150 kg. La transmission est la boîte à 6 rapports type G50 mais avec un embrayage renforcé, des rapports spécifiques ainsi qu'un pont autobloquant à 80%. Le moteur comporte des particularités destinées à en augmenter la puissance, le couple et la fiabilité : culbuteurs mécaniques, arbres à cames spécifiques, turbos KKK K24 spéciaux, échangeur, boîtier électronique TAGtronic paramétrable pour s'adapter aux caractéristiques du moteur liées aux différents règlements. Certaines versions ont délivré jusqu'à 650 ch et, ici, la configuration permet d'obtenir 510 ch à 6 750 tr/mn et 650 Nm de couple à 5 000 tr/mn.
Esthétiquement, la voiture est profondément modifiée avec des élargisseurs d'ailes pour abriter les énormes pneus de 245 mm de large à l'avant et 305 mm à l'arrière. Les appendices aérodynamiques sont nombreux, de même que éléments en fibre

With even better performance than the 993 3.8 RSR, The GT2 Evo combines the best points of the two models with its 465 BHP and 1150 Kg weight. It has a six speed G50 gearbox with a strengthened clutch, special ratios and an 80 pct locking differential. The engine has been tuned to optimize power, torque and reliability, with mechanical rocker arms, special cam shafts and KKK K24 turbos, intercooler, variable TAGtronic electronics which adjusts to different engine revs. These engines can develope up to 650 BHP, but this car is tuned to give 510 BHP at 6,750 rpm and 650 NM torque at 5,000 rpm. The bodywork has been modified and the wings have been flared to accommodate wider tyres, 245 mm at the front and 305 mm at the back. The car has a number of aerodynamic aids as well as elements in fibreglass and carbon fibre. The roll cage is welded to the chassis and to the shock absorber mounts to maximize rigidity. The brakes are 380 mm four caliper discs at the front and 322mm at the rear. The car was repainted in



de verre ou en carbone. L'arceau est soudé au châssis et vient jusqu'aux chapelles d'amortisseurs avant pour une meilleure rigidité. Côté freinage, les disques sont de 380 mm à l'avant et 322 mm à l'arrière avec des étriers à quatre pistons à l'avant. La voiture a été repeinte dans sa livrée du Mans 1998 juste avant que son propriétaire actuel ne l'achète en 2003. Pilote amateur depuis bientôt 20 ans, il a régulièrement fait rouler cette voiture sur le circuit du Vigeant, lors des évènements "Sport et Collection". L'entretien a toujours été effectué par son propre mécanicien mais, en prévision de la vente, cette 993 GT2 a été confiée à Larbre Compétition pour une révision. Elle dispose de sa fiche d'identification Porsche AG, ainsi que sa facture d'achat datant du 28 février 1997.
Avec le développement du Groupe C en compétition historique et le probable retour du BPR Revival, les GT des années 1990 sont devenues un excellent investissement et une très belle carte pour les organisateurs de courses historiques, tant les plateaux étaient prestigieux et les courses disputées. Cette voiture en est le brillant témoin.

Palmarès :
1997 : participation aux épreuves FIA GT suivantes : Silverstone, Nürburgring, Spa, Laguna Seca.
1998 : 24 Heures du Mans (abandon), 4 Heures de Jarama GTR Euroseries (victoire GT2), Coupes d'Automne au Mans (troisième et quatrième).
1999 : 24 Heures du Mans (abandon), GT FFSA au Mans (cinquième et septième)
2002: Monza FIA GT, Estoril Spanish GT

its 1998 Le Mans livery just before its current owner bought it in 2003. A gentleman driver of 20 years experience, the owner has regularly exercised the car at the Vigeant circuit, using it at Sports and Collector Car days. The owner has his own mechanic who does the car's maintenance but in anticipation of this sale, the 993 GT2 was sent to Larbre Compétition for servicing. The car has Porsche AG identity papers, as well as its sales invoice dated 28th February 1997.
With the popularity of Group C historic racing and the likely return of BPR racing, GT cars of the Nineties are becoming a good investment. The cars offer historic race organizers a good day's racing with prestigious entries and close racing. And this car will be there with the best of them.

Competition history :
1997 : FIAT GT events : Silverstone, Nürburgring, Spa, Laguna Seca.
1998 : 24 Heures du Mans (retire), Jarama 4 Hours GTR Euroseries (victory GT2), Le Mans Coupes d'Automn (3rd and 4th).
1999 : 24 Heures du Mans (retire), GT FFSA at Le Mans (5th and 7th)
2002: Monza FIA GT, Estoril Spanish GT









209 2006 PORSCHE 997 GT CUP

Sans titre de circulation
Voiture de compétition
No title
Racing car

Châssis N° 03997043001

➤ Prête à courir
➤ Décorée par l'artiste Rice
➤ Un véritable collector

➤ *Ready to race*
➤ *Decorated by artist Rice*
➤ *A true collectible*

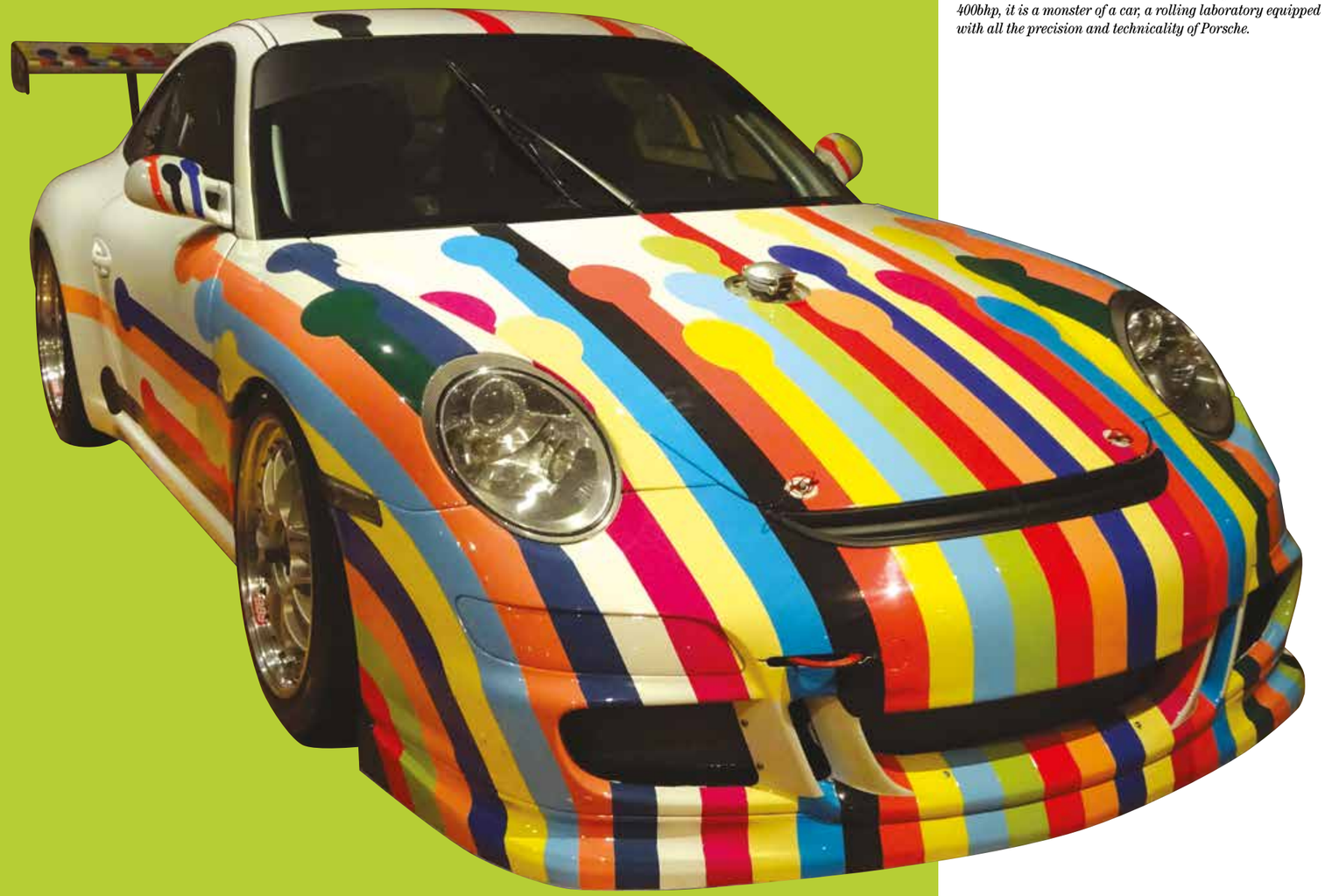
100.000 – 120.000 €

La Porsche 997, apparue dans les concessions en 2004, est la sixième génération de Porsche 911, voiture sportive de prestige développée par le constructeur allemand. Elle est également la 911 qui connaît le plus fort succès puisque qu'au troisième trimestre de 2007, 100 000 exemplaires ont été vendus. Un record pour Porsche qui s'explique entre autres par les nombreuses déclinaisons de la 997. Les coupés Carrera et Carrera S sont apparus en juillet 2004, suivis quelques mois plus tard par leurs déclinaisons cabriolet. Les versions quatre roues motrices Carrera 4 et Carrera 4S sont sorties en novembre 2005, suivies par les 911 à toit ouvrant dénommées Targa 4 et Targa 4S, et les déclinaisons sportives GT3, GT3 RS et Turbo en 2006 tandis que la 997 GT2, la plus puissante, n'est apparue qu'en 2007. Porsche a évidemment commercialisé une déclinaison compétition pour son Championnat Porsche Carrera Cup où de nombreux écuries se disputent chaque année le titre.
Cette 997 Cup est vendue neuve à une écurie belge qui court le Championnat belge de 2006 à 2008. Elle est ensuite remisée pendant plusieurs années avant d'être vendue à un pilote de la Cote d'Azur. Courant régulièrement sur diverses automobiles, ayant même participé à la montée de Pikes Peaks en 2014 sur une Porsche 993 Cup, il est reconnu comme étant un très bon pilote à l'aise sur des voitures très différentes. De nouveau en 2015, son intention était de courir Pikes Peaks sur une Porsche et, en grand amateur d'Art Contemporain, de la confier à un artiste en vue. Rice, jeune artiste niçois, se charge de la transformation. Cet artiste de Nice, proche du Street Art, travaille principalement la résine et le plexiglas. Il est parti d'une feuille blanche. Le résultat tranche. Rice ne voulait pas se contenter de transposer son univers visuel sur une voiture. Son but était de suggérer la sensation de vitesse. Le trait est net, les couleurs sont franches. Mais finalement, pour des raisons personnelles, le pilote annule sa participation à la montée de Pikes Peaks et la voiture est présentée dans la vente après avoir bénéficié d'une réfection mécanique complète (moteur/boîte) par l'atelier Zigzag sur le circuit du Luc. Cette superbe sculpture mobile est présentée 'prête à courir'. Avec ses 400ch, il s'agit d'un monstre d'efficacité, un laboratoire roulant doté de toute la précision et la technicité Porsche.

The Porsche 997, which appeared in dealerships in 2004, was the sixth generation of the Porsche 911 sports car developed by the prestigious German manufacturer. It was also the most successful 911, actually, by the third quarter of 2007, 100,000 units were sold. This record for Porsche may be explained by, amongst other things, the many versions of the 997. The coupe Carrera and Carrera S appeared in July 2004, followed several months later by their convertible versions. Then all the all-wheel-drive Carrera 4 and Carrera 4S came out in November 2005, followed by the 911 with sunroof called the Targa 4 and Targa 4S, and the sports versions GT3, GT3 RS and Turbo in 2006 while the 997 GT2, the most powerful, only appeared in 2007. Porsche obviously sold a competition version for the Porsche Carrera Cup Championship in which many teams compete annually for the title.

This new 997 Cup was sold to a Belgian team that ran in the Belgian Championship from 2006 to 2008. It was then stored for several years before being sold to a driver from the French Riviera. Racing with several different cars, he even participated in the Pikes Peaks hill climb in 2014 with a Porsche 993 Cup, and is known for being a very good driver on very different type cars. Again in 2015, the plan was to run Pikes Peaks in a Porsche, and being a great fan of Contemporary Art, to entrust this car to an artist to decorate it. Rice, a young artist from Nice, was given the job. This artist closed to Street Art, works mainly with resins and plexiglass. He started with a clean sheet. Rice did not merely transpose the visual world on to this car. His aim was the suggestion and sensation of speed. The line is clear, the colors are bold. But ultimately, for personal reasons, the driver canceled his participation in the Pikes Peaks hill climb and the car onoffer after having received a complete mechanical overhaul (engine/transmission) by the Garage Zigzag, at the Luc track. This stunning mobile sculpture is presented 'ready to run'. With its 400bhp, it is a monster of a car, a rolling laboratory equipped with all the precision and technicality of Porsche.





210

LA DIABLO DU CHAMPION DU MONDE KEKE ROSBERG ! / *WORLD CHAMPION KEKE ROSBERG'S DIABLO!*

1991 LAMBORGHINI DIABLO

Carte grise française
French title

Châssis
N° ZA9DE07AONLA12446

- ➤ Superbe provenance
- ➤ 5 474 km depuis sa sortie d'usine
- ➤ Modèle emblématique

- ➤ *In superb origin*
- ➤ *Only 5,474 km from new*
- ➤ *An iconic model*

180.000 – 240.000 €

La Lamborghini Diablo ne renie pas ses origines et, dans ses grandes lignes, reprend l'architecture originale de la Countach définie par Paolo Stanzani en 1971. Le groupe moto-propulseur est toujours placé en position centrale arrière, longitudinal, et la boîte de vitesses et son levier au beau milieu de l'habitacle. Le moteur douze cylindres ressemble au " Quattro Valvole " de 1985, mais de profondes transformations l'ont rendu plus docile. Par rapport au moteur 5,2 litres de la Countach 25e anniversaire, celui de la Diablo voit sa cylindrée passer à 5,7 litres. L'exceptionnel moteur a pris du coffre, du souffle, de la puissance, mais aussi de la souplesse. Il a été doté d'un système d'injection électronique maison, tout en partant d'éléments Marelli-Weber, et d'un pot d'échappement catalytique. Avec 492 ch, la Diablo surpasse la Testarossa de 122 chevaux. Les performances sont parmi les plus étincelantes pour ce genre de Super Car : une Diablo a été chronométrée

The Lamborghini Diablo does not deny its origins and, in outline, takes the original architecture of the Countach, defined by Paolo Stanzani in 1971. The powertrain is still placed at the rear central position longitudinally, and the gearbox and its lever protrudes into the cabin. The twelve-cylinder engine is similar to the Countach "Quattro Valvole" of 1985, but many changes have been made it more docile. Compared to the 5.2 liter engine of the Countach 25th anniversary, the Diablo sees its displacement developed to 5.7 liters. The exceptional engine is not only powerful and strong, but also flexible. It was the in-house developed electronic injection system, using parts from Weber-Marelli that did the trick, along with a catalytic converter. With 492bhp, the Diablo surpassed the Testarossa by 122 horses! The performance is amongst the most exciting for this kind of a supercar: a Diablo

à plus de 320 km/h sur piste. La structure multitubulaire en acier reprend l'architecture de la Countach à ceci près : si la cage centrale est indéformable, les bâtis avant et arrière sont calculés pour absorber des chocs violents. La poutre centrale est en matériau composite. C'est bien sûr Marcello Gandini qui fut chargé par Lamborghini de dessiner la Diablo. Gandini, qui fut le styliste des Espada, Miura et Countach, a réussi ici un autre tour de force. Si la Diablo est bien dans la ligne de la Countach, l'allongement de l'empattement de 15 cm a permis à Gandini de faire une voiture plus longue et plus fluide, moins trapue.

La Diablo que nous présentons est une voiture de Champion du Monde de Formule 1. Elle a effectivement été livrée neuve au célèbre pilote finlandais Keijo Erik « Keke » Rosberg, qui a remporté le Championnat en 1982 sur Williams. Il est allé en prendre livraison à l'usine directement le 8 novembre 1991. Keke l'a ramené par la route jusqu'à son domicile monégasque où elle était garée dans un garage chauffé et climatisé. Son premier service d'entretien a été effectué à 2000km en avril 1993 ; il figure sur le carnet d'entretien fourni avec la voiture. Les pneus datent de 1991 et sont ceux d'origine mais cette Diablo sera livrée avec quatre pneus neufs à côté. La dernière facture d'entretien date du 16 septembre dernier à 5328 km chez P3 Automobiles à Cannes. Le pilote la conserve jusqu'à l'année dernière avant de passer entre les mains du propriétaire actuel. Elle se trouve aujourd'hui dans un « état comme neuf » avec 5474 kms. L'intérieur est superbe à tous les niveaux. Elle sera livrée avec ses carnets et manuels d'utilisation. Ce premier modèle de Diablo est le plus pur. A celui-ci s'ajoute la provenance et le faible kilométrage…certainement la plus belle du marché.

was clocked at over 320 km/h on the track. The multi-tubular steel frame showed the architecture of the Countach except that the central cage was dimensionally bigger and stronger, and front and rear sub frames were designed to absorb violent shocks. The central beam was made of composite material. And of course it was Marcello Gandini who was given the brief to design the Lamborghini Diablo. Gandini, who had already designed the Espada, the Countach and the Miura, managed another design tour de force. If the Diablo was an evolution of the Countach, lengthening the wheelbase by 15cm allowed Gandini to design a longer and smoother form, which was much less stocky.

The Diablo we are offering is the car of a Formula 1 World Champion. It was actually delivered new to the famous Finnish Keijo Erik "Keke" Rosberg, who won the F1 World Championship in 1982 in a Williams. He went on to take delivery directly from the factory on November 8, 1991. Keke drove his brand new car to his Monaco home where it was parked in a heated and air-conditioned garage. The car's first maintenance service was performed at 2,000km in April 1993; it can be seen on the service manual supplied with the car. The tires are from 1991 and are the original ones but this Diablo will come with four new tires too. The last maintenance invoice dated from 16th of September this year was at 5,328 km, carried out at P3 Automobiles, in Cannes. Rosberg owned the car until last year, when it was acquired by the current owner. The car is in "as new" condition, with only 5,474 kms on the odometer. The interior is superb at all levels. It will be delivered with its manuals and books. This first model of the Diablo was the purest. And when one considers the origin of this particular car, plus its extremely low mileage... this Diablo must be the most stunning in the market today.









PROVENANT DE L'ANCIENNE COLLECTION DE GILDO PALLANCA PASTOR

FROM THE FORMER COLLECTION OF GILDO PALLANCA PASTOR



RECORD DU MONDE DE VITESSE SUR GLACE EN 1995 / *WORLD ICE SPEED RECORD IN 1995*

211 1995 BUGATTI EB110 SUPER SPORT

Carte grise française
French title

Châssis
N° ZA9BB02E0RCD39017
Moteur N° 0103

- Histoire et provenance exceptionnelles
- Livrée avec un deuxième moteur neuf
- Très faible kilométrage (1 373 km)
- Modèle exceptionnellement performant et rare

- *Exceptional history and provenance*
- *Delivered with a second brand new engine*
- *Very low mileage (1 373 km)*
- *Exceptionally rare and powerful car*

800.000 – 1.200.000 €

Le développement des supercars à transmission intégrale a donné l'idée à Gildo Pallanca Pastor, amateur de compétition automobile, actuel directeur de Venturi et membre de la famille Pastor, entrepreneurs monégasques fortunés, de battre le record de vitesse sur glace. Initialement prévue avec une Porsche Turbo, la tentative sera finalement effectuée à bord de cette Bugatti EB110 SS qu'il achète neuve à l'usine. Préparée en Italie (avec principalement une adaptation des rapports de boîte et la pose d'un lest de 270 kg) la voiture est acheminée en Finlande, à proximité de la ville d'Oulu, sur une piste de 7 km. Elle est équipée de simples pneus à lamelles de série, sans clous et, le 3 mars 1995, Gildo Pallanca Pastor atteint la vitesse de 315 km/h, la FIA homologuant finalement 296,34 km/h. Cette performance a bien résisté dans le temps puisque le record n'a été battu qu'en mars 2013, par une Audi RS6.

The development of four-wheel drive supercars gave Gildo Pallanca Pastor, amateur racing driver, CEO of Venturi and member of the wealthy entrepreneurial Monegasque Pastor family, the idea of breaking the ice speed record.

The initial plan was to use a Porsche Turbo, but the attempt was finally made in this Bugatti EB110 SS, bought new from the factory. Prepared in Italy (which principally involved adapting the gearing and adding ballast of 270 kg), the car was taken to a 7 km track in Finland, near the city of Oulu. On 3 March 1995, fitted with regular production tyres, without spikes, Gildo Pallanca Pastor achieved a speed of 315 km/h, ultimately homologated by the FIA at 296,34 km/h. This record stood for some time and was only beaten in March 2013 by an Audi RS6.

Lors d'une interview accordée le 2 mai 2013 à Monaco Hebdo, Gildo Pallanca Pastor précisait : "C'était le 3 mars 1995 à Oulu, en Finlande, sur une mer gelée. J'ai atteint une vitesse finale de 315 km/h avec des pneus sans clous. C'était un record assez insensé car je voyais les vagues au bout de la piste. Le plus grand challenge était d'ailleurs de ne pas me retrouver dans l'eau. J'ai eu droit à tout. Aux rennes qui traversaient la piste par exemple... Les Finlandais étaient en tout cas assez intrigués de voir un Monégasque aller plus vite qu'eux sur la glace..."

During an interview on 2 May 2013 with the Monaco Hebdo, Gildo Pallanca Pastor said : « It was 3 March 1995 Oulu, in Finland, on the frozen sea. I reached a top speed of 315 km/h on tyres without spikes. It was a pretty crazy record as I could see waves at the end of the track. The greatest challenge was to avoid ending up in the water. I had it all. Reindeer crossing the track for example...In any case, the Finns were intrigued to see a Monagesque go faster than them on the ice... »







C'est la voiture de ce record que nous présentons aujourd'hui. Elle fait partie des quelque 31 exemplaires de Bugatti EB110 SS produites. Apparu en 1992, ce modèle était plus puissant et plus léger, disposant de 603 ch à 8 250 tr/mn. Il était capable d'atteindre une vitesse de pointe de 355 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 3,26 secondes. Voiture plus exclusive que les 106 exemplaires de McLaren F1, ses performances sont comparables, avec une plus grande facilité d'utilisation grâce à ses 4 roues motrices et son V12 3,5 litres suralimenté par quatre turbocompresseurs.

En parfait état de présentation, cette voiture du record sur glace a vraisemblablement reçu un voile de peinture par les ateliers Monaco Racing Team il y a quelques années. Quelques très légers éclats de peintures apparaissent au niveau des ouvertures de portes ou sur le bouclier avant mais cela est vraiment anecdotique. La carrosserie est ornée des quelques stickers Michelin et Elf qui soutenaient Gildo Pastor dans son record. Vierge de toute usure, l'habitacle présente des cuirs, moquettes et joints impeccables, et le compartiment moteur est très propre. Doté d'une carte grise française et d'un contrôle technique vierge de tout défaut l'auto est tout simplement exceptionnelle.

It is this record-breaking car that we are presenting today. It is one of some 31 examples of the Bugatti EB110 SS built. First appearing in 1992, this model was lighter and more powerful, producing some 603 bhp at 8 250 rpm. It was capable of a top speed of 355 km/h and travelled from 0 to 100 km/h in 3.26 seconds. A more exclusive car than the McLaren F1, with a comparable performance, it was easy to use with four-wheel drive and a V12 3.5-litre engine with four turbochargers.

Presented in perfect condition, this ice record-breaking car is likely to have had a layer of paint added in the Monaco Racing Team workshop a few years ago. There are a few incidental marks to the paintwork on the door openings and front bumper. The coachwork sports Michelin and Elf stickers, both sponsors of Gildo Pastor for his record attempt. The interior presents no wear at all and the leather, carpets and seals are immaculate. The engine compartment is also extremely clean. With French carte grise and new MOT, this car is simply outstanding. Items to be delivered with the car include : a made to measure cover, the four wheels, echoing those of the Bugatti Royale, that were used to break the world record ! A second engine on a palette (B110-01-003) will accompany the car along with the service book and factory record !

Plusieurs éléments seront livrés avec : une housse sur mesure, et les quatre jantes évoquant celles de la Bugatti Royale et avec lesquelles le record du monde a été établi ! Un second moteur neuf sur palette (B110-01-003) accompagnera également la voiture ainsi que le manuel d'entretien et de réglage usine !

Très attaché à cette voiture, Gildo Pallanca Pastor l'a conservée précieusement pendant plusieurs années à Monaco avant de la vendre l'année dernière à un autre collectionneur de la marque. Cette Bugatti EB110 SS, dont le compteur n'affiche que 1 373 km, fonctionne très bien et bénéficiera d'une révision effectuée avant la vente. Elle a été récemment exposée au 32e Festival Bugatti au parc des Jésuites de Molsheim, en septembre dernier, où elle s'est rendue par la route. Depuis, elle a régulièrement roulé entre les mains de son second propriétaire sur les routes d'Alsace.
Pièce d'exception, elle témoigne du début de l'époque des hypercars et de la course à la puissance et à la vitesse qu'ils ont engendré. A ses performances et son faible kilométrage, elle ajoute la rareté et la performance historique que constitue son record.

Very attached to this car, Gildo Pallanca Pastor kept it carefully for many years in Monaco, before selling it last year to another marque enthusiast. This Bugatti EB110 SS, with the odometer recording just 1 373 km, is in good running order and will be serviced before the sale. Last September the car was driven to, and exhibited at, the 32rd Bugatti Festival at the Jesuits' park in Molsheim. Since then it has been used regularly by its second owner on the roads in Alsace.
An exceptional lot, this car is a testament to the early period of hypercars and the race for power and speed that ensued. With such a performance and so few miles on the clock, this rare machine also boasts a history as a record-breaking car.







212

1995 BUGATTI EB110 SS « SPORT COMPETIZIONE - LE MANS »



Carte grise monégasque
Monegasque title

Châssis N°
ZA9BB02E0SCD39044
Moteur N° B11001

- Préparée pour les courses Imsa et les 24 Heures du Mans
- Très bel état
- Rarissime, performances très élevées

- *Built for the IMSA series and Le Mans 24 Hours*
- *Lovely condition*
- *Ultra rare, ultra high performance*

800.000 – 1.200.000 €

Véritable passionné de compétition automobile avec un sérieux penchant pour la marque Bugatti, Gildo Pallanca Pastor décide après son record du monde sur glace de préparer une autre Bugatti EB110 SS pour la course. Déjà en contact avec l'usine de Campogalliano, l'accord des dirigeants de le soutenir technologiquement dans ce nouvel engagement ne tarde pas à arriver. Plusieurs programmes sont envisagés pour l'année 1995 mais après avoir assisté aux 12h de Sebring 1994, il se passionne pour le Championnat IMSA, très populaire aux Etats-Unis.
Dans le cadre de l'écurie qu'il avait mise sur pied en 1994, le Monaco Racing Team, Gildo Pallanca Pastor et l'usine mettent au point cette voiture durant l'hiver. Sa propre équipe était dirigée par Daniel Pernoud, un ancien de l'équipe Ligier F1.

A true racing enthusiast who loved Bugattis, Gildo Pallanca Pastor decided after getting his world speed record on ice to prepare another EB110 SS Bugatti for racing. Already in touch with the factory at Campogalliano, it didn't take long to get the agreement of the directors to give their technical support to this new venture. Gildo had several plans in mind for 1995 but after competing in the 1994 Sebring 12 hours, he was enthralled by the IMSA championship, then at the height of its popularity in the USA.
Based on the Monaco Racing Team he had set up in 1994, Gilldo Pallanca Pastor and the factory spent the winter fettling their car. Daniel Pernoud, formerly a member of the Ligier Formula 1 team, was the director. Its preparation

La préparation est une longue énumération de travaux et d'équipement, que l'on peut résumer ici : pose d'une lèvre de spoiler avant en carbone, de vitres latérales en matériau léger type Makrolon, installation de freins carbone céramique (les disques d'origine étaient en acier, et ce sont des éléments dans ce même matériau qui ont été utilisées pour les 24 Heures du Mans, pour des raisons règlementaires), pose d'un arceau sécurité FIA, double alimentation de carburant, jante BBS spécifiques, tableau de bord et instrumentation Magneti Marelli, boîtier électronique et de télémétrie adapté, vérins de levage rapide, volant spécial, baquets, harnais, extincteurs... malgré la transmission intégrale conservée, la voiture est plus légère de 200 kg, plus rigide, et les 611 CV du moteur privilégient le couple et une plage d'utilisation plus large.

involved a long list of jobs to do and parts, such as making a carbon fibre front spoiler, fitting light weight Makrolan side windows, installing ceramic brakes (production brakes were steel, and Le Mans regs then required that brakes were of the same material), fitting an FIA approved roll cage, double fuel lines, special BBS wheels, Magnetti Marelli dashboard and instruments, specific electronics and telemetry, quick release fasteners, a special steering wheel, bucket seats, harnesses, fire extinguishers.....even though the all wheel drive system was retained, the car was still 200 kg lighter and stiffer than before. The engine delivered 611 BHP and was tuned to deliver increased torque over a wider range.









Entre les mains principalement de Patrick Tambay, l'ancien pilote de Formule 1, et de Gildo – son nom de course – cette voiture a participé à plusieurs épreuves de l'International Motor Sports Association, comme Watkins Glen, Sears Point, Suzuka, Zhuha et les 24 Heures de Daytona... Appelée "Le Rêve Américain", elle est tellement performante que très vite les 24 Heures du Mans furent en ligne de mire.
L'année suivante, malgré la faillite de l'usine Bugatti, on la retrouvait aux essais de la course mancelle. Patrick Tambay pourtant très expérimenté aux 24 heures du Mans endommagera la voiture en voulant la qualifier aux avant-postes. Le délai étant trop bref pour réparer, la voiture ne pourra prendre le départ. Le beau rêve venait de s'envoler...
Après une réparation menée par le Monaco Racing Team grâce aux actifs et surtout au stock de pièces racheté juste après l'annonce de la faillite de l'usine, on reverra cette EB110 à Dijon pour une course du BPR réservé aux GT à l'époque. Ce sera sa dernière apparition en course.
Aujourd'hui, cette Bugatti EB110 Super Sport ou Sport Competizione selon les registres est dans un état irréprochable. Dotée d'une caisse en carbone neuve, elle est esthétiquement très belle grâce à certaines modifications spécifiques comme les ailes arrière plus galbées. Ces modifications sont tout aussi importantes que celles effectuées sur la Bugatti EB110 de Michel Hommell, qu'il avait lui aussi engagé aux 24 Heures du Mans 1994 et qui tournait à l'époque presque aussi vite que les Porsche 962 ! L'EB110 SS commercialisée était capable, avec son V12 de 3,5 litres à quatre turbos, d'atteindre 355 km/h. C'était, dans les années 1990, une performance exceptionnelle, et qui d'ailleurs l'est encore aujourd'hui.
Cette voiture, que Gildo Pastor était parvenu à immatriculer à Monaco est accompagnée d'un contrôle technique (vierge) et de plusieurs trains de roues et pneus, en slick ou pluie, ainsi que de cinq jantes en magnésium BBS.
Très bien entretenue, son second propriétaire l'a faite réviser juste avant la vente par le spécialiste de la marque basé en Italie. L'auto fonctionne très bien et s'est rendue par la route au dernier Festival Bugatti, à Molsheim. Elle est, selon son conducteur, "déconcertante de facilité d'utilisation" ! Voiture à l'histoire incroyable, elle symbolisait pour Gildo Pastor l'aboutissement d'un rêve, celui de refaire vivre la marque sur la plus prestigieuse course d'endurance au monde. Unique, belle et ultra-performante, elle est l'une des GT de course la plus aboutie des années 1990… Immatriculée et utilisable sur route… elle n'en est que plus exceptionnelle encore !

With drivers Patrick Tambay from Formula 1 and Gildo, the car was entered in IMSA races at Watkins Glen, Sears Point, Suzuka, Zhuha and Daytona. The car was called The American Dream and it was fast enough to target Le Mans.
Even though Bugatti was now in bankrupcy, the following year found the car practicing for Le Mans. Patrick Tambay had a lot of experience at Le Mans but had an accident in qualifying and the car was damaged. There wasn't enough time to repair it, so the car was a non starter. The beautiful dream was over....
Monaco Racing Team bought a quantity of spares when the factory was bankrupted and repaired the car. The EB would be seen again at a BPR race at Dijon. But that was its last outing.
Today the condition of this Bugatti EB110 Super Sport or Super Competizione depending on which register you use as a reference, is beyond criticism. The car has a new carbon fibre chassis and its looks are all the better for its more curvaceous rear wings. The car has as many modifications as Michel Hommel's car, which he entered in the 1994 Le Mans where it lapped almost as fast the Porsche 962s.
The standard EB 110 SS had a four turbo 3.5 litre V12 and a top speed of 355 kph. This was exceptional for the 1990s and still is even now.
Gildo Pastor registered the car in Monaco and it comes with a clean road worthiness certificate, several sets of wheels with wets and slicks as well as a set of five BBS magnesium wheels. The car has always been well maintained and its second owner sent it to be serviced by the top specialist for the marque in Italy before the sale. The car is running well and was driven to Molsheim for the most recent Bugatti Festival. Its driver was heard to say, "If anything, it's really too easy a drive!"
This car has a fabulous history, and it's the embodiment of Gildo Pastor's dream to enter a Bugatti again at Le Mans, the world's most famous endurance race. This unique car combines beauty with ultra high performance. It's also one of the most accomplished racing GTs of the Nineties. Road registered and useable on the roads.... What more do you want?

213 1999 BUGATTI EB112 BERLINE



Titre de circulation monégasque
Monaco registration

Châssis
N° ZA9CC030ERCD39003

- Deux exemplaires seulement
- Histoire fascinante
- Performances très élevées
- Dessin Giugiaro à couper le souffle

- *Only two examples built*
- *Fascinating history*
- *Exciting performance*
- *Breathtaking Giugiaro design*

Estimation : sur demande
Estimate: On request

Après le coupé EB110, Romano Artioli rêvait d'une berline, comme Bugatti l'avait fait avec sa Type 57 Galibier. Un concept car, toujours propriété de l'usine Bugatti, a donc été présenté au Salon de Genève 1993, mais sans déboucher sur une réalisation en série et, en septembre 1995, Bugatti jetait l'éponge et les ateliers cessaient de tourner. Après la faillite du constructeur, certains actifs sont proposés aux enchères et Gildo Pallanca Pastor rachète des actifs et un ensemble important de pièces. Dans le lot se trouvent trois EB112 de présérie, inachevées. A partir de ces voitures, il achèvera en 1998 la fabrication de deux exemplaires dans ses ateliers du Monaco Racing Team, un noir et un bordeau. Quelques années plus tard la première EB112 rejoindra la collection d'un amateur russe alors que l'exemplaire que nous présentons à la vente aujourd'hui restera sa propriété pendant 19 ans.
Esthétiquement, la voiture est imposante et son dessin pourrait évoquer une Panamera... avec 20 ans d'avance. Il est signé Giorgetto Giugiaro, qui a repris l'arête dorsale qui court sur toute la longueur de la voiture, à la manière de la Bugatti Atlantic 57S de 1936 dessinée par Jean Bugatti. Le pavillon se prolonge de façon effilée jusqu'au pare-choc arrière, à la façon d'un coupé, préfigurant le style de certaines berlines haut de gamme actuelles. L'EB112 bénéficie des raffinements techniques et des aménagements luxueux qui caractérisaient l'EB110, comme un châssis en carbone avec carrosserie en aluminium, et un intérieur entièrement gainé de cuir. Quelques touches d'aluminium bouchonné rappelant le tableau de bord des Bugatti 35 viennent rehausser l'ensemble. Sur le plan

Romano Artioli dreamed of following up the EB110 coupe with a saloon just as Ettore Bugatti had done with the Type 57 Galibier. A concept car still remaining with Bugatti today was shown at the 1993 Geneva Motor Show but never reached production and in September 1995 Bugatti threw in the sponge and production ground to a halt. After the company's bankruptcy certain assets were put up for auction and were bought by Gildo Pallanca Pastor, along with a large quantity of spare parts. One lot included three pre-production EB112s, in mid build. In 1998 he managed to make two complete cars in 1998 in his Monaco Racing Team workshop, one black, one bordeau. A few years later the first EB112 was bought by a russian collector, while the second car, that on sale today, stayed in Gildo Pallanca Pastor's ownership for the next 19 years.
The car is impressive to look at and its lines are reminiscent of the Panamera.....but it precedes it by 20 years. It's the work of Giorgetto Giugiaro, and inspired by the backbone that ran the length of Jean Bugatti's 1936 57S Atlantic. The car's roof slopes right down to the back bumper as in a fast back. It's a fair comment to describe it as a precursor of today's sports saloons. The EB112 starts with the advantage of inheriting the technical refinement and luxurious equipment developed for the EB110. It shares a carbon fibre chassis, aluminium bodywork and an all leather interior. Engine turned aluminium fittings are inspired by the Type 35's dashboard to complete the ensemble. The plan was to sell the EB112 with a Porsche 928 engine, but this one was fitted with the Bugatti V 12, 6 liters, 60 valves











mécanique, la Bugatti EB112 devait être commercialisée avec un moteur de Porsche 928, mais elle sera ici dotée du V12 Bugatti 6 litres 60 soupapes non suralimenté. Développant 455 ch, il permet à cette berline cossue de taquiner 300 km/h tout en accélérant de 0 à 100 km/h en 4,4 secondes, un temps vraiment exceptionnel pour une automobile de ce gabarit. La transmission est intégrale et la boîte de vitesses compte six rapports.

Aujourd'hui, cette EB112 se présente dans un état superbe, sans trace de choc ni rayure. Les alignements des différents panneaux sont impeccables et les jantes de 17 pouces constituent une autre référence à la tradition Bugatti en s'inspirant de celles des Bugatti Royale. Les cuirs sont parfaitement tendus et les coutures très belles. Réalisée avec beaucoup de soin, la fabrication n'a d'artisanale que le nom tant le soin apporté aux détails est exceptionnel. On sent la volonté de Gildo Pallanca Pastor de répondre aux exigences que Bugatti s'étaient imposées et c'est ce qui fait partie du charme de cette voiture presque unique, fabriquée en dehors de toute chaîne de

and normally aspirated. Its 455 BHP propelled this luxurious saloon from 0 to 100 kph in 4.4 seconds on its way to a top speed of 300 kph. The car has all wheel drive and a six speed gearbox.

This EB 112 is offered in the most superb condition, not a scrape or even the slightest scratch. The panels are perfectly aligned and the 17 inch wheels make a subtle reference to the Royale's wheels. The leather upholstery is uncreased and the stitching immaculate. Gildo Pallanca Pastor's intense desire to follow in Ettore Bugatti's footsteps comes through strongly and contributes strongly to the charm of this hand built car. Amazingly the car looks new; even though it was built out of 20 year old parts. It comes with its two original black leather suitcases and an umbrella with a handle in the shape of the rampant elephant, like the one sculpted by Rembrandt Bugatti to grace the bonnet of the Royale.
Gildo used the car while he still lived in Monaco and was sometimes spotted driving it in the Principality. The present owner bought it last year. The car starts on the button, drives

production. Étonnamment, elle paraît vraiment neuve, même si elle est constituée d'éléments fabriqués il y a 20 ans. Elle est équipée de sa bagagerie en cuir noir d'origine, superbe : il s'agit de deux valises et d'un parapluie dont la crosse est ornée d'un éléphant dressé sur ses pattes de derrière, tel que celui dessiné par Rembrandt Bugatti et servant de mascotte de radiateur à la Bugatti Royale.
Aperçu quelques fois dans les rues de Monaco, Gildo l'utilisait lorsqu'il résidait encore dans la Principauté. Cédée l'année dernière à son actuel propriétaire, cette voiture démarre au quart de tour, fonctionne parfaitement bien et a pu se rendre par la route au dernier Festival Bugatti, à Molsheim. C'est une pièce de très haut niveau, dont il n'existe que deux exemplaires, assemblé grâce à la passion de Gildo Pallanca Pastor. Signée d'un des plus grands stylistes du XXe siècle, portant une des marques les plus prestigieuses de l'histoire de l'automobile et propulsée par une mécanique exceptionnellement puissante, elle est la voiture de tous les superlatifs. Un ensemble d'ingrédients exceptionnel qu'il est rarissime de retrouver sur une même automobile…

perfectly and was driven under its own power to the recent Bugatti Festival in Molsheim. This car is a thoroughbred, there are only two of them and we all have to thank Gildo Pallanca Pastor for bringing them to life. It's a masterpiece by one of the greatest designers of the century, it's got one of the most famous names in the history of the automobile and it's got a powerful engine. Well, do you want any more superlatives? I don't know where you could find more in any one car.









214 1958 FACEL VEGA FV4

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis N° FVSNY277

➤ Importante restauration en 1998
➤ Equipée du puissant moteur Typhoon
➤ Auto bien suivie

➤ *Significant restoration in 1998*
➤ *Equipped with the powerful Typhoon engine*
➤ *A well maintained car*

175.000 – 200.000 €

Grande Bretagne où sa restauration est effectuée par Ian Webb, basé en Cornouaille. Elle est désormais de couleur bleue nuit, avec un superbe intérieur en cuir rouge.
La voiture a ensuite été vendue à M. Blokland en Hollande, conducteur attentionné qui l'utilisait très régulièrement et veillait à ce que son entretien soit mené scrupuleusement.
On dispose d'un dossier d'entretien comprenant des factures et photos depuis 1998, mais aussi de documents de la période antérieure portant sur une restauration plus ancienne. Le dossier d'importation est également disponible.
Ce luxueux coupé est une des dernières réalisations de la grande carrosserie française, et aussi une véritable voiture sportive équipée de son moteur hemi Typhoon.

color in color, with a beautiful red leather interior.
The car was then sold to Mr Blokland, in Holland, an attentive driver who used the car very regularly and ensured that it was maintained scrupulously. It has a maintenance record, including invoices and photographs since 1998, and documents of the prior period on an older restoration. The importation file is also available.
This luxury coupe is one of the last of the great French marque, and also a real sports car with its Hemi Typhoon engine.





La marque Facel fut créée quelques mois après le début de la seconde guerre mondiale, mais ce n'est qu'au début des années 1950 que l'on découvre les élégantes carrosseries qui habilleront des Delahaye, Simca, mais également une série de treize Bentley. Son fondateur, Jean Daninos se lança dans la création d'un premier prototype en 1952, se tournant vers Chrysler pour disposer de moteurs V8. Ce prototype sera finalement présenté en 1954 au Salon de l'Auto à Paris. Millésime après millésime, l'auto s'améliore et après le lancement de la FV3, l'entreprise inscrit à son catalogue la FV4, équipée du moteur Typhoon 354 qui développe 340 ch, modèle exclusivement réservé au marché américain.
A l'origine de couleur jaune avec un intérieur noir, la Facel Vega qui nous concerne a été vendue neuve par les établissements Hoffman de New York à M. David Thomas. Elle est équipée d'une boîte automatique. A la fin des années 1990, elle est importée en

The Facel brand was created a few months after the start of World War II, but it was not until the early 1950s that elegant bodies from the coachbuilder were to be seen on Delahaye and Simca bases, followed by a series of 13 sublime Bentleys. Facel's founder, Jean Daninos launched into the creation of a first prototype in 1952, turning to Chrysler for their V8 engines. This prototype was finally unveiled in 1954 at the Paris Motor Show. Year after year, the design was improved, and after the launch of the FV3, the company went on to add the FV4, powered by the Typhoon 354 engine developing 340bhp, a model exclusively for the US market. Originally yellow with a black interior, the Facel we are offering was sold new by Hoffman Motors, in New York, to David Thomas. It is equipped with an automatic gearbox. In the late 1990s, it was imported into Great Britain, where it was restored by Ian Webb, based in Cornwall. It is now night blue





215 1958 FIAT ABARTH 750 GT ZAGATO



Attestation FFVE
Certificat de dédouanement 846A
Without registration
EU customs cleared (France)

Châssis N° 462534

- GT de la lignée Abarth
- Carrosserie signée Zagato
- Historique en compétition
- Etat d'origine rare

- *GT in the Abarth tradition*
- *Body designed by Zagato*
- *Competition history*
- *Rare state of origin*

45.000 – 55.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Présenté pour la première fois au Salon de Genève en 1956, ce coupé reçoit le caractéristique « double bulbe » du toit typique des voitures de sport dessinées par Zagato. Essayée par le magazine Autocar en 1958, l'Abarth 750 GT Zagato abat le 400 mètres départ arrêté en 20 secondes et dépasse 150 km/h en vitesse maxi, des chiffres impressionnants pour un petit 4 cylindres en ligne de 747 cm3 développant 47 chevaux à 6 000 tr/mn. Engagé en compétition, ce petit coupé ultra-léger remporta d'excellents résultats, notamment lors des Mille Miglia en 1957 où il remporta sa catégorie. L'écho de ce succès traversa l'Atlantique jusqu'aux Etats-Unis où de nombreux exemplaires seront exportés et remporteront d'honorables victoires dans quelques courses importantes.



La voiture que nous proposons nous vient justement des Etats-Unis où elle n'a connu que deux propriétaires. Le premier l'a utilisé jusqu'en 1969 et en eut une utilisation sportive puisque la voiture a participé à plusieurs compétitions aux Etats-Unis sur la période 1959-1966. Son second propriétaire la conservera jusqu'en 2012, année de son importation en France quand notre collectionneur, grand amateur de 356 pre A et Cisitalia est charmé par l'état d'origine de l'auto. La voiture est complète, avec ses instruments, son moteur et sa boîte de vitesses. Cette Abarth GT Zagato est vendue avec son certificat de dédouanement 846A et son attestation FFVE et constitue un formidable projet de restauration.

Presented for the first time at the Geneva Motor Show in 1956, this coupe featured the famous "double bubble" roof of most of the Zagato-designed sports cars. Tested by Autocar magazine in 1958, the Abarth 750 GT Zagato had a 400-meter standing start record of 20 seconds, with the top speed exceeding 150 km/h, very impressive numbers for a small 4-cylinder in-line 747cc engine developing 47bhp at 6000rpm. Entered into competitive events, this small ultralight coupe had excellent results, especially during the Mille Miglia of 1957, where it won its class. This success was also reflected across the Atlantic, in the United States, where quite a few were exported, with many winning very honorable victories in some important races.

The car we offer comes from the United States where it has had only two owners. The first used the car till 1969, and he used it as a racing machine that participated in several competitions in the United States during the years 1959-1966. Its second owner kept the car till 2012, the year of its import into France, when our collector, an avid Cisitalia and 356 pre A fan, was charmed by the original state of this car. The car is complete with its instrumentation, its engine and gearbox. This Abarth GT Zagato is being sold with a French customs clearance certificate and its French veteran vehicle certificate and is a great restoration project.

216 1975 MASERATI MERAK



Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis N° AM 122 1116

- Restauration récente de la mécanique
- La "petite" Bora
- Une voiture très agile

- *Mechanics recently restored*
- *The "Small Bora"*
- *Very agile car*

45.000 – 65.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Dévoilée au public lors du Salon de Paris de 1972, la Merak, comme la plupart des Maserati, tire son nom d'un vent du désert. Bien que présentant un design similaire à celui de la Bora, elle est équipée d'un moteur V6 indentique à celui des SM, en version 3 L comme certaines d'entre elles. La puissance quant à elle, passe à 190 ch par rapport au 170 ch développés par la SM. D'autre part, l'espace gagné grâce à l'installation d'un V6 plutôt que d'un V8 a permis l'ajout deux petits sièges à l'arrière.

Livrée neuve "Rosso Fuoco" avec un intérieur en tissu gris, la voiture que nous présentons arrive en Suède en 1976. Elle reste longtemps la propriété du célèbre journaliste automobile suédois Bengt Dieden. Après être passée entre différentes mains, une restauration s'avère nécessaire. L'utilisation d'une formule anti-rouille suédoise a préservé la voiture de tout dommage sérieux, à l'exception de quelques rares éléments sous le réservoir à essence qui ont été restaurés depuis. La voiture a ensuite été repeinte en jaune "Giallo Corona" avec un intérieur en skai noir, les moquettes d'origines elles ont été conservées.



L'actuel propriétaire nous a indiqué que la voiture a bénéficié d'une restauration du moteur incluant des pistons forgés, des tendeurs de chaines modifiés, de nouvelles soupapes d'échappement, ainsi qu'un volant moteur allegé. Par ailleurs, les travaux ont inclus un remplacement de l'embrayage une réfection du radiateur d'huile et du radiateur d'eau. La pompe hydraulique est à présent restaurée et les accumulateurs ont été renouvellés. Le système d'air conditionné possède un compresseur moderne et la plupart de ses composants ont été changés. Enfin, les jantes ont été repeintes dans un gris similaire à la couleur d'origine et des pneus neufs Continental ont été montés.

Like most Maseratis of the period, the Merak was name after a desert wind and was unveiled to the public at the 1972 Paris motorshow. Although featuring the overall design of the Bora it was fitted with a V6 identical to the SM's but bored out to 3-litres with power up from 170 bhp to 190 bhp. The space saved by using the V6 instead of the V8 allowed room for two small rear seats.

Delivered new in "Rosso Fuoco" along with grey fabric seats, the car arrived in Sweden in 1976. For many years this car belonged to the well-known Swedish motoring journalist Bengt Dieden. Later on, passing through different hands, it needed a restoration, but thanks to Swedish rust-proofing it was never seriously damaged except for some sections under the petrol tanks which have been carefully repaired. The car was re-painted in "Giallo Corona" and fitted with a black skai interior, while the original carpets have been retained.

According to the owner the engine has been completely restored with forged pistons, modified chain tensioners and fitted with solid exhaust valves as well as a lightened flywheel and new clutch. The radiator was restored with new coolant hoses fitted as well as a new oil cooler with new hoses. The hydraulic pump is now also restored and the accumulators renewed. The air conditioning is fitted with a modern compressor and most components were changed.The wheel rims were repainted in a colour similar to the original grey and fitted with new Continental tyres.

217

SEULEMENT 7000 KM DEPUIS SA SORTIE D'USINE / *JUST 7000 KM FROM NEW*

1993 LANCIA HYENA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis N° 015

- Une ex-reine des rallyes en tenue de soirée
- Signée par le Maître Zagato
- Produite à seulement 24 exemplaires

- *An ex-rally queen in evening dress*
- *Designed by maestro Zagato*
- *Just 24 units made*

220.000 – 260.000 €

Lancia a trusté les titres en Championnat du Monde des Rallyes avec les Fulvia, Stratos, puis les Delta Integrale dans la fin des années 80 et le début des années 90. Jugeant probablement la ligne de cette dernière trop « roturière », Marco Pedracini propose un design nettement plus sportif basé sur la Delta Integrale. Essuyant un refus de la part du Groupe FIAT, c'est finalement de Paul Koot (importateur hollandais de la marque) qu'il recevra le soutien. Le premier prototype dessiné par Zagato est présenté au Salon de Bruxelles en 1992. La base du châssis est quasiment identique à celle d'une Delta Intégrale 16 soupapes, la puissance du moteur poussée à 250 ch, et la ligne sportive se montre particulièrement élégante. Afin de réduire au maximum le poids de l'auto, la carrosserie est entièrement construite en aluminium et le carbone largement utilisé à l'intérieur de la voiture pour la planche de bord, la console centrale et les panneaux de porte. Résultat : 200 kg de moins sur la balance par rapport à la Delta Intégrale. Cet ensemble de modifications lui permet de franchir le 0 à 100 km/h en 5,4s seulement. Après un accord initial de Lancia pour lancer une production de 500 exemplaires, la maison mère se rétracte. Cela oblige Paul Koot à acheter des Delta Integrale, les déshabiller pour finalement produire la Hyena telle que celle-ci se présente à nous. C'est le seul exemplaire de couleur vert Zagato, portant d'ailleurs la signature du carrossier sur le côté. N'ayant jamais été accidentée, fournie avec tous ses carnets, elle est dans un état neuf puisqu'elle n'affiche que 7000 km depuis sa sortie de production. En quelques mots, une sportive élégante, exclusive, introuvable !

Lancia swept the World Rally Championship titles with the Fulvia, the Stratos, and finally the Delta Integrale in the late 1980s and the early 1990s. Considering that the design was too commonplace, Marco Pedracini developed a more sporty design based on the Delta Integrale. With the FIAT Group refusing to underwrite it, it was eventually Paul Koot (the Dutch importer of the brand) who decided to support the program. The first prototype, designed by Zagato, was unveiled at the Brussels Show in 1992.
The base of the chassis was almost identical to that of a 16V Delta Integrale, the engine power was boosted to 250bhp, and the design sporty and elegant. In order to minimize the weight of the car, the body is entirely made of aluminum and carbon fibre was widely used inside the car, on the dashboard, the center console and the door panels. The result was a reduction of 200 kg compared to the Delta Integrale. These changes gave the car a 0-100 km/h acceleration time of 5.4 seconds only. After an initial agreement with Lancia to launch a production of 500 units, the carmaker changed its mind. This forced Paul Koot to buy Delta Integrales, strip off the body completely and finally produce the Hyena as we see it on these pages. This is the only one in Zagato green, carrying the signature of the coachbuilder on the flank. Having never been in an accident, and coming with all manuals and books, it is in almost a new condition, as the odo displays just 7,000 km. In short, a very stylish and exclusive car, as well as very rare!









RESTAURÉE ET CERTIFIÉE PAR FERRARI CLASSICHE / *RESTORED AND CERTIFIED BY FERRARI CLASSICHE*

218 1977 FERRARI 512 BB

Titre de circulation allemand
German title

Châssis N° F102BB20509
Moteur N° F102B00000044

- ➤ Restaurée et certifiée par Ferrari Classiche
- ➤ Matching Numbers, matching colours
- ➤ Carnets, boîte à outils

- ➤ *Restored and certifided by Ferrari Classiche*
- ➤ *Matching Numbers and colours*
- ➤ *Original tool-kit and books*

390.000 – 440.000 €

Successeur de la Ferrari 365 GTB/4 BB, la Ferrari 512 BB a été lancée au Salon de Paris 1977. Elle était équipée d'un moteur plus puissant que son prédécesseur avec 4 943 cm3 développant 360 ch, par rapport aux 380ch de la 365 BB, qu'elle compensait par un meilleur couple et une puissance délivrée de manière plus souple. La carrosserie diffère légèrement de celle de la 365BB, plus élégante, grâce à un système de guidage des flux d'airs vers le moteur. 929 exemplaire de la 512 BB sont sortis de l'usine jusqu'à ce qu'elle soit finalement remplacée par la 512 BBi.
Près de quarante ans après la présentation de la Ferrari 512 BB au Salon de Paris, nous présentons aujourd'hui à la vente, un exceptionnel exemplaire de 1977, à Paris, où tout a commencé. Récemment repeinte par Ferrari dans sa livrée argent d'origine, il s'agit de l'un des 70 premiers modèles avec des avertisseurs avant blancs. Délivrée neuve en Europe en 1977, la voiture a été exportée au Japon en 2000 avant d'être ré-importée début 2015 en Allemagne. Son actuel propriétaire l'a conduite à l'usine en dans le courant de l'année 2015 afin d'obtenir la certification Ferrari Classiche. Il a finalement décidé avec le département de Ferrari Classiche de remettre la voiture dans la stricte configuration dans laquelle elle fut livrée neuve en 1977 et ce, sans considération de coûts. Le compteur kilométrique affiche 33 000 kms parcourus depuis l'origine. D'un point de vue technique, la suspension et les freins ont été révisés, tout comme le système de refroidissement, les courroies de distributions, bagues et joints ont quant à eux été remplacés. L'intérieur vient tout juste d'être refait par le célèbre sellier italien Luppi. La voiture sera livrée avec son dossier de factures de restauration ainsi que le dossier de certification de l'usine. Se présentant dans cette rare et peu commune couleur de Ferrari 512 BB « Argento », cet exemplaire est sans aucun doute l'un des plus beaux sur le marché. La voiture est complète et sera livrée avec sa rare et désirable boite à outils, et ses carnets.

The Ferrari 512 BB was launched as the successor to the 365 GT/4 BB at the Paris Motor show in 1977. It had a larger engine than its predecessor 4.943 cc developing 360 hp compared to the 380hp of the 365 BB. The 512 BB compensated with higher torque and a smoother delivery of power. The bodywork also differed slightly from the 365 BB, it benefits from the engine cooling it displays a more elegant look. The Ferrari factory produced 929 units in Maranello until it was replaced by the 512 BBi.
Almost 40 years after the 512 BB was unveiled at the Paris Motor show, we are offering this flawless 1977 example in Paris, where it all began. Recently repainted by Ferrari to its original Silver colour, it is one of the first 70 cars delivered with the white front indicator lights, which makes this Belinetta Boxer even more special. Originally delivered in Europe in 1977 it was exported to Japan in 2000 from where it was re-imported to Germany early in 2015.
The current owner took the car to the factory in 2015 to obtain its Classiche certification and finally decided with the Ferrari Classiche department, to put back the car exactly as it was when delivered in 1977, regardless of any cost. The odometer shows only 33,000 kms from new. The car comes with its invoices for repairs and the restoration which have just been finished by Ferrari, and in fact, the car will be delivered straight from Maranello to our auction at Retromobile 2016. Technically, the suspension and brakes have been overhauled as well as the cooling system, the timing belts and the bushings and seals have been replaced. The upholstery has just been redone by the famous Italian upholsterer Luppi. Being painted in its factory original and unusual Ferrari 512 BB colour "Argento", this example surely one of the best in the world, It is complete with the rare and desirable original tool-kit, and its books.



219 1973 FERRARI DINO 246 GT

Carte grise française
French title

Châssis N° 06658

- Modèle dans un état irréprochable
- Restauré dans les règles de l'art en préservant le maximum d'éléments d'origine
- Dans les mains du pilote Patrick Perrier depuis 1978

- *In perfect condition*
- *Restored as per the rules of the art, preserving the most original features*
- *Belongs since 1978 to former racing driver Patrick Perrier*

300.000 – 350.000 €

Initialement prévue pour le marché italien, cette voiture fut finalement immatriculée pour la toute première fois à Paris le 11 juillet 1973. Elle est livrée dans la très élégante teinte Argento Auteuil Matallizzato (106-E-1) avec la climatisation en option.
Cinq ans plus tard, comme en atteste le bon de commande daté du 8 juin 1978, elle devient la propriété de Patrick Perrier qui l'achète chez Pozzi. Pilote émérite à tout juste 30 ans, il compte déjà plusieurs titres nationaux en monoplace et sur sport-prototype et déjà une participation aux 24 heures du Mans 77. Trois autres participations viendront s'y ajouter jusqu'en 1981. Nous avons d'ailleurs retrouvé des photos de cette voiture dans les paddocks du Mans aux côtés de la Lola T298 avec laquelle Patrick Perrier participa aux 24 Heures en 1980.

Originally scheduled for the Italian market, this car was finally registered for the first time in Paris on the 11th July 1973. It comes in the very elegant shade Argento Auteuil Matallizzato (106-E-1) with optional air conditioning.
Five years later, as it can be seen on the Pozzi order dated from the 8th June 1978, it became the property of Patrick Perrier. At only 30 years old, he is already a talented racing driver on single-seater and prototype with one participation in the famous Le Mans 24 Hours race in 1977. Then he took part in Le Mans 24 Hours in 1979, 1980 and 1981. We found pictures of this car inside Le Mans paddock, alongside the Lola T298 with which Patrick Perrier took part in the Le Mans 24 Hours in 1980. Fully restored from the hull upwards, the car currently shows 60,862 km. It was Patrick Perrier who was himself



Entièrement restaurée depuis la coque, la voiture ne compte à ce jour que 60 862 km. C'est Patrick Perrier qui s'est lui-même chargé de superviser l'ensemble des travaux en confiant la carrosserie à son ancien chef d'atelier toujours en activité. Esthétiquement, l'auto est irréprochable : les alignements sont parfaits, la peinture bien tendue, les joins neufs, les chromes impeccables, l'intérieur en skaï noir d'origine et les moquettes ont même l'aspect du neufs. Toute la partie mécanique, moteur et boite de vitesses, a été entièrement démontée et reconditionnée. Trains roulants, amortisseurs, triangles de suspension, silent blocs et freins ont été changés. Le faisceau électrique a également été refait. L'ensemble est superbe et fait de cette Dino, réglée à la perfection, une auto de collection à l'allure et au comportement irréprochable.
Cette voiture dispose de son manuel d'entretien, du catalogue des pièces de rechange et de son manuel de garantie d'époque qui seront remis au nouveau propriétaire, ainsi que son cric et sa trousse à outils d'origine.

responsible for overseeing all the work on the car, giving the body to be done by his former workshop manager, who was still active. Aesthetically, the car is impeccable: the alignments are perfect, the paint quality excellent and the chrome is like new. Inside the original black upholstery, the dash board and carpets seem like completely new.
All the mechanical parts, the engine and the gearbox have been completely redone. The running gear, shock absorbers, wishbones, brakes and shock mounts have been changed. The electric beams were also redone. The general shape is just stunning. Perfectly prepared, this wonderful Ferrari Dino 246 GT is all perfection and timeless elegance.
This car has its maintenance manual, its spare parts catalog and the period warranty manual, all of which will be delivered to the new owner, along with its jack and its original toolkit.











220 1968 MASERATI GHIBLI 4.7L

Carte grise française
French title

Châssis N° AM 115/388
Moteur N° AM 115/388

- Française d'origine
- Matching numbers
- Carrosserie très saine

- *French origin*
- *Matching numbers*
- *Sound body*

250.000 – 280.000 €

La Ghibli de Maserati, dont la forme sublime consacra le talent du jeune Giorgetto Giugiaro alors chez Ghia, reste parmi les chefs-d'œuvre de la carrosserie italienne à sa plus belle époque. Sa mécanique était à la hauteur des productions de Maranello avec un moteur V8 « quatre arbres ». Avec 330 ch issus de son moteur 4,7 litre dérivé du puissant 450 S de course et grâce à la pureté de ses formes et à la fluidité de ses lignes, la première Ghibli de 1966 atteignait 250 km/h en cinquième. En 1970, elle reçut un moteur porté à 4,9 litre et 335 ch offrant un couple légèrement supérieur, garant d'une meilleure souplesse. La plus belle Maserati jamais produite doit figurer, comme la Daytona de Ferrari à ses côtés, dans toute collection privilégiant les coupés sportifs les plus beaux et les plus performants.
La voiture présentée a été livrée chez l'importateur de la marque, M. Thépenier à Paris le 6 Mai 1968 à un certain M. Muschking, dans cette livrée gris métallisé, cuir et tapis rouge. Il est intéressant de noter que entre juin 1967 et février 1972, seulement 67 coupés 4.7L furent importés via Thépenier. Dans la liste des clients prestigieux nous retrouvons Claude François, Karim Aga Khan, Alain Barrière, Jean Paul Belmondo, Jaques Martin et le Baron de Zuylen, fils du fondateur de l'Automobile club de France.
La voiture est équipée de la climatisation, d'un échappement inox, et d'importants travaux mécaniques ont été effectués. En effet, le garage de Laurent Levasseur, SRT de St Rémy sur Avre a refait les freins en 2008 et entre 2011 et 2015 le moteur, pour près de 20000 euros de factures. Le vilebrequin a été radiographié. Les chaînes de distributions, les pignons et tendeurs, coussinets de bielle, de palier, chemises, pistons et segments sont neufs. Les culasses sont celles d'origine et ont été surfacées et refaites à neuf mais pas transformées au sans plomb. Les carburateurs Weber ont été entièrement reconditionnés. Le moteur est à roder avec les précautions d'usage. Les bas de caisses ont été changés il y longtemps mais les planchers sont d'origine et très sains et les ouvrants sont bien ajustés, en revanche la peinture est en état d'usage. L'intérieur en cuir, et les moquettes ont été refaits en respectant l'origine. Cette belle GT est accompagnée d'un dossier de factures. Notons qu'elle est griffée à l'arrière « Ghibli SS », script provenant d'une 4.9L.

The Maserati Ghibli, whose sublime shape vouches for the talent of the young Giorgetto Giugiaro then with Ghia, remains amongst the masterpieces of Italian bodywork from its most beautiful era. Its mechanics were at the height of Maranello's production with a "four cam" V8 engine. With 330 hp from its engine, 4.7 litre derived from the powerful racing 450 S and thanks to the purity of its shape and fluidity of its lines, the first 1966 Ghibli reached 250km/h in fifth gear. In 1970, it received an engine which was brought up to 4.9 litre and 335 hp offering a little more torque and guaranteeing greater flexibility. The most beautiful Maserati ever produced must feature, like the Ferrari Daytona and alongside it, in any collection favouring the most beautiful and best performing sporty coupes.

The car presented was delivered by the French importer, M. Thépenier in Paris May 6th 1968 in this color combination, silver metallic and red carpets and leather, to a gentleman named M.Muschking. It is interesting to see that between 1967 and 1972, only 67 Ghiblis 4.7 coupes were imported thru the official importer. Among the client's list, it shows Claude François, Karim Aga Khan, Jean Paul Belmondo and the Baron de Zuylen, son of the founder of the prestigious "Automobile club de France".
The car is fitted with air conditioning, a stainless steel exhaust and recent major mechanical work has been carried out (cf. invoice folder by
Laurent Levasseur, at SRT in St Rémy sur Avre). In 2008 the brakes have been overhauled and between 2011 and 2015 the engine has been totally rebuilt for an amount close to 20000 €The crankshaft went thru X-ray, the timing chains, timing pinions and tensioners, rod and main bearings, sleeves, pistons and rings are brand new. The Weber carburettors and the heads have been refurbished but still run on fuel plus additive. The engine needs to be broken in as it should be. Some time ago, the rocker panels have been replaced but the original floors are really rust free and the openings are well-fitted, although the paintwork would benefit from being redone. It is accompanied by a folder of invoices in addition to its French registration documents. The "Ghibli SS" script in the back is from a 4.9L.



221 1992 PORSCHE 964 CARRERA RS

Carte grise française
French title

Châssis
N° WPOZZZ96ZNS490451

- Version sportive allégée, performances élevées
- Modèle rare
- Moteur d'origine (Matching numbers)

- *Lighter sports version, high performance*
- *Rare model*
- *Original engine (matching numbers)*

150.000 – 200.000 €

Cette voiture a été livrée neuve en janvier 1992 en Italie, à Milan, chez Car Comauto. Au cours de sa carrière, elle a connu deux propriétaires en Italie, un en Belgique qui s'en est très peu servi et enfin l'utilisateur actuel, en France. Son carnet d'entretien est tamponné, montrant un suivi régulier et à jour, avec une révision qui a été effectuée en octobre 2014 chez Porsche à Knokke-le-Zoute (facture de 1 500 €), la fameuse station balnéaire de la côte belge. La dernière facture date de novembre 2015 pour un montant de 4500 € chez Porsche en région parisienne. Le kilométrage d'origine s'élève à 69 900 km, et la voiture est équipée de son double des clés, d'un gonfleur, de ses manuels d'utilisation et d'entretien.
La Carrera RS, qui reprenait la légendaire appellation de la 2.7 RS, était une version sportive dérivée de la Carrera 2, destinée au Groupe N/GT. Dotée du moteur 3,6 litres 260 ch, elle était allégée grâce à l'usage de matériaux spéciaux et une réduction de l'équipement, selon une méthode largement maîtrisée par la marque. Son poids était inférieur de 160 kg par rapport à celui de la Carrera 2 de série, et la production a dépassé à peine 2 500 exemplaires. Il s'agit donc d'une voiture à la fois rare et performante, hautement collectionnable. Équipé de son moteur d'origine, de teinte gris polaire avec sellerie assortie, l'exemplaire que nous proposons offre, de plus, une belle présentation.

This car was delivered new in January 1992 in Milan, Italy, by Car Comauto. The car had two owners in Italy, one in Belgium, who hardly used the car, and finally the current owner in France. Its service book is stamped, a proof of a regular service, the last one was carried out in October 2014, at the Porsche service centre in Knokke-le-Zoute (invoice of € 1,500), the famous seaside resort on the Belgian coast.
The last invoice is from November 2015 and totals € 4500 at Porsche next to Paris. The original mileage shows 69,900 km, and the car comes with its duplicate keys, an inflator, and its user and maintenance manuals.
The Carrera RS, which took its name from the legendary RS 2.7, was a sport version derived from the Carrera 2, intended for Group N/GT racing. Powered by the 3.6-liter 260bhp engine, it was lightened through the use of special materials and a reduction of equipment, according to a method largely controlled by the brand. It was 160kg lighter than the Carrera 2 series, and total production hardly exceeded 2,500 units.
This car is not only rare and powerful, but highly collectible as well. Still with its original engine, in a polar grey shade with matching upholstery, the example we offer has the additional virtue of being in nice condition.





222 1952 LANCIA AURELIA B20 GT 2ÈME SÉRIE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis N° B 20 S # 1532
Moteur N° 1665

- La plus pure et la plus rare
- Bel état de présentation
- Eligible à de nombreuses épreuves historiques

- *The purest and the rarest*
- *Nice presentation*
- *Eligible for many historic events*

115.000 – 135.000 €

Les Lancia, depuis l'origine et jusqu'à ce que la marque passe sous le contrôle de Fiat, ont toujours été des automobiles exclusives, savantes et quelque peu marginales, qui reflétaient la personnalité de Vicenzo Lancia et de ses ingénieurs de talent. L'Aurelia était née, discrètement habillée en berline, en 1950. Dès l'année suivante elle se mua en un élégant coupé et en 1954 en un spider destiné au marché américain sous l'impulsion de Max Hoffman. Le cœur de l'Aurelia était un moteur dont l'architecture allait devenir un grand classique, quel constructeur d'automobiles n'a pas aujourd'hui un moteur V6 dans sa gamme. Les suspensions aussi étaient originales, en particulier à l'avant où les amortisseurs et les ressorts hélicoïdaux étaient logés dans un tube vertical faisant office de pivot de direction, rendant le débattement des roues parfaitement vertical. La B20 se déclina en six séries. Cette seconde série, équipée de son moteur 1991 cm^3, est une des 673 B20 construites en 1952. Celle-ci est sortie des chaînes Lancia le 10 mars, de couleur verte, et a été livrée en Suisse pour y être vendue à son premier propriétaire qui la garda plusieurs dizaines d'années. On la retrouve en Hollande entre les mains d'un grand collectionneur et propriétaire également de la Bentley 6,5 L de la vente. Il en a fait l'acquisition auprès de Victor Muller, célèbre fondateur de la marque Spyker. Elle est aujourd'hui dans sa livrée blanche et a conservé son intérieur en drap beige clair. Elle est dotée de la boîte au plancher, bien plus agréable d'utilisation que le levier au volant. Il est bon de rappeler que son numéro de moteur correspond à son numéro de châssis, elle est donc matching numbers. Il reste très difficile aujourd'hui de trouver une seconde série sur le marché. Celle-ci représente donc une belle opportunité d'acquérir une B20 pure et éligible dans de très nombreuses courses historiques telles que les Mille Miglia.

Lancia, since the beginning and till the brand came under the control of Fiat, had always made exclusive and innovative automobiles, which in many ways reflected the personality of Vincenzo Lancia and his team of talented engineers. The Aurelia was born, discreetly dressed as a sedan, in 1950. The following year it was transformed into an elegant coupe, and in 1954 a spider version was launched for the US market, distributed by none other than the redoubtable Max Hoffman. The heart of the Aurelia was an engine whose architecture would eventually become a classic, every significant carmaker today has a V6 engine in its range. The suspensions were also very original, especially in the front, with the shock absorbers and the coil springs housed in a vertical tube, which also acted as the steering system box, making sure that the movement of the wheels remained perfectly vertical. The B20 evolved over six iterations. This second series car, powered by its 1991cc engine was one of 673 B20s made in 1952. It rolled out of the Lancia factory on 10th March, was green in color, and was delivered in Switzerland, to be sold to its first owner who kept it for several decades. It was in Holland in the hands of an important collector, the same owner as the one of the Bentley 6,5 L of the sale. He had bought the car from Victor Muller, the famous founder of the brand Spyker. The car is now in a white livery, and has retained its light beige cloth upholstery. It has the gear lever on the floor, which is much more pleasant to use than the column shift version. It is worth noting that the engine number matches the chassis number. It is very difficult today to find a second series B20 on the market. This one represents a great opportunity to acquire a pure B20 that is eligible for numerous historic races, including the Mille Miglia.



223 1964 FERRARI 330 GT 2+2

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis N° 5409
Moteur n° 5409

- Coupé Ferrari 2+2 particulièrement abouti
- Restauration en profondeur
- Toit ouvrant rarissime

- *An accomplished Ferrari 2 + 2 Coupé*
- *Extensive restoration*
- *Rare sunroof version*

350.000 – 400.000 €

La Ferrari 330 GT 2+2 est présentée en 1964, succédant à la 250 GTE, première Grand Tourisme de la marque à proposer quatre places. On apprécie son confort, mais aussi les performances qu'apporte son V12 de quatre litres développant 304 ch. Dessinée par Tom Tjaarda pour le carrossier habituel de la marque, Pininfarina, elle surprend avec ses quatre phares avant. Dès 1965, on en reviendra à deux optiques. Affirmant sa personnalité de voiture luxueuse, elle est équipée de roues à rayons Borrani.
La voiture présentée a été vendue neuve en Californie au bien connu collectionneur Alfred Ducato via Rezzaghi Motors. Sa robe est à l'origine de couleur Nocciola 20458 A Italver ce qui s'apparente à un marron clair métallisé, légèrement plus foncé que le plus connu Oro Chiaro dans la gamme de couleurs Ferrari et la sellerie est le Pelle beige VM 3218. Elle changera deux fois de mains jusqu'en 1975, date où son troisième propriétaire fera repeindre la voiture en gris métallisé après avoir fait installer un rare toit ouvrant électrique de la marque Golde. Son travail d'adaptation du toit était si bien fait que Golde eut de très nombreuses commandes. En 1980, un certain Michael J. Tieman achète l'auto 14 000 $ avec 38 000 miles au compteur. Toujours entretenue avec soin, la voiture est présentée à White Rocks Lake Park au Texas lors du British & European Car Day en avril 2006 mais sera malencontreusement accidentée un an après à l'avant droit.

The Ferrari 330 GT 2 + 2 was launched in 1964, as a successor to the 250 GTE, the first four-seater GT to be offered by Ferrari. Other that the obvious comfort, it has that scintillating performance of a four-liter V12 developing 304bhp. Designed by Tom Tjaarda when working for Pininfarina, it surprised people by its four headlamp design. In 1965, the design was changed back to a pair of headlamps. Affirming its luxury personality, it featured Borrani spoked wheels.
The car we are offering was sold new in California to well-known collector Alfred Ducato through Rezzaghi Motors. The color of the car is a Nocciola 20458 A Italver, which resembles a metallic light brown, slightly darker than the better known Oro Chiaro shade in the Ferrari range of colors, with the upholstery a beige Pelle VM 3218. The car changed hands twice until 1975 when its third owner had the car repainted a grey metallic, after installing a rare electric sunroof from Golde. Its roof adaptation work was so well done that Golde had very many orders since. In 1980, one Michael J. Tieman bought the car for $ 14,000, with 38,000 miles on the clock then. Always carefully maintained, the car was on show at White Rocks Lake Park in Texas during the British & European Car Day in April 2006, but the car had an inadvertent crashed a year later, damaging the front right.It was in a garage in Dallas when its current owner, an Austrian collector, acquired the car,

C'est dans un garage de Dallas que son propriétaire actuel, un collectionneur autrichien, s'en porte acquéreur avec l'ambition de lui rendre son lustre d'antan. Elle franchit donc l'Atlantique en 2009 et sera entièrement restaurée dans ses propres ateliers aux côtés des autres italiennes ornant sa collection.
Une fois le châssis mis à nu et contrôlé, la carrosserie a été totalement démontée et repeinte dans sa teinte d'origine. La peinture est bien tendue et tous les ouvrants sont parfaitement alignés. Bien entendu, les chromes sont du même acabit et la sellerie a retrouvé sa belle teinte « couleur biscuit ». L'ensemble de la mécanique a été entièrement reconditionné et l'on a pu vérifier la concordance des numéros de châssis/moteur/boite via le Dati Produzione Vettura de Ferrari Classiche. La qualité du travail exécuté est sans reproche et donne à la voiture une allure luxueuse et spectaculaire. Sortant d'une longue et soigneuse restauration, la voiture est vraiment splendide dans cette teinte et surtout exclusive. Selon son propriétaire, seuls 5 modèles seraient répertoriés dans le monde avec un toit ouvrant.
Offerte dans une teinte peu commune et l'excellent état de ce modèle ne peuvent que séduire des collectionneurs exigeants.

with the ambition to restore it to its former glory. So the car crossed the Atlantic in 2009 and was completely restored in the owners own workshop, alongside other Italian cars in his collection.Once the chassis was exposed and checked, the body was completely disassembled and repainted in its original color. The painting is nice and the doors and tailgate are all perfectly aligned. The chrome is of the same level and the interior regained its beautiful color of "biscuit". The mechanicals have been refurbished and we were able to check the chassis number/engine/gearbox match through Dati Produzione Vettura Ferrari Classiche. The quality of the work is flawless and gives the car a luxurious and stunning look. Coming out of a long and careful restoration, the car is really beautiful in this shade, and is particularly exclusive. According to its owner, only 5 examples fittied with a sunroof would exist in the world. Available in an unusual color and in an nice condition, this model can only seduce very discerning collectors.











UNE DES 33 T26 ÉQUIPÉE DU MOTEUR GRAND SPORT / *ONE OF 33 EQUIPPED WITH THE T26 GRAND SPORT ENGINE*

224 1951 TALBOT LAGO T26 RECORD SPORT PAR DUBOS

Carte grise française
French title

Châssis N° 102017
Moteur N° 2654-8

- Dans son jus d'origine
- Une des 3 carrossée par Dubos
- Une des 33 T26 équipée d'usine du moteur Grand Sport

- *In a state of origin*
- *One of three bodied by Dubos*
- *One of 33 equipped with the T26 Grand Sport engine*

240.000 – 320.000 €

Fin 1946, Anthony Lago présenta son nouveau châssis Lago T26 Record à la presse. Dérivée de la Lago Spécial 23 CV d'Avant-Guerre, la Record était montée sur un châssis rallongé, passant de 295 à 312 cm et équipée avec une nouvelle suspension avant, indépendante à ressort hélicoïdal. Le moteur était le cœur de cette voiture à l'instinct sportif. La capacité de 4482 cm3 équivaut à 26 CV, d'où le nom du modèle : T26. Seulement 33 exemplaires de ces exceptionnelles T26 furent équipées du moteur Grand Sport qui développait 190 ch., alimenté par trois carburateurs et un alésage plus pointu, ce qui fut le cas du châssis 102017 de la vente. Plusieurs carrosseries d'usine étaient disponibles, élégamment proportionnées, et le long, long capot selon l'expression de 1939. Malgré un stock de carrosseries usine séduisantes, Lago and Talbot proposèrent ce nouveau châssis sur le marché. Les meilleurs carrossiers affluèrent dont Figoni, Saoutchik, Chapron ou Dubos.

La voiture T26 numéro 102017 de la vente a quitté l'usine le 16 janvier 1951 et a été livrée à son premier propriétaire, Monsieur Cazalet. Le cadre du châssis porte le numéro 3534 et a donc été équipé dès l'origine d'un moteur Grand Sport avec culasse en aluminium, des pistons Borgo et les trois carburateurs Zénith. Le moteur qui porte le numéro 2654-8 est bien celui d'origine de la voiture. Il a été entièrement refait en 2005 et a parcouru depuis environ 5000 km sans aucun problème. La boite de vitesses d'origine, qui porte le numéro 3575, est une présélective Wilson, spécialité de la marque de Suresnes. Toujours en 2005, elle avait été entièrement révisée et réglée par l'incontournable spécialiste Didier Pacic. Le pont arrière est celui d'origine avec le numéro 3539. Toute l'électricité a également été refaite en 2005. La carrosserie est signée Dubos. Longue et effilée, elle porte sur elle toute l'élégance transitoire typique des années 50. En effet le changement dans le style des carrosseries ne s'est pas fait brutalement. Le capot comporte de nombreuses ouies rappelant que le moteur est un Grand Sport. Originellement noire, la peinture a été repeinte en blanc il y a près de quarante ans. Son intérieur en cuir crème est toujours celui d'origine bien conservé. La capote a été refaite de couleur noire en opposition de teinte avec la carrosserie. Le tableau de bord est doté d'une instrumentation très complète avec un compteur à 200 km/h. Elle est équipée du très beau volant sport à lames de ressorts. D'après les renseignements recueillis auprès du Club Talbot, il n'y aurait eu que trois cabriolets carrossés par Dubos sur châssis Talbot Lago T26. Celui présenté serait le seul avec moteur Grand Sport. Il n'a connu que deux propriétaires de 1976 à 2009. Cette année-là, elle change de mains pour être vendue au propriétaire actuel, un collectionneur hollandais. Cette rare, puissante et sportive Talbot Lago, d'origine, dotée de son moteur d'origine, est une voiture de qualité et habillée par un des grands noms de la carrosserie française.

It was in late 1946 that Anthony Lago unveiled his new chassis Lago T26 Record to the press. Derived from the Lago Special CV 23 from the pre-war period, the Record was mounted on a lengthened chassis, from 295 to 312cm long wheelbase, and featured a new front suspension of independent coil springs. But it was the engine that was at the heart of this sports car. The capacity of 4482cc gave the car 26 CV in terms of taxable horsepower, which is why it was named the T26. Only 33 cars were powered by the exceptional T26 Grand Sport engine, developing an impressive 190bhp. Aspirated by three carburetors and a bigger bore, which is the case of chassis number 102 017 of our sale. Several bodies were available from the factory, all elegantly proportioned, with long hoods. Despite the attractive stock bodywork from the factory, Talbot and Lago also offered the car in chassis-only form too. The best coachbuilders flocked to make cars on this chassis, including Figoni, Saoutchik, Chapron and Dubos.

Chassis number 102017 was a T26 that left the factory on January 16, 1951 and was delivered to its first owner, Mr Cazalet. The chassis frame carries the number 3534 and has been equipped from the start with a Grand Sport engine with aluminum cylinder head, Borgo pistons and three Zenith carburetors. The engine number is 2654-8 and corresponds to the original one of the car. It was completely renovated in 2005 and has been driven for about 5000 km without any problems. The original gearbox, which bears the number 3575, is a Wilson pre-selector, a specialty of the brand from Suresnes. Also in 2005, the car was completely serviced and adjusted by the well known specialist Didier Pacic. The rear axle is original, with the number 3539. All electricals was also redone in 2005. The bodywork is signed Dubos. Long and slender, the design is the typical transitional elegance of the 1950s, as the change in style did not happen suddenly. The flank has many vents as a reference to the Grand Sport engine. Originally black in color, the car was repainted white nearly forty years ago. The car's original cream leather interior is well preserved. The hood was redone in a black shade to contrast with the body. The dashboard features full instrumentation with a meter that reads to 200 km/h. It is equipped with a beautiful sports steering wheel with spokes. According to information obtained from the Talbot Club, there must have been three convertible bodies by Dubos on the Talbot Lago T26 chassis. The one on offer would be the only one with the Grand Sport engine. It has had only two owners since 1976 to 2009. In 2009 the car changed hands, to be sold to the current owner, a Dutch collector. This rare, powerful and sporty Talbot Lago, very origina with its original engine, is a car of high quality and bodied by one of the great names of French coachbuilding.









ANDRÉ TRIGANO,
DU CAMPING AU DOUBLE CHEVRON

La vente des Citroën de la collection d'André Trigano est un évènement, car il a commencé à la constituer dans les années 1960. Il raconte sa passion.

"Le camping, c'est Trigano !" Si vous êtes né avant 1980, vous connaissez forcément ce slogan. Son auteur, c'est André Trigano qui, avec son père Raymond et son frère Gilbert, a accompagné le développement du camping en France dès les années 1930 et les congés payés, à partir d'un petit atelier de fabrication de bâches.
Le point de départ de cette superbe aventure industrielle mérite d'ailleurs d'être raconté, comme le fait notre interlocuteur : "C'était en 1936, année du Front Populaire, et j'étais un jeudi après-midi dans l'atelier, à regarder mon père et mon frère Gilbert. Est arrivée une dame qui nous a indiqué : "Mon mari est ouvrier chez Renault et, avec les nouveaux congés payés, nous avons envie d'aller à la mer. Mais l'hôtel est trop cher pour nous, alors j'aimerais vous acheter une toile, pour nous abriter." Les tentes de camping n'existaient pas, sauf pour les militaires et les alpinistes. Mon frère à répondu : "Vous voulez une sorte de tente, en fait. Vous êtes combien de personnes ?" La dame lui répond qu'ils sont quatre, et mon frère commence à faire un plan. "Et nous avons un peu de bagages," ajoute la dame. Alors mon frère dessine une abside. "Et mon mari est assez grand." Ce qui donne l'idée à Gilbert de tracer un côté vertical, avec la pointe plus haut. En fait, c'était déjà le plan de base de la tente Trigano. "Comme ça ? Revenez la semaine prochaine, elle sera prête."
La semaine suivante, la dame vient chercher sa tente et, encore une semaine plus tard, nous la voyons revenir et nous expliquer : "Nous avons monté la tente dans le jardin, et les camarades sont venus voir. Ils trouvent ça superbe et ils en veulent tous une . Ça fait 30 tentes en tout !" Et c'est ainsi qu'a commencé la fabrication des tentes Trigano."
Mais à cette époque, André Trigano caresse déjà une autre passion, l'automobile et il garde encore aujourd'hui le souvenir d'une Packard garée à Paris, dans le 17e arrondissement, inaccessible par manque de moyens. Puis la guerre vient mettre un coup d'arrêt brutal à l'activité familiale. "Nous avons dû partir vers le sud, dans l'Ariège," raconte André. "J'avais 14 ans et me suis engagé dans les partisans, parce que c'était dans ma nature." A la fin du conflit, il tombe en arrêt devant un cabriolet Citroën Traction 11 CV : "Il était immatriculé en Belgique et avait été abandonné dans un garage d'hôtel où il était resté. C'était une voiture magnifique, que les FTP ont utilisé à la Libération ; il était conduit par les plus gradés, et moi je me contentais d'une 402, qui n'avançait pas !" La vue de ce cabriolet l'impressionne durablement et l'attire irrémédiablement vers la marque au double chevron.
Mais à cette époque les préoccupations de la famille Trigano sont ailleurs ; il faut relancer l'activité. "Après la guerre, le camping a démarré très fort. Mon père et mon frère Gilbert, de 15 ans plus âgé que moi, m'avaient chargé de la partie commerciale. C'est là que j'ai trouvé le slogan, "Le camping, c'est Trigano".

The sale of Citroëns from the collection of André Trigano is a major event, as Trigano began collecting them in the 1960s. He talks about his passion.

"Le camping, c'est Trigano !" If you were born before 1980, you will have heard this slogan. It was created by André Trigano who, with his father Raymond and brother Gilbert, have been involved with the growth of camping since the 1930s and the era of paid leave. They started out in a small workshop producing tarpaulin.
The beginning of this great industrial adventure deserves to be told, by the man himself : "It was in 1936, one Thursday afternoon, I was in the workshop, watching my father and brother Gilbert. A lady arrived and said to us : « My husband works at Renault and now that we get paid leave, we would like to go to the seaside. However, the hotels are too expensive, so I'd like to buy some canvas, as a shelter. » Tents for camping didn't exist then, except for the military and mountain climbers. My brother replied « You'd like a kind of tent, then. How many of you are there ? » The lady explained that they were four, and my brother started to sketch a plan. « And we will have some luggage, » added the lady. So my brother drew a canopy. « And my husband is quite tall. » This gave Gilbert the idea of giving it one vertical side that was higher. In fact that became the basic plan of the Trigano tent. « Like this ? Come back next week and it will be ready. » The following week, the lady came to pick up her tent and a week later, she came back again to say : « We put the tent up in the garden and our friends came to have a look. They thought it was fantastic and everyone wants one. That will be 30 tents in all ! » And that is how the manufacture of Trigano tents began. »
At this time, André Trigano was already developing another passion, for the automobile. He still remembers today a certain Packard parked in the 17th arrondissement in Paris, inaccessible because of a lack of means. Then the war came, bringing the family's activities to an abrupt halt. « We had to leave and go south, to Ariège, » recalls André. « I was 14 years old and I joined the resistance, as that was in my nature. » One day, at the end of the conflict, he came face to face with a Citroën Traction 11 CV cabriolet : « It was registered in Belgium and lay in a hotel garage where it had been abandoned. It was a magnificent car, used by the FTP during the Liberation ; it had been driven by the highest ranking officials, while I contented myself with a 402, that no longer moved ! » The sight of this impressive cabriolet made a lasting impression on him and attracted him immediately to the marque of the double chevron. However, at this time, the Trigano family had other preoccupations: they had to relaunch their business. « After the war, camping took off. My father and brother Gilbert, 15 years older than me, put me in charge of the commercial side. That's when I came up with the slogan « Le camping, c'est Trigano ».

DÉBUTS EN RALLYE

Comme les affaires prospèrent, André Trigano gagne enfin assez d'argent pour réaliser son rêve, acheter une voiture : d'abord une Simca Huit puis assez rapidement une Citroën. C'est à cette époque qu'il décide de se lancer dans le rallye automobile. Après une première expérience en 1951 au Tour de France Automobile avec une Hotchkiss qui casse à Lourdes, il s'engage l'année suivante au Monte-Carlo. "J'avais une Austin A90 d'occasion et mes amis m'avaient recommandé comme coéquipier Georges Houel. Il pratiquait la moto et voulait passer à l'automobile, mais il s'est révélé un vrai casse-cou, si bien que c'est la seule épreuve que j'ai partagée avec lui ! Cela dit, nous avons obtenu un très bon résultat car nous sommes arrivés onzièmes au classement général."

André Trigano fait ensuite l'acquisition d'une Traction 15/Six avec laquelle il participe à plusieurs rallyes. Mais en 1955, l'accident au Mans de Pierre Levegh, qu'il connaît, l'incite à mettre un terme à cette discipline. "Mais j'ai gardé l'Austin Healey que j'utilisais alors. Et c'est ce qui a constitué le début de la collection. Depuis, j'ai conservé pratiquement toutes les voitures que j'avais achetées pour mon usage quotidien, tout en faisant l'acquisition de modèles dont j'avais rêvé ou qui me plaisaient."

De plus, la place de Citroën se confirme dans sa passion. "L'histoire de cette marque est fascinante et André Citroën était une homme extraordinaire. Il savait s'entourer des meilleurs ingénieurs, mais c'était aussi un visionnaire et il avait le don de la vente. J'ai eu la chance de rencontrer Jacqueline Citroën, sa fille, qui m'a raconté son histoire et sa fin dramatique. En plus, j'ai découvert par la suite certains points communs entre lui et nous, dans la façon de procéder et l'état d'esprit. Par exemple, il avait inscrit son nom sur la tour Eiffel, et de mon côté j'ai fait tracer dans le ciel notre slogan, avec un avion faisant de la fumée. Il organisait de grands banquets avec ses agents, et nous faisions de même avec nos affiliés, pour les motiver. Il lui a fallu de l'audace, pour convertir son usine à l'automobile alors que la guerre de 1914-1918 était à peine terminée. Et il en a fallu aussi à notre famille quand nous avons relancé notre commerce de tentes et de tourisme au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, à une époque où les préoccupations étaient plutôt tournées vers le souci de manger à sa faim. Ces points communs m'ont encore rapprochés de cette marque." Tant et si bien qu'André Trigano a constitué une collection dans la collection, consacrée au double chevron. "Pouvoir allier l'objet à l'homme, c'est une chance extraordinaire."

TOUTE UNE GAMME DE CITROËN

Avec aujourd'hui plus de quarante voitures, la collection comporte pratiquement un exemplaire de chaque modèle produit, de 1919 jusqu'aux années 1970, avec une prédominance des années 1930/1940, sa période préférée. Ses voitures ont une histoire, ou lui rappellent un épisode particulier : "J'ai par exemple un torpédo C4 G qui correspond au modèle que nous avions utilisé pendant l'Exode. Nous étions tombés en panne vers Cahors, et avions poursuivi la route en B14, donc j'ai plus tard acheté aussi ce modèle." Une partie du voyage s'effectuera en compagnie d'une future vedette de l'écran et de la c hanson, Serge Reggiani.

Nous avons évoqué plus haut le cabriolet Traction des FTP et, après la guerre il repère un cabriolet Traction 11 B comme celui dont il rêve. Il part à la recherche du propriétaire et découvre qu'il s'agit d'un pharmacien de Foix, du nom de Magnol, qui a acheté neuf ce beau cabriolet. Caché pendant la guerre, il a échappé aux réquisitions et a même été sauvé d'un vol. Magnol se prend d'affection pour André Trigano à tel point qu'il le

A DEBUT IN RALLYING

As the business took off, André Trigano finally earned enough money to fulfil his dream, and buy himself a car : firstly a Simca Huit and then a Citroën. At this point he decided to try his hand at rallying. After his first experience in 1951, taking part in the Tour de France Automobile in a Hotchkiss that broke down at Lourdes, he entered the Monte Carlo rally the following year. « I had a second-hand Austin A90 and some friends suggested Georges Houel as a teammate. He was a motorcycle rider who wanted to start racing cars, but he proved to be a real daredevil and that was the only event I shared with him ! That said, we did rather well, finishing eleventh overall."

André Trigano then bought a Traction 15/Six, using it to take part in several rallies. However, following the accident of his friend Pierre Levegh at Le Mans in 1955, he chose to stop his involvement in this discipline. « But I kept the Austin Healey that I was driving. And that was the start of my collection. Since then, I have kept almost all the cars I've bought for everyday use, while also buying models I like or have a particular fondness for. »

Citroën has a special place in his heart. « The story of this marque is fascinating and André Citroën was an extraordinary man. He knew to surround himself with the best engineers, but he was also a visionary and he knew how to sell. I had the chance to meet his daughter, Jacqueline Citroën, who told me his story and its dramatic end. Subsequently I discovered that we had certain things in common, in our outlook and how we went about things. As an example, he inscribed his name on the Eiffel Tower, while I had our slogan traced in the sky, with the smoke from an aeroplane. He organised grand banquets with his agents, and we did the same with our affiliates, as a way to motivate them. It required a certain boldness to convert his factory to automobile production when the 1914 – 1918 had scarcely finished. The same could be said about our family, when we re-launched our tent and tourist business straight after the second world war, at a time when people were more preoccupied with getting enough to eat. These shared concerns brought me closer to this marque. » So much so that André Trigano created a collection within a collection, dedicated to the Double Chevron marque . « To unite the object with the man, that's an extraordinary opportunity. »

THE WHOLE CITROËN RANGE

With over forty cars today, the collection has an example of nearly every model produced, from 1919 through to the 1970s, with an emphasis on the 1930s and 1940s, his favourite era. His cars all tell a story, or remind him of a particular event : « For example, I have a C4 G Torpedo that corresponds to the model we used during the Exodus. We had broken down near Cahors, and carried on our route in a B14, a model I later bought as well. » One part of the journey was made in the company of a future singer and star of the screen, Serge Reggiani. We mentioned earlier the FTP's Traction cabriolet, and after the war, Trigano spotted a Traction 11B cabriolet just like the first one he saw. He set off in search of the car's owner who he discovered was a pharmacist from Foix, by the name of Magnol, who had bought the handsome cabriolet new. Hidden during the war, the car had escaped requisition and even been saved from a theft. Magnol took a liking to André Trigano to such an extent that he designated him the beneficiary of his cabriolet after his death. That is how the car came to be in Trigano's collection in 1978. « He wanted it to go to someone who would look after it. This car left the factory in July 1939



Droits réservés

Droits réservés



3ème TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE 1953

DE NICE A NICE

désigne comme bénéficiaire du cabriolet après son décès. C'est ainsi que la voiture rejoint en 1978 la collection Trigano. "Il voulait qu'elle soit chez quelqu'un qui en prenne soin. Cette voiture est sortie d'usine en juillet 1939 et je trouve que c'est la plus réussie de toutes les Citroën produites." C'est la plus belle pièce de la collection.
Son attachement aux Traction 15-Six, voiture qu'il a particulièrement appréciée pendant ses rallyes, se manifeste par plusieurs modèles, dont une rare familiale et une version Oléo, celle dont la suspension arrière hydropneumatique préfigurait celle de la DS. Il possède également un ravissant coupé Traction 7C de 1935 : "A l'époque, on disait que cette voiture était le cadeau qu'un homme faisait à sa maîtresse en cas de rupture ! Une voiture très élégante, très féminine." Certaines autos ont gardé leur mystère, comme une Rosalie familiale trouvée chez un casseur et dont il s'est toujours demandé s'il s'agissait d'un taxi ou d'une voiture de maître.
"La particularité de cette limousine, c'est que j'ai retrouvé dedans un revolver, sans chargeur. Que faisait-il là ? D'ailleurs, à propos de Rosalie, j'ai vu un jour Jacqueline Citroën pleurer devant ce modèle. Son père en était très fier, m'a-t-elle dit."
André Trigano n'est pas du genre à rester les deux pieds dans le même sabot et, en plus de ses activités professionnelles, il s'est impliqué dans la vie publique et a été réélu en 2014 pour la huitième fois maire de sa commune, alors qu'il était âgé de 88 ans ! "Chaque fois que j'ai remporté une élection, je me suis offert une voiture," avoue-t-il. "Je les ai toutes gardées, et il y a bien sûr des Citroën dans le lot, comme par exemple une CX Prestige. Contrairement aux hommes politiques, je n'avais pas besoin de me cacher, les gens connaissait mon histoire et ma passion."
La collection comporte des pièces plus récentes, comme un prototype M35 à moteur rotatif, un coupé SM à injection ou une rare BX 4TC, machine de course à transmission intégrale mise au point par la marque pour s'engager en Groupe B. Elle lui a été donnée par l'usine. Et sa Méhari 4x4 n'affiche que 1 705 km !

and to my mind, it's the most successful Citroën ever produced. » This is the most beautiful car in the collection.
His attachment to the Traction 15-Six, a car he particularly enjoyed rallying, is present in various models, including a rare family car and an Oléo version with rear hydro-pneumatic suspension that predates the DS. He also owns a stunning Traction 7C coupé from 1935 : « At the time, it was said that this car was the gift a man gave to his mistress when they broke up ! A very elegant car, very feminine. » Certain cars have kept their mystery, such as a Rosalie family car found at the breaker's yard, which he has always wondered if it was a taxi or a chauffeur driven car. « What is interesting about this limousine is that I found a revolver in it, without its charger. What was it doing there ? Concerning the Rosalie, I once saw Jacqueline Citroën crying in front of this model. Her father was very proud of it, she told me. »
André Trigano has never been the type to rest on his laurels, and in addition to his professional activities, he has always been involved in public life. In 2014 he was re-elected for the eighth time as mayor of his commune, at the age of 88 years ! « Every time I have won an election, I have bought myself a car, » he declared. « I have kept them all, and naturally there are Citroëns amongst them, for example, a CX Prestige. Unlike most politicians, I don't need to keep myself hidden away. People know my story and my passion. »
The collection includes more recent cars, such as an M35 prototype with rotary engine, an SM coupé with injection and a rare BX 4TC, a racing machine with four-wheel drive developed for the marque to participate in Group B. It was given to him by the factory. And there is also his Mehari 4x4 with just 1 705 km on the clock !

© Maurice Louche

UNE PASSION PARTAGÉE

"Vous vous souvenez peut-être que, à la fin des années 1970, il y a eu l'affaire des "boat-people", qui fuyaient le Viêt-Nam. Nous en avons recueilli 50 dans notre village de Mazères et je me suis attaché à deux d'entre eux, qui sont venus finalement travailler dans la collection. L'un d'eux est devenu mon chef de garage, mon homme de confiance et il gère les restaurations et l'entretien des autos. Il est aussi perfectionniste que moi ! Il m'aide aussi à les faire rouler. Quand je rentre à Mazères, toutes les fins de semaine, il prépare deux voitures, dont une Citroën, et de préférence qui sortent de restauration, pour les essayer. Il y a environ 30 km entre mon domicile et la mairie et nous les parcourons en voiture ancienne."
Généreux de ses voitures, André Trigano n'a jamais souhaité ouvrir un musée. "Je ne pouvais pas imaginer gagner de l'argent avec ma passion. Alors j'ai ouvert la collection gratuitement aux visites, en particulier aux écoles et aux aînés." Alors avec une telle passion, pourquoi vendre aujourd'hui ? "J'ai 90 ans et deux fils qui ne s'intéressent pas à l'automobile," explique-t-il. "L'entretien de la collection est coûteux et, sur mes 140 voitures, j'ai décidé d'en vendre une quarantaine, ce qui nous donnera les moyens de restaurer les dernières qui ne sont pas en état. Et comme il fallait se couper de quelque chose, j'ai choisi un thème cohérent, Citroën. Pour le moment, je garde les voitures d'autres marques, Delahaye, Lancia..."
Spontané et pétillant, André Trigano partage volontiers sa passion : "J'ai eu beaucoup de chance. Bien sûr, j'ai dû montrer de la pugnacité, mais vous savez, nous sommes tous pareils et quand on a vu la guerre et qu'on s'en est sorti, il faut rester modeste." En tout cas, sa décision de se séparer de ses Citroën va permettre aux amateurs d'avoir accès à des voitures intéressantes, dont certaines sont entre ses mains depuis plusieurs dizaines d'années. Saines et bien préservées, elles ont un point commun : c'est la passion de la marque qui les a réunies !

A SHARED PASSION

« You might remember perhaps, at the end of the 1970s, the business of the boat people fleeing Vietnam. We welcomed fifty into our village, Mazères, and I became very attached to two of them, who eventually came to work for the collection. One of them has become my garage manager, my trusted man who oversees the restoration and maintenance of the cars. He is as much a perfectionist as me ! He also helps me keep them running. When I come back to Mazères, at the end of every week, he prepares two cars, one a Citroën, preferably ones that just have been restored, for me to drive. It is around 30 km from my home to the town hall and we do that journey in an old car. »

Generous with his cars, André Trigano has never wanted to open a museum. « I couldn't imagine earning money from my passion. I open up the collection free of charge to visitors, especially schools and older people. » So, with such a passion, why sell today? « I am 90 years old and have two sons who aren't interested in cars, » he explains. « Maintaining the collection is costly and out of 140 cars, I have decided to sell around 40, which will give us the means to restore the last cars needing work. And as it was necessary to lose something, I decided to pick a coherent theme, Citroën. For the moment, I will keep the other marques, Delahaye, Lancia... »
Spontaneous and full of life, André Trigano likes to share his passion : « I have had a lot of luck. Of course, I have had to be pugnacious at times, but you know, we are all the same, and when you have been through the war and survived, you must remain modest. » In any case, his decision to part with his Citroëns will give enthusiasts access to these interesting cars, including some that he has owned for several decades. Sound and well preserved, they all have one thing in common : a passion for the marque that has brought them together !



INDEX

1920 **CITROËN 10 HP TYPE A TORPÉDO** 315
1922 **CITROËN 5 HP TYPE C TORPÉDO** 314
Ca. 1925 **CITROËN B12 LIMOUSINE “WOODY”** 339
1926 **CITROËN 5 HP C3 TORPÉDO “TRÈFLE”** 328
1926 **CITROËN B12 TORPÉDO COMMERCIAL** 338
1928 **CITROËN B14 G LIMOUSINE** 337
1929 **CITROËN AC4 LIMOUSINE** 306
Ca 1929 **CITROËN P19 CHENILLETTE KÉGRESSE** 316
1930 **CITROËN AC4 LIMOUSINE** 347
1930 **CITROËN C6 LIMOUSINE** 343
1931 **CITROËN C4 F BERLINE** 341
1931 **CITROËN C4 G COACH** 340
1932 **CITROËN C4 G TORPÉDO** 312
1933 **CITROËN C4 G MFP TORPÉDO** 329
1934 **CITROËN ROSALIE 8A COMMERCIALE** 346
1934 **CITROËN ROSALIE 8A BERLINE** 305
1935 **CITROËN TRACTION 7C COUPÉ** 311
1936 **CITROËN ROSALIE 11 UA LIMOUSINE** 313
1936 **CITROËN TRACTION 7C BERLINE** 345
1939 **CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET** 332
1939 **CITROËN TRACTION CABRIOLET 11 BL** 310
1949 **CITROËN TRACTION 15-SIX BERLINE** 304
1952 **CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE** 308
1953 **CITROËN TRACTION 11 B BERLINE** 309
1953 **CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE** 342
1954 **CITROËN TRACTION 15-SIX D FAMILIALE** 317
1954 **CITROËN TRACTION 15-SIX H BERLINE** 330
1959 **CITROËN 2 CV AZ** 324
1961 **CITROËN 2 CV SAHARA** 348
1964 **CITROËN 2 CV AK 350 FOURGONNETTE** 336
1964 **CITROËN AMI 6 BERLINE** 302
1968 **CITROËN ID 19** 303
1968 **CITROËN ID 21 F BREAK** 319
1969 **CITROËN AMI 8 BERLINE ET UN SOLEX** 327
1969 **CITROËN DS 21 M PRESTIGE** 331
1969 **CITROËN DS M 21 PALLAS** 318
1971 **CITROËN M35 PROTOTYPE N°417** 325
1973 **CITROËN AMI SUPER** 326
1973 **CITROËN SM INJECTION** 320
1974 **CITROËN DS 23 IE PALLAS** 333
1976 **CITROËN CX 2200 PRESTIGE** 321
1980 **CITROËN MÉHARI 4X4** 307
1984 **CITROËN VISA 1000 PISTES** 323
1986 **CITROËN BX 4TC** 322
1987 **CITROËN 2 CV AZKA** 301
1988 **CITROËN CX GTI TURBO 2** 334
1990 **CITROËN 2 CV 6 CHARLESTON** 335
2007 **CITROËN C6 V6 2.7 HDI SEDAN** 344

Nous vous remercions de noter que certains véhicules auront fait l’objet de soins cosmétiques et/ou mécaniques entre la rédaction du catalogue et l’exposition, n’hésitez pas à nous consulter pour en avoir le détail.

Please note that some cars may have undergone body or mechanical repair work between the production of the catalogue and the viewing, so please feel free to contact us for further details.

Photos collection André Trigano : Dirk de Jager

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

301 1987 CITROËN 2 CV AZKA



Carte grise française
French title

Châssis N°
VF7AZKA00KA206940

- 1ère main !
- 11 206 km d’origine !
- Très bel état de conservation

- *One owner!*
- *11 206 km from new!*
- *Beautifully conserved condition*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après sa présentation en 1948, la 2 CV a connu de multiples améliorations qui ont permis à ce prodige une durée de vie exceptionnelle: la production a cessé dans l'usine de Levallois en février 1988 mais elle s'est encore poursuivie deux ans à Mangualde, au Portugal. L'arrêt officiel de la fabrication date du 27 juillet 1990, après une production de 5 114 961 exemplaires, ce qui en fait de loin la Citroën la plus produite de l'histoire de la marque.
La 2 CV présentée ici est une première main, achetée neuve par André Trigano, et elle n'affiche que 11 206 km d'origine ! La présentation est donc quasiment neuve, avec sa peinture blanche et son intérieur en tissu façon écossais ne montrant que des traces discrètes d'utilisation.
Il est rare de trouver un exemplaire avec un historique aussi limpide, ce que ne manquerons pas d’apprécier les amateurs de cet « Art de vivre ».

Following its appearance in 1948, the 2CV benefited from numerous ongoing improvements that gave this masterpiece an exceptionally long life: production ceased in the Levallois factory in February 1988, but continued for a further two years at Mangualde in Portugal. The official date for the end of production was 27 July 1990, after a run of 5 114 961 examples, making it the best-selling Citroën by far in the marque’s history.
The 2CV presented here is a one-owner car, acquired new by André Trigano, which has covered just 11 206 km from new ! It is therefore presented in as-new condition, in white, with tartan fabric interior showing only the slightest signs of use. It is rare to find an example with such clear history, which will not go unnoticed by enthusiasts of this « Art de vivre » (way of life).





302 1964 CITROËN AMI 6 BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis N° 9325334
Moteur N° 0293018916

- Rare dans cet état
- Dessin original
- Nombreux accessoires

- *Rare in this condition*
- *Original design*
- *Numerous accessories*

6.000 – 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Avec sa lunette arrière inversée, inclinée parallèlement au pare-brise, pour améliorer le confort des passagers à l'arrière et faciliter l'accès au coffre, l'Ami 6 n'a pas manqué d'étonner lors de sa présentation en 1961. Celle que l'on appelait populairement la « 3 CV » vient donc apporter une offre intermédiaire entre la 2 CV et la DS. Tout en conservant la robustesse de la première dont on retrouve nombre de caractéristiques, elle apporte une finition supérieure. Le poids ayant augmenté par rapport à celui d'une 2 CV, le moteur voit donc sa cylindrée poussée à 602 cm³, et développe 25.5 ch sur notre modèle. Cette voiture était immatriculée en 1984 dans la région de Rambouillet. On retrouve ensuite sa trace en Côte d'or où elle bénéficie en 2009 d'une peinture neuve d'un bleu ciel très « sixties ».
La sellerie en tissu rouge, récemment refaite à neuf, s'y adapte très bien et on constate l'état remarquable de l'intérieur : le tableau de bord et les instruments semblent neufs. De plus, elle dispose de rares accessoires d'époque tels que la calandre « Gégé », mais aussi d'une galerie de toit en aluminium ou encore de la radio « radioën » intégrée au tableau de bord. La même année, les roulements ont été changés, le maitre-cylindre de freins a été remplacé, ainsi que la bague arrière de vilebrequin. Voiture populaire, il est aujourd'hui très rare de trouver un tel exemplaire dans un si bel état, a fortiori équipée de tels accessoires.



With its reversed rear window, tilted parallel to the windshield to improve passenger comfort at the rear and facilitate access to the boot, the Ami 6 surprised everyone on its launch in 1961. The car popularly known as the "3 CV", was the intermediate model between the 2CV and the DS. While maintaining the robustness and many features of the first, the Ami 6 offered a superior finish. As it was heavier than the 2CV, the engine therefore needed an increase of its capacity to 602cc, developing 25.5bhp on the car on offer. This car was registered in 1984 in the Rambouillet area, near Paris. The car landed up in the Cote d'Or region, where in 2009 the car received repainted in a very Sixties' sky blue.
The upholstery in red fabric newly redone adapts very well and we can acknowledge the remarkable condition of the interior: the dashboard and instruments seem like new. Moreover it features some rare vintage accessories such as the "Gege" grille, an aluminum roof rack and a "radioën" radio integrated into the dashboard.The same year, the bearings were changed, the master cylinder brake was replaced as well as the crankshaft's rear ring. A very popular car, today it is very rare to find one in such a beautiful state even more when fitted with such accessories.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

303 1968 CITROËN ID 19

Carte grise française
French title

Châssis N° 3796718
Moteur N° DV 0328021617

- Coloris sympathiques
- Intérieur bien préservé
- Modèle intéressant

- *Lovely colour scheme*
- *Well preserved interior*
- *Interesting model*

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La DS était une réussite esthétique et technique mais, dans la gamme Citroën, elle se trouvait bien loin de la modeste 2 CV, surtout avant l'apparition de l'Ami 6, en 1961. Pour la marque du Quai de Javel, il était donc nécessaire d'envisager une version plus accessible, pour éviter de se couper d'une trop grande partie de sa clientèle. Ce sera l'ID qui, tout comme sa devancière, adoptait une appellation dont les lettres formaient phonétiquement un mot.
L'ID fait son apparition au Salon de l'Auto 1956 et reprend exactement la forme générale de sa sœur plus prestigieuse. Mais elle est équipée d'un moteur moins puissant et d'un système hydraulique plus limité: la boîte est entièrement mécanique et la direction et les freins sont dépourvus d'assistance, si bien que le petit bouton de freinage laisse place à une classique pédale suspendue. A l'intérieur, la finition et la planche de bord sont simplifiés. Techniquement moins complexe que la DS, l'ID sera appréciée pour un usage plus utilitaire, tout en offrant le statut lié à la forme de la voiture. Ses diverses évolutions ne changeront pas cette personnalité.



Repeinte récemment sur une base saine, l'ID 19 proposée ici offre une présentation très correcte, dans sa teinte d'origine AC421CO. L'intérieur est en tissu orange, couleur typique de l'époque de la voiture, et il apparaît particulièrement bien préservé, sans trace d'usure importante. Le compteur affiche 63 280 km et il faudra juste prévoir un remplacement des joints de carrosserie. Cette voiture est une belle représentante de la petite sœur de la DS.

Aesthetically and technically, the DS was a triumph but, as part of the Citroën range, it was a long way behind the modest 2 CV, particularly before the introduction of the Ami 6 in 1961. For the Double Chevron marque, it became necessary to offer a more accessible version, to avoid distancing itself from much of its clientèle. This would be the job of the ID which, like its predecessor, adopted a name using letters forming a word phonetically.
The ID first appeared at the Paris Motor Show in 1956 and took on the exact form of its more prestigious sister. It had, however, a less powerful engine and a more limited hydraulic system: the gearbox was entirely mechanical and the steering and brakes lacked assistance, with the small brake button giving way to a more conventional hanging pedal. Inside, the dashboard and level of finish was simplified. Technically less complicated than the DS, the ID appealed for a more everyday use, while still offering the status afforded by the shape of the car. The various changes had not altered its personality.

Recently repainted over a sound base, the ID 19 in the sale offers a correct presentation, in its original colour AC421CO. The interior is in orange fabric, typical of the era for this car, and it appears to be particularly well preserved, with no major sign of wear. The odometer displays 63 280 km and the body seals will need replacing. This car is a lovely example of the DS's little sister.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

304 1949 CITROËN TRACTION 15-SIX BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis N° 690855
Moteur N° PL02118

- Présentation correcte, probablement deuxième main
- Agrément du six cylindres
- Haut de gamme Traction

- *In good condition, probably a two owners from new*
- *The more powerful six-cylinder version*
- *Top-range model of the Traction*

25.000 – 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

"Une routière incomparable" : c'est ainsi que la publicité Citroën vante les mérites de son vaisseau amiral. Ce compliment n'est pas usurpé : celle que l'on appelle alors "la 15" est capable d'en remontrer à bien des voitures de marques plus prestigieuses, tant ses qualités routières sont supérieures à la moyenne. Présentée quatre ans après le lancement de la Traction, cette version haut de gamme est dotée d'un six cylindres 2,8 litres qui en améliorent les performances. Elle bénéficie également d'un intérieur plus luxueux.

D'après sa carte grise, la 15-Six que nous présentons serait une deuxième main, la première immatriculation datant du 15 mai 1949, suivie de l'achat en 1988 par André Trigano. D'ailleurs, elle est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine. Il s'agit d'une version à malle plate, que son propriétaire a équipée d'un porte-bagages extérieur pour compenser le volume du coffre relativement limité. La voiture comporte d'autres accessoires, comme des entourages de feux arrière spéciaux ainsi que des déflecteurs de portes. Du côté de la carrosserie, la peinture est ancienne et de petites traces de corrosion apparaissent au bas des portes. Le moteur vient d'être complètement refait et son compartiment a été repeint par la même occasion. La boîte de vitesses a également été revue. L'intérieur se présente correctement, les sièges et les contreportes ayant été refaits récemment. Le compteur affiche 23 635 km.
Avec son faible nombre de propriétaires et sa mécanique entièrement refaite, cette 15 Six constitue une excellente occasion de s'offrir le haut de gamme Traction.

"Unparalleled on the road" was how Citroën's advertising touted its flagship model. This exaggeration was not unjustified: the "15" as it was called, could easily keep pace with the models from some of the most prestigious of car brands then, as its driving qualities were well above average. Launched four years after the launch of the Traction, this top-range version featured a six-cylinder 2.8-liter engine that markedly improved performances. It also boasted a more luxurious interior.

According to the logbook, this 15-Six that we are offering only had two owners from new, with the first registration dating from May 15, 1949, followed by the purchase of this car by André Trigano in 1988. Moreover, it comes with its original handbook. This is a flat trunk version; its owner equipped it with an external luggage rack to compensate for the relatively small volume of the boot. The car includes other accessories, such as special rear lamps surrounds and deflectors on the doors. As regards the body, the paint is old and small traces of corrosion appear at the bottom of the doors. The engine has been completely redone and the compartment was repainted at the same time. The gearbox has also been overhauled. The interior is in correct conditions, as the door trim panels and the seats have been redone recently. The odometer counter shows 23,635 km.
With its limited number of owners and with completely redone mechanicals, this 15-Six is an excellent opportunity to own a top-range Traction.













COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

305 1934 CITROËN ROSALIE 8A BERLINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 818537
Moteur N° A03608

- Belle restauration
- Joli choix de teintes

- *Beautifully restored*
- *Nice choice of colors*

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Les 8, 10 et 15 CV présentées au Salon de Paris 1932 vont rapidement prendre l'appellation "Rosalie", à la suite des records établis par des versions modifiées et portant ce même prénom. La Rosalie est en quelque sorte l'aboutissement de la première période Citroën, avant la Traction. Même si elle repose encore sur un châssis séparé, sa carrosserie en acier se rapproche un peu plus d'une structure monocoque et sa calandre très légèrement inclinée prend une forme incurvée vers le bas, avec deux chevrons qui la traversent à partir de 1933 et qui rappellent la première activité d'André Citroën, la fabrication d'engrenages en chevrons. En version 8 CV, la Rosalie est équipée d'un quatre-cylindres 1 452 cm3 développant 32 ch, ce qui lui permet d'atteindre 90 km/h, les deux derniers rapports de boîte étant synchronisés.



Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète, avec peinture refaite entièrement, de même que l'intérieur dont la sellerie a été restaurée en tissu à petits carreaux et les moquettes rénovées également. Le tableau de bord, qui reprend la même présentation que celui des C4, est impeccable et complet, avec tous ses instruments. Le pare-brise peut être entrouvert pour améliorer la ventilation de l'habitacle, grâce à une molette au-dessus de la planche de bord. L'ensemble est de qualité, avec une présentation impeccable dans sa teinte vert foncé avec ailes noires. La voiture est équipée d'une malle Coquille et les feux arrière sont des éléments de Traction. Elle est bien chaussée de Michelin X. Cette jolie petite voiture se prêtera volontiers aux balades que le nouveau propriétaire ne manquera pas d'effectuer, en famille ou avec ses amis.

The 8, 10 and 15 CV presented at the Paris Salon of 1932 will all soon be called "Rosalie", following the records set by the modified versions and bearing the same name. Rosalie was considered the culmination of the first Citroën period before the Traction Avant. Although it was still based on a separate chassis, the steel body was one step closer to a monocoque structure. The very slightly sloping grille was developed into a curved shape downward, with the famous two chevrons crossing the grille, which appeared in1933 as a reminder of the first activity of Andre Citroen, the manufacture of gears. In the 8 CV version, the Rosalie had a four-cylinder developing 32bhp from 1452cc, which gave the car a 90 km/h top-speed, with the last two gear ratios being synchronized.

This car has been completely restored with the paint completely redone, as well as the inside which was restored with fabric upholstery, with small squares, and the renovated carpets. The dashboard using the same shape as the C4's, is spotless and complete with all its instruments. The windshield can be opened partially to improve ventilation of the cabin, thanks to a knob on the top of the dashboard. With a flawless presentation in its dark green shade and black wings, the car is equipped with a shell trunk and its tail lamps are from the Traction Avant. Tyres are Michelin X. This pretty little car will be perfect for nice drives for its new owner with family and friends.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

306 1929 CITROËN AC4 LIMOUSINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 48261
Moteur N° 77487

- Trois propriétaires depuis 1955
- Restauration ancienne sur base saine
- Intérieur de belle facture

- *Three owners since 1955*
- *Older restoration on a sound base*
- *Finely crafted interior*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après la B14, Citroën franchit un pas de plus avec les AC4 et AC6, qui seront rapidement dénommées simplement C4 et C6. Sur ces nouveaux modèles, l'influence américaine apparaît de façon encore plus évidente et Citroën ne souhaite pas se contenter du marché français. La ligne est plus moderne avec une ceinture de caisse plus basse, et la mécanique est elle aussi améliorée : la cylindrée du moteur passe à 1 628 cm³ avec un vilebrequin à trois paliers (au lieu de deux) et un système de refroidissement par pompe à eau remplace l'ancien thermosiphon plus aléatoire.
Comme de coutume chez Citroën, la nouvelle voiture sera déclinée en nombreuses carrosseries, de la berline classique au torpédo et au cabriolet, sur deux dimensions d'empattement.



La présente C4 limousine a été achetée par André Trigano en 1982, alors que le précédent certificat d'immatriculation datait de 1955, et qu'il comportait aussi un numéro situé dans le sud de la France, dans la Drôme. Cette voiture n'a donc connu que deux propriétaires avant d'en trouver un nouveau en la personne du mécanicien de notre collectionneur. Avec un compteur qui affiche 33 544 km, elle a bénéficié d'une restauration ancienne sur une base saine et arbore un bel intérieur en tissu, refait et bien conservé. Pour faciliter la conduite dans la circulation moderne, des clignotants plus récents (modèle 2 CV) ont été posé sur les montants arrière. Il s'agit de la C4 dans sa première version, dépourvue de pare-chocs, avec une finition simple et l'ancien tableau de bord dans un ovale central, dont l'allure désuète ne manque pas de charme.

After the B14, Citroën went one step further with the AC4 and AC6, which will follow the simple model names of C4 and C6. On these new models, the American influence appears even more and Citroen does not want to settle only for the French market. The line is more modern with a lower beltline and the mechanicals are also improved: the engine displacement goes up to 1628cc with a crankshaft with three bearings (instead of two) and a cooling system by water pump replaces the old thermosiphon system. As usual at Citroën, the new car will be offered with several body styles, from the classic sedan, the Torpedo to the convertible, with two wheelbase lengths.

This C4 limousine was bought by André Trigano in 1982, while the previous registration certificate dated from 1955 with a registration number from the south of France, in the Drôme region. Consequently, this car just had two owners before finding a new one in the person of our collector. With a counter showing just 33,544 km, the car features an older restoration on a sound basis and features a beautiful interior in fabric, which has been redone and is well preserved. For easier driving in modern traffic, more recent indicators (from the 2CV) were fixed on the rear pillars. This is the C4 in its first version, devoid of bumpers, with a simple finish and the old dashboard featuring a central oval, whose antiquated appearance has a lot of charm.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

307 1980 CITROËN MÉHARI 4X4

Carte grise française
French title

Châssis N° 00CE0445
Moteur N° 25331

- Un seul propriétaire
- 1 705 km d'origine, état neuf !
- Modèle rare

- *One owner*
- *1,705 km from new, in a mint condition!*
- *Rare model*

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Devant le succès de la Méhari, voiture « tous usages » idéale, Citroën décide d'en améliorer les capacités de franchissement avec une version à quatre roues motrices. Le moteur reste celui d'origine mais un système de transmission aux roues arrière est ajouté, avec un réducteur et un blocage de différentiel ; comme la voiture est légère, elle se joue de tous les terrains. Le constructeur espère décrocher des marchés de flottes liés à l'armée, les pompiers, l'agriculture ou l'exploration pétrolière (comme cela avait été le cas avec la 2 CV Sahara dont la Méhari 4x4 est une sorte d'héritière), mais ces espoirs seront vains, si bien que la production va rester confidentielle, ne dépassant pas 1 213 exemplaires.

Given the success of the Mehari "all purpose" car, Citroën decided to improve the off-road ability of the vehicle with a version featuring four-wheel drive. The engine remained the original one but a transmission system to the rear wheels was added with a reduction gear and a differential lock. As the car was lightweight, it worked for all terrains. The manufacturer had hoped to win fleet contracts for the military, firefighters, agriculture or oil exploration (as was the case with the 2CV Sahara 4x4, of which the Mehari was a sort of heir), but these hopes were in vain, so production remained very limited, with just 1,213 units made.



La Méhari 4x4 de la collection Trigano est vraiment exceptionnelle : achetée neuve en mai 1980 au nom de la société, elle n'a parcouru que 1 705 km, ou 10,7 heures au compteur des heures qui équipe la voiture, comme certains utilitaires. Elle est donc dans un état d'origine proche du neuf, ce qui est rarissime sur les voitures de ce type. Elle comporte tous les instruments de tableau de bord spécifiques à ce modèle, dont un compte-tours avec zone rouge à 6 500 tr/mn. A droite du volant, trois leviers à boule blanche, noire et rouge permettent de commander les 4 roues motrices et le réducteur. La voiture est équipée d'une roue de secours sur le capot avant, ce qui était possible en option, ainsi qu'un pare-chocs avant avec protection des phares. Elle dispose, en outre, de ses carnets d'origine.
La Méhari 4x4 est une voiture rare en soi ; elle l'est encore plus dans cet état de préservation superbe, avec aussi peu de kilomètres au compteur. Une véritable exception !

The Méhari 4x4 from the Trigano collection is truly stunning: bought new in May 1980 on behalf of the company, it has covered only 1,705 km, or about 10.7 hours as per the timing counter that came with the car, as was the case with some utility vehicles. It is therefore in as good as in a new condition, which is very rare on such cars. It features an array of specific instruments, including a tachometer with the redline at 6500rpm. To the right of the steering wheel, there are three levers in white, black and red, which are for the control of the 4-wheel drive system. The car is equipped with a spare tyre on the front bonnet, which was optional, and a front bumper with headlamp protection. It has, moreover, its original manuals. The Méhari 4x4 is a rare car by itself. It is even more stunning in this state of preservation, with so few kilometers on the odometer. A really exceptional car!

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

308 1952 CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 595948
Moteur N° AJ16173

- ➤ Restauration ancienne bien préservée
- ➤ Un seul propriétaire de 1956 à 2007
- ➤ Une des dernières versions «malle plate»

- ➤ *Older restoration, but well preserved*
- ➤ *One owner from 1956 to 2007*
- ➤ *One of the last "flat trunk" versions*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Elle s'est révélée une merveilleuse grande routière, capable de tenir tête à des voitures beaucoup plus puissantes grâce à un comportement remarquable. Pourtant, la Citroën Traction aurait pu être un échec cuisant, tant elle adoptait de solutions techniques alors peu usitées : traction avant, carrosserie monocoque, suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique, moteur culbuté, le tout sous une ligne de carrosserie beaucoup plus basse et élancée que les "caisses carrées" sillonnant les routes des années 1930. Aujourd'hui, la Traction est très appréciée des collectionneurs par sa conception moderne, sa ligne très réussie, sa facilité d'utilisation et la bonne disponibilité des pièces.



Achetée en novembre 2007, cette Traction 11 BL à malle plate appartenait à son précédent propriétaire depuis 1956 ! Elle était alors immatriculée dans l'Ariège. Cette Traction présente une restauration ancienne qui a été très bien conservée : la peinture est encore belle, la caisse très saine et l'habitacle, refait en drap, en état très correct. Le compteur affiche 73 000 km. Dans sa sobre teinte noire avec ses jantes coquille d'œuf et son intérieur classique, c'est un bel exemplaire de Traction dans sa version légère, moins spacieuse mais légèrement plus performante que sa grande sœur à caisse large. De plus, il s'agit d'un des tout derniers exemplaires à malle plate à l'arrière, puisque la version bombée est apparue en juillet 1952. Le couvercle de roue de secours, associé aux pare-chocs courbes, donne à la voiture une allure plus désuète et entraîne dans un voyage dans le temps plus marqué.

It proved to be a wonderful grand tourer, capable of matching up to much more powerful cars thanks to its remarkable dynamics. Yet the Citroën Traction Avant could have been a dismal failure, as it adopted technical solutions that were little in use then: front-wheel drive, monocoque, four independent suspensions with torsion bars, hydraulic brakes, push-rod engine and featuring a body that was much lower and sleeker than the "square" cars cruising the roads of the 1930s. Today, the Traction Avant is very popular for its modern design, its highly successful aesthetics, its ease of use and good availability of spare parts.

Purchased in November 2007, this Traction Avant 11 BL with the flat trunk was owned by its previous owner since 1956! It was registered in the Ariege region of France. This car shows an older restoration which has been very well preserved: the paint is still beautiful, the body very sound and the interior, redone in cloth, is in very good state. The odometer displays 73,000km.
In its sober black colour with wheels in eggshell shade and its classic interior, it is a beautiful example of the Traction Avant in its light version, less spacious but slightly more powerful than its big sister with the larger body. Moreover, it is one of the last examples with the flat trunk at the rear, since the curved version appeared in July 1952. The spare wheel cover, with the curved bumper, gives the car a more antiquated look, resulting in drives that hark back to older times.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

309 1953 CITROËN TRACTION 11 B BERLINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 245736
Moteur N° AJ14726

- ➤ Bel exemplaire très bien restauré
- ➤ Nombreux accessoires d'époque
- ➤ Présentation impeccable

- ➤ *Beautifully restored example*
- ➤ *Numerous period accessories*
- ➤ *In impeccable condition*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Avec la Traction, André Citroën a fait un pari osé car il a réuni sur une seul voiture un exceptionnel ensemble de solutions techniques révolutionnaires pour l'époque : traction avant, carrosserie monocoque, moteur "flottant", suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique et moteur culbuté. De plus, la ligne basse et élancée signée Flaminio Bertoni reléguait au musée les "caisses carrées" qui circulaient à l'époque. Grâce à ces caractéristiques et un brillant comportement routier, la Traction s'est rapidement montrée capable de tenir tête à des voitures beaucoup plus puissantes.
Cette Traction a été entièrement restaurée par l'équipe d'André Trigano et le résultat est de qualité, tout à fait conforme à l'origine.
La peinture est de belle finition et l'intérieur a été bien refait, sans fausse note et correspond à la présentation d'origine. La mécanique a bénéficié elle aussi des soins de l'équipe d'André Trigano. Il s'agit d'une version à malle bombée, une des plus évoluées des berlines Traction 11 CV, dotée du moteur "Perfo" mis au point juste avant la guerre.
Dans cette version 11 B, elle bénéficie de la caisse large, ce qui assure un habitacle particulièrement spacieux et confortable, en particulier à l'arrière. Par ailleurs, cet exemplaire est équipé de nombreux accessoires, comme des entourages spéciaux autour des clignotants et des feux, des charnières de malle spéciales, un enjoliveur de l'éclairage de plaque Robri. Il s'agit donc d'un exemplaire particulièrement désirable de cette grande classique française.



With the Traction Avant, André Citroën took up a daring challenge because he brought together in a single car an exceptional set of revolutionary technological solutions for its time: front-wheel-drive, monocoque, a "floating" engine, four wheel independent suspension with twist bars, hydraulic brakes and a push-rod engine. In addition, the slender and sleek lines designed by Flaminio Bertoni relegated to the museum the "square cars" of its time. Thanks to these features and brilliant handling, the Traction Avant quickly showed itself capable of bettering much more powerful cars. This particular car has been fully restored by Andre Trigano's team and the result is of very good quality, fully consistent with the original. The paint has a nice finish and the refurbished interior is flawless and corresponds to the original presentation. The mechanicals also received care from the team of Andre Trigano. This is a curved trunk version, one of the most advanced versions of the Traction Avant 11 CV, with the "Perfo" engine developed just before the war. In this version of 11 B, it benefits from a wider body, which ensures a particularly spacious and comfortable cabin, especially at the rear. Moreover, this example is equipped with many accessories, such as special enclosures around the indicators and the lights, special trunk hinges and a Robri cover on the licence plate light. So this is a particularly desirable example of this great French classic.

310 1939 CITROËN TRACTION CABRIOLET 11 BL

Carte grise française
French title

Châssis N° 437937
Moteur N° 186062

- Voiture soignée
- Même propriétaire depuis plus de 30 ans
- Restauration datant de 30 ans, ce qui en prouve la qualité

- *A well maintained car*
- *Same owner for over 30 years*
- *Restoration dating back from 30 years ago, which proves quality of workmanship*

80.000 – 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Le premier cabriolet Traction est présenté en mai 1934, seulement quelques semaines après le lancement de la berline. La partie avant est identique, mais depuis la partie arrière du capot moteur, tout est spécifique. Outre les deux sièges à l'avant, deux (petites) autres places sont disponibles sous le charmant spider situé dans la poupe de l'auto. Sur la 11 BL, on retrouve le moteur quatre-cylindres de 1911 cm³. La voiture proposée n'a manifestement eu que trois propriétaires. Entre les mêmes mains depuis mars 1985, elle avait été intégralement restaurée par le précédent propriétaire. Depuis, la voiture n'a que très peu roulé et se présente dans un état de préservation remarquable, ce qui ne fait que confirmer la qualité du travail effectué voilà maintenant trente ans. La carrosserie ne porte que quelques éclats de peinture au niveau des portières. Le châssis est sain, seul un léger point de rouille est à noter au niveau du pédalier. L'habitacle a également intégralement été restauré, la sellerie et les moquettes se présentant en excellent état. La capote a été changée récemment, seul un réglage des armatures étant à prévoir. Détail amusant, elle est équipé d'un autoradio parfaitement camouflé dans la boîte à gants. Lors de notre essai, la voiture nous a apporté entière satisfaction. Freins et maître cylindre de freins ont été changés, le réservoir et le circuit d'essence ont été nettoyés, carburateur et culbuteurs ont été réglés, et l'allumeur remis en état chez ECA Etoile Chatillon en 2005. Dernier point touchant : Jacqueline Citroën, rencontrée au « Bistrot d'André » dans le 15ème arrondissement de Paris a confié aux propriétaires qu'il s'agissait de son ancienne voiture !

The first convertible Traction Avant was unveiled in May 1934, a few weeks after the launch of the sedan. The front part was identical, but aft of the bonnet, it was specific. Besides the two front seats, two (smaller) places were available in the charming folding seats located at the rear of the car. On the 11 BL, the car was powered by the four-cylinder 1911cc engine. The car that we offer has had three owners. In the same ownership since March 1985, it was fully restored by the previous owner. Since then, the car has hardly been used and comes in a remarkable state of preservation, which confirms the quality of the work done 30 years ago. Only to be used when the weather conditions were good, the body is very nice with only few paint chips on the doors. The chassis is sound, only a slight point of rust should be noted at the pedals. The interior has also been completely restored, the upholstery and carpets are all in excellent condition. The hood has been changed recently, and only a setting for reinforcements is expected. An amusing detail, it has a perfectly camouflaged car stereo in the glove box. During our drive, the car drove very well, to our satisfaction. Breaks, break master and fuel pump were changed, carburator, rocker arms, ligther and fuel tank were completly clean and fully restored at ACE Etoile Chatillon in 2005. And a final point is that Jacqueline Citroën, who the owners met at the "Bistrot André" in the 15th district of Paris, told them that it would have been her old car!





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

311 1935 CITROËN TRACTION 7C COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis N° 66561
Moteur N° FR00780

- ➤ Modèle authentique, rare et exclusif
- ➤ Belle remise en état
- ➤ Ligne d'une extrême élégance

- ➤ *Genuine, rare and exclusive model*
- ➤ *Lovely restoration*
- ➤ *Extremely elegant styling*

100.000 – 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Avant même son apparition au Salon de Paris 1934, la Traction était disponible en plusieurs versions de carrosserie et l'une des plus attrayantes était celle que Citroën désignait sous l'appellation "faux-cabriolet", c'est-à-dire un coupé deux places. En guise de coffre, il était équipé à l'arrière d'un spider permettant à deux personnes de petite taille de s'y installer et de profiter pleinement du soleil et... du vent ! Assez rapidement et grâce à sa ligne d'une grande pureté, le coupé est devenu la coqueluche des concours d'élégance du Bois de Boulogne ou de Bagatelle, où il était présenté par les jolies femmes du "Tout-Paris"'. C'est d'ailleurs une des versions les plus rares de la Traction puisque, fabriqué jusqu'à l'automne 1938, sa production n'a pas dépassé quelque 700 exemplaires.

Even before its appearance at the 1934 Paris Motor Show, the Traction was available in several different body styles, one of the most attractive called by Citroën the « faux-cabriolet », or two-seater coupé. In lieu of a trunk, the car had a spider body at the rear that had enough room for two small people to sit and enjoy the sunshine and...the wind ! Fairly quickly, and due to the perfectly pure styling, the coupé became the darling of the Bois de Boulogne and Bagatelle concours d'élégance events, where it was presented by glamorous Parisian women. This was one of the rarest versions of the Traction, with no more than 700 examples built through until 1938.
Apart from its special body, the coupé shared the technical elements of the Traction that made it a car ahead of its time:

Hormis sa carrosserie particulière, le coupé comportait tous les éléments techniques qui caractérisaient la Traction et en faisaient une voiture très avant-gardiste : traction avant, carrosserie monocoque, moteur "flottant", suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique et moteur culbuté. Grâce à ces choix, elle présentait un comportement routier exceptionnellement bon qui lui permettait de tenir la dragée haute à des automobiles nettement plus puissantes, mais aussi plus traditionnelles: la Traction rattrapait en virage et au freinage ce qu'elle perdait en ligne droite.
Aujourd'hui, c'est une voiture qui est particulièrement appréciée des collectionneurs car elle est de conception moderne et se montre facile à utiliser et à entretenir, les pièces de rechange étant aisément disponibles.

front-wheel drive, monocoque body, « floating » engine, all-round independent suspension with torsion bars, hydraulic brakes and pushrod ohv engine. These features gave the car exceptional road handling allowing it to keep up with automobiles that were more powerful but more traditional: what the Traction lost on the straight, it made up for in the corners.
Today, this is a car particularly appreciated by collectors for its modern design, being easy to use and maintain, with spare parts readily available.

When André Trigano bought this coupé, it was not running. Its previous registration, « 12 L 66 » dating from the 1950s, suggests it remained in the same hands for many years. Trigano's team threw themselves into a thorough restoration











Lorsqu'André Trigano a fait l'acquisition de ce coupé, il était non roulant. Sa précédente immatriculation, "12 L 66", date des années 1950, ce qui laisse supposer qu'il était resté entre les mêmes mains depuis de longues années. L'équipe technique d'André Trigano s'est donc lancée dans une restauration totale, avec démontage complet, remise en état et remontage. La mécanique 1,6 L a fait l'objet d'une réfection complète et la carrosserie a été repeinte d'une teinte noire tout à fait conforme à l'origine et qui sied parfaitement à sa ligne élégante. A l'intérieur, la sellerie a été remise à neuf en cuir rouge avec passepoils gris et la voiture présente la première version de tableau de bord, avec compteur de vitesses au centre. Le totalisateur kilométrique affiche quant à lui 2 522 km. Les chromes sont en bon état et les jantes sont équipées d'enjoliveurs accessoires chromés. Pour André Trigano, c'est une voiture extrêmement élégante, très féminine, dont on disait à l'époque que "c'était le cadeau qu'un homme faisait à sa maîtresse en cas de rupture !" Les plus beaux modèles sont toujours entourés des plus belles légendes...
Ce coupé 7C authentique bénéficie de la facilité d'utilisation et d'entretien d'une voiture de grande série, tout en offrant une extrême exclusivité et une grande rareté. A ce titre et compte tenu de son bel état, il ne manquera pas d'attirer l'attention de tout collectionneur de Citroën, ou de ceux qui souhaitent posséder une des versions les plus exclusives de cette grande classique française.

that involved dismantling, restoring and re-fitting the body. The mechanical elements were completely overhauled, and the coachwork was repainted black to conform to the original and complement its elegant styling. Inside, the upholstery was renewed with red leather and grey piping, and the car presents the first version dashboard featuring a speedometer in the centre. The odometer displays 2 522 km. The chrome work is in good condition and the wheels come with chrome hubcaps. For André Trigano, this is an extremely elegant, feminine car, for which it was said in period that « this was the gift a man gave to his mistress in case of breakup! » The most beautiful models are still surrounded by the best stories.

This genuine coupé 7C has the benefit of a mass-produced car making it easy to run and maintain, while offering great exclusivity and rarity. For these reasons and being in such wonderful condition, it is bound to appeal to Citroën collectors or anyone wishing to own one of the most exclusive versions of this great French classic.





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

312 1932 CITROËN C4 G TORPÉDO



Carte grise française
French title

Châssis N° 108538
Moteur N° 05579

- Très belle restauration
- Même propriétaire depuis 1971
- Nombreux accessoires intéressants

- *Very beautiful restoration*
- *Same owner since 1971*
- *Many interesting accessories*

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Autant dans les années 1920 les carrosseries torpédos étaient populaires, car spacieuses et commodes pour transporter des charges ou des passagers, autant à partir des années 1930 les carrosseries fermées vont prendre le dessus, le souci de confort. La Citroën C4 est caractéristique de ce changement et les versions torpédo se font plus rares avec les années qui passent. Nous sommes donc heureux d'avoir l'occasion d'en présenter un ici, dans la série "G" dotée du moteur 1,8L.



André Trigano a acheté ce torpédo C4 G en 1971, et son précédent propriétaire le détenait depuis 1968. Il était alors immatriculé en Haute-Garonne. Par la suite, il a bénéficié d'une très belle restauration réalisée par l'équipe d'André Trigano. Sur cette voiture, tout a été refait : carrosserie, électricité, peinture, mécanique, chromes, et le résultat est très réussi. L'intérieur est habillé d'une belle sellerie en cuir rouge et une jauge de température d'eau a été installée dans l'habitacle pour compenser son absence au tableau de bord, pourtant très bien équipé avec sa pression d'huile, sa jauge à essence et sa montre. La voiture comporte de beaux accessoires, comme une mascotte St-Christophe de radiateur signée H. Bazin, une malle arrière de la maison J. Lafitte, un phare orientable de pare-brise côté conducteur et un avertisseur chromé côté passager. Avec ses pare-chocs à deux lames en option, sa barre de phares chromée et sa teinte verte à ailes noires, cette voiture a très belle allure et laisserait facilement penser à une marque et un modèle plus luxueux. Elle ne manquera pas de séduire les amateurs.

In the 1920s, Torpedo body styles were popular, because they were more spacious and convenient to carry loads or passengers. From the 1930's on however, closed body styles took over, with greater concern for comfort. The Citroën C4 was characteristic of this change and Torpedo versions became rarer with the passing years. Thus we are pleased to have the opportunity to present a series "G" with the 1.8L engine.

André Trigano bought this torpedo C4 G in 1971, the previous collector owning it since 1968. It was then registered in the Haute-Garonne region. Subsequently, the car received a beautiful restoration carried out by Andre Trigano's team. Everything was redone: bodywork, electrical system, paint, mechanicals, chrome, and the result is very successful. The interior is in a beautiful red leather upholstery and a water temperature gauge was installed to compensate for its absence on the dashboard, which was nonetheless very well equipped with the oil pressure, the fuel gauge and the clock. The car features beautiful accessories, such as a mascot of St Christophe on its radiator, signed by H. Bazin, a rear trunk from J. Lafitte, an adjustable windshield headlamp on the driver's side and a horn on the passenger side. With its optional two blade bumpers, its chromed headlamps bar and its green shade with black wings, this car looks very beautiful and would easily suggest a more luxurious brand and model. This car will certainly appeal to fans of the brand.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

313 1936 CITROËN ROSALIE 11 UA LIMOUSINE AVEC SÉPARATION



Carte grise française
French title

Châssis N° 285287
Moteur N° 468116

- Carrosserie intéressante et peu courante
- Moteur 11 CV dérivé de la Traction
- Complète, présentation correcte

- *Interesting and unusual body style*
- *11 CV engine derived from the Traction Avant*
- *Complete, in decent condition*

12.000 – 16.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Lorsque Citroën lance la Traction en 1934, les très nombreuses innovations qu'elle présente sont susceptibles de repousser une partie de la clientèle Citroën attachée aux conceptions traditionnelles. Le constructeur décide alors de ressortir plusieurs modèles dérivés de la Rosalie, avec châssis séparé et transmission aux roues arrière. Ces versions hybrides sont équipées d'un moteur de Traction à soupapes en tête, dans ses versions 7 et 11 CV. Ainsi, la 11 UA comme celle qui est présentée ici reçoit le quatre-cylindres 1,9 litres 46 ch de la Traction.



Si vous interrogez André Trigano sur cette voiture trouvée chez un casseur en 1972, il vous répondra qu'il n'a jamais su s'il s'agissait d'un taxi ou d'une voiture de maître, et précisera qu'il a trouvé à l'intérieur un revolver, sans chargeur. Un mystère qui n'a jamais été percé... Il n'en reste pas moins une carrosserie intéressante et peu courante, avec séparation chauffeur et deux strapontins dans le compartiment arrière. Elle a été repeinte et l'intérieur en drap beige refait. Les chromes sont en état d'usage, ceux de calandre et d'entourage de pare-brise nécessitant une réfection. Le revêtement des marchepieds semble ancien, voire d'origine et le tableau de bord, qui reprend la forme traditionnelle inaugurée sur les C4, est complet. Avec son moteur Traction, cette voiture symbolise chez Citroën le passage entre deux ères : à ce titre et compte-tenu de sa carrosserie peu banale, elle ne manquera pas d'intéresser les amateurs.

When launching the Citroën Traction Avant in 1934, the numerous innovations that it featured would reject some of the traditional Citroën clients. The manufacturer decided to re-launch several models derived from the Rosalie, with separate chassis and rear-wheel drive. These hybrid versions were equipped with a front wheel drive OHV engine in 7 and 11 HP versions. Thus, the 11 AU, like the example on offer, featured the four-cylinder 1.9-liter 46bhp engine from the Traction Avant.

If you question André Trigano on this car, which was found in a junkyard in 1972, he will reply that he never knew if it was a taxi or a private carriage, and that he found a gun without a charger in the car. A mystery that has never been solved... This car features an interesting and unusual coachwork with a separate section for the driver, and two folding seats in the rear compartment. It was repainted and the interior was redone in beige cloth. The chrome is in used condition, the grill and the windshield surrounding chrome require repairs. The strips on the steps seem old and could be original, and the dashboard, which takes the traditional shape from the C4, is complete. With the Traction Avant engine, this Citroen symbolizes the interim between two eras: given that it has a rather unusual body, this car is sure to attract enthusiasts.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

314 1922 CITROËN 5 HP TYPE C TORPÉDO



Carte grise française
French title

Châssis N° 4351
Moteur N° VA 5406

- La Citroën qui a rendu la marque célèbre
- Présentation correcte
- Allure sympathique et appréciée

- *The Citroën that made the brand famous*
- *Correct presentation*
- *Attractive look*

14.000 – 18.000 €
Sans réserve / *No reserve*

C'est avec la 5 HP que Citroën est devenu célèbre. Après la Type A et la B2, le constructeur lance une voiture qui va rencontrer un vrai succès populaire car elle répond aux besoins du public tout en étant vendue un prix abordable. Elle combine facilité de conduite et d'entretien avec économie d'utilisation et longévité. En plus, elle présente une forme attrayante et n'a rien d'une voiture au rabais. Pour couronner le tout, la teinte jaune dont sont peints les premiers modèles lui vaut le surnom de "petite Citron", ce qui achève de convaincre les plus réticents. Elle a été conçue par Edmond Moyet, collaborateur de Jules Salomon qui avait lui-même mis au point la Type A. Cette voiture connaîtra plusieurs types de carrosseries mais c'est le torpédo deux places qui est présenté en premier, au Salon de Paris 1921. D'aspect très équilibré, il comporte un petit coffre dans la pointe arrière.



C'est une telle version que nous avons le plaisir de présenter ici. Cette Type C présente une peinture rouge ancienne comportant quelques craquelures, mais dont la présentation reste très correcte. La sellerie est en skaï noir et la capote en bon état d'usage, le compteur affichant 16 920 km. Les chromes sont en bon état, de même que les pneus et les jantes à voile plein. La voiture est complète et un ventilateur électrique a été ajouté pour faciliter l'utilisation dans les conditions de circulation modernes. Il s'agit d'un exemplaire fidèle à l'origine d'une des Citroën les plus populaires de la production de la marque, dont l'allure sympathique ne manque jamais d'attirer l'attention du public.

It was with the 5 HP that Citroën became famous. After the Type A and the B2, the manufacturer launched a car which met a real popular success as it responded to the needs of the public, while being sold at an affordable price. It combined ease of operation and maintenance with practical use, longevity and economy. In addition, it presented an attractive body. To top it off, the yellow tint with which the first models were painted earned the car the nickname "Little Lemon", which managed to convince even the most reluctants. It was designed by Edmond Moyet, the collaborator of Jules Salomon, who had himself developed the Type A. This car had many body types but the two-seater tourer was the version that was first launched at the Paris Salon of 1921. As a part of a very balanced design, the model had a small trunk at the rear. It is such a version that we have the pleasure of presenting here. This Type C's red paint is from an old restoration and thus has some cracks, but the overall presentation is very correct. The upholstery is in black leatherette and the soft top is in good condition, the counter displays 16,920 km. The chrome is in good condition too, as well as the tires and the rims, which are fully covered. The car is complete and an electric fan has been added to facilitate its use in modern traffic conditions. This is a faithful example of an original car and one of Citroën's most popular products ever, whose charming looks will never fail to attract the public attention.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

315 1920 CITROËN 10 HP TYPE A TORPÉDO



Carte grise française
French title

Châssis N° 2593

- Rare Type A, première Citroën
- Présentation de bon aloi
- Dans la collection Trigano depuis 1972

- *A rare Type A, the very first Citroën*
- *In good condition*
- *In the Trigano collection since 1972*

12.000 – 18.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Quand il décide de se lancer dans l'automobile, au lendemain de Première Guerre mondiale, André Citroën souhaite mettre ce moyen de transport encore balbutiant à portée du plus grand nombre. La concrétisation de cette idée passe par la réalisation d'une petite voiture populaire et, pour que les coûts de production restent raisonnables, elle doit être produite en grande série. La conception est confiée à l'ingénieur Jules Salomon et il en résulte une voiture simple à fabriquer, à utiliser et à entretenir, un peu à la façon d'Henri Ford avec son Modèle T. Pour autant, la 10 HP Type A ne manque pas d'une certaine élégance et, pierre angulaire du constructeur qui est en train de naître, elle est équipée d'un quatre-cylindres latéral de 1 327 cm³ développant 18 ch. Cette voiture va rencontrer un beau succès qui permettra à Citroën de la faire évoluer vers la B2, puis vers tous les modèles dont les ultimes descendantes perpétuent aujourd'hui le nom du créateur de la marque.



Cette Citroën Type A a été achetée en 1972 par André Trigano, alors qu'elle se trouvait dans le département de Haute-Garonne, voisin de l'Ariège, depuis 1955 ! Elle présente une restauration ancienne et la peinture de teinte bleue est par endroit légèrement craquelée. La cloison pare-feu a été remplacée et la capote, refaite, est en bon état. La sellerie a été restaurée en simili rouge et le tableau de bord est complet, même si le compteur de vitesse ne fonctionne pas. Cette voiture constitue un jalon important autant de la marque que de la collection d'André Trigano, dont elle est la plus ancienne. C'est une version rare et historiquement intéressante.

When he decided to go into the car manufacturing business, in the aftermath of World War I, André Citroën dreamt of providing this brand new means of transportation available to the greatest number of people. The realization of this idea was through the creation of a popular small car, which must be a mass-produced car in order to reach reasonable production costs. The design was entrusted to the engineer Jules Salomon and the result was a simple car to manufacture, use and maintain, a bit like Henry Ford with his Model T. However, the 10 HP Type A was not missing out in elegance either, a cornerstone of the arising car manufacturer, and it was powered by an inline four-cylinder of 1327cc developing 18bhp. This car met great success and set up the basis for Citroën to progress to the B2, and later on to every model, including its ultimate descendants today perpetuate the name of the creator of the brand.
This Citroën Type A was purchased in 1972 by André Trigano, when it was in the Haute-Garonne department, a neighboring region to Ariege, since 1955! It is an earlier restoration and the blue paint is slightly cracked in certain area. The firewall has been replaced and the hood redone, which is in a good condition. The upholstery has also been restored, in red, and the dashboard is complete, even though the speedometer is not working. This car is an important milestone for the brand and for Andre Trigano's collection of which it is the oldest car. This is a rare and historically very interesting model.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

316 CA 1929 CITROËN P19 CHENILLETTE KÉGRESSE PLATEAU

Carte grise française
French title

Châssis N° 19483

- ➤ Rare version six-cylindres, plus utilisable
- ➤ Témoignage fascinant des premiers véhicules tout-terrain
- ➤ Bon état de fonctionnement

- ➤ *A rare six-cylinder version, very usable*
- ➤ *A fascinating example of the first all-terrain vehicles*
- ➤ *Good working condition*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La grande aventure des autochenilles Citroën va naître de la rencontre d'André Citroën et Adolphe Kegreisz (simplifié en Kégresse), en utilisant les brevets déposés par le second pour une transmission par chenillettes. Ces véhicules vont se rendre célèbres par les fameuses Croisières Citroën, en Afrique dès le début des années 1920, puis en Asie près de 10 ans plus tard. Mais ces chenillettes ont connu aussi un usage touristique, utilitaire et militaire, et toutes n'ont donc pas participé aux Croisières ! C'est le cas de celle que nous présentons ici, équipée d'un simple plateau arrière.

The great adventure of the Citroën half-tracked vehicle was born from the meeting of André Citroën and Adolphe Kegreisz (simplified to Kégresse), using the patents filed by the latter for transmission by half-racks. These vehicules became famous thanks to the Croisières Citroën in Africa in the early 1920s and in Asia about 10 years later. But these half-tracked vehicles were also used for tourism, for utility and military, and therefore some of them did not participate in the Croisières! We are offering one of those examples here, its rear is a single flatbed.

Achetée en 1980, cette chenillette est particulièrement intéressante car elle est dotée du moteur six-cylindres 2,5 litres de la C6 ; plus puissant que le quatre-cylindres des premières versions, il est plus apte à entraîner le système de transmission. D'ailleurs, cette version P19 était considérée comme un véhicule rapide, par opposition au P14, plus lourd et besogneux. Le P19 est assez proche du P17 mais s'en différencie au premier coup d'œil par ses poulies motrices et folles de diamètres différents. La voiture est équipée d'une boîte trois rapports avec réducteur à deux vitesses. Les freins, dotés d'un servo, agissent sur les roues avant et les poulies motrices, le frein à main n'opérant que sur les poulies motrices. La diffusion de ces chenillettes est restée relativement faible et les survivantes sont rares. Celle-ci, restaurée et en bon état de fonctionnement, représente donc une occasion particulièrement intéressante d'acquérir un des véhicules les plus originaux de la production automobile des années 1920, et un témoignage fascinant des premières tentatives d'évolution en terrain difficile.

Purchased in 1980, this half-track vehicle is particularly interesting because it has the six-cylinder 2.5 liters engine from the C6; more powerful than the four-cylinder versions, and more suitable for driving the transmission system. Moreover, this P19 version was considered a fast vehicle, in opposition to the P14, which was heavier and slower. The P19 and the P17 are close enough but differs at first glance with its driving and idler pulleys of different diameters. The car is equipped with a three-speed gearbox. Brakes are equipped with a servo acting on the front wheels and the drive pulleys, the handbrake operates only on the drive pulleys. The number of those half-tracks made remains very low and survivors are rare. This one is restored and is in good condition, and represents a particularly interesting opportunity to acquire one of the most original vehicles in automotive production in the 1920s, a fascinating testimony of the very first attempts at an all-terrain vehicles.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

317 1954 CITROËN TRACTION 15-SIX D LIMOUSINE FAMILIALE



Carte grise française
French title

Châssis N° 724203
Moteur N° PK07235

- Rare version 15-Six familiale
- Présentation correcte
- Habitacle exceptionnellement spacieux

- *A rare 15-Six family version*
- *In correct condition*
- *An exceptionally roomy car*

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Le fait que la Traction ait été conçue avec une carrosserie monocoque ne l'a pas empêché de présenter plusieurs carrosseries dès l'année de sa présentation, en 1934, dans la meilleure tradition des modèles précédents équipés d'un châssis. Ainsi, en plus du faux-cabriolet et du roadster, les berlines se sont complétées d'une version limousine six glaces sur empattement allongée. Elle-même connaîtra deux déclinaisons principales, commerciale et familiale. Alors que la première comporte une porte arrière en deux parties et un aménagement intérieur modulable, la deuxième offre la possibilité d'installer deux ou trois strapontins, ce qui permet d'augmenter notablement le nombre de personnes transportées. Lorsque les strapontins sont repliés, les passagers arrière peuvent allonger les jambes et bénéficier d'un habitacle exceptionnellement spacieux. Ces versions enviables n'étaient disponibles qu'en 11 CV ou 15 CV, et c'est la seconde que nous proposons ici.



Cette 15-Six familiale a fait l'objet d'une restauration complète et offre une présentation correcte, même si la peinture laisse apparaitre quelques défauts, de même que la tôlerie. La sellerie en tissu a été restaurée également et la voiture comporte à l'arrière deux strapontins qui permettent de transporter des passages supplémentaires. Les 15-Six familiales ne sont guère fréquentes et celle-ci, avec les gros pare-chocs qui caractérisent la 15 CV à partir de 1950, constitue donc une belle opportunité d'acquérir un modèle combinant la puissance du six-cylindres Traction et l'habitacle extrêmement spacieux d'une version six glaces.

The fact that this car was designed with a monocoque body did not prevent Citroen from offering several body styles since the year of its launch in 1934, in the best traditions of the previous models with a chassis. Thus, in addition to the faux cabriolet and the roadster, the sedan line-up was complemented by a limousine version on a six-window elongated wheelbase. Of this model there were two major variants, business and family. While the former has a rear door in two parts and a modular interior, the second provided the possibility of installing two or three folding seats, which could significantly increase the number of passengers being carried in the vehicle. When the folding seats are in a folded state, the rear passengers could stretch their legs and enjoy an exceptionally spacious interior. These desirable versions were only available in 11 HP or 15 HP, and the one on offer, is the latter.

This 15-Six Familiale has been completely restored and is in a correct condition, even if the paint appears to have some defects, as well as the panels. The fabric upholstery has also been restored and the car has two rear jump seats which can carry additional passengers. The 15-Six Familiale are not that common, and this one, with big bumpers characterizing the 15 HP from 1950, is therefore a great opportunity to acquire a model combining the power of the six-cylinder and the extremely spacious interior of a version with six windows.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

318 1969 CITROËN DS 21M PALLAS



Carte grise française
French title

Châssis N° 4494631
Moteur N° DX2 0578006714

- Voiture bien préservée, belle présentation
- Sellerie d'origine superbe
- Entre les mains d'André Trigano depuis 1978

- *Well preserved car, beautiful presentation*
- *Superb original upholstery*
- *Owned by André Trigano since 1978*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Une bombe : c'est l'effet que fait la DS lors de sa présentation, au Salon de Paris 1955. Elle ne ressemble à rien de ce que l'on connaît et, dotée d'une carrosserie profilée spectaculaire, elle fait table rase des techniques traditionnelles. Son châssis-plateforme et sa traction avant permettent un habitacle spacieux alors que sa direction assistée et sa suspension hydropneumatique offrent un confort digne des plus grandes marques. Aujourd'hui, la DS est considérée par les collectionneurs du monde entier comme une pièce exceptionnelle, tant par ses qualités routières que par la place qu'elle occupe dans l'histoire de la locomotion. A tel point d'ailleurs que son nom, "DS", est aujourd'hui devenu une marque à part entière, signe ultime de reconnaissance.



Cette DS 21 Pallas à boîte manuelle a été achetée en 1978 par André Trigano. Elle a bénéficié par le passé d'une peinture neuve et, à l'exception de quelques points de corrosion au niveau du seuil de coffre, la carrosserie offre une présentation superbe dans sa teinte gris métallisé avec toit noir. A l'intérieur, la sellerie d'origine en cuir havane est superbe, de même que les moquettes et contreportes. Le compteur affiche 05442 km et la planche de bord porte un autoradio Continental Edison à présélection. Rappelons que, dans cette version, la DS est équipée d'un moteur de 115 ch qui lui permet des performances dignes de son allure. Même si elle n'a jamais été restaurée entièrement, c'est une voiture qui a été visiblement préservée avec soin et qui, avec sa belle finition Pallas, est prête à apporter encore beaucoup de plaisir à son nouveau propriétaire.

A bomb : that was the impact made by the DS when it was launched at the Paris Motor Show in 1955. With its spectacular streamlined body, it was like nothing seen before, and made a clean break from traditional techniques. The chassis-platform and front-wheel drive allowed for a spacious interior, and the power-assisted steering and hydro-pneumatic suspension provided a level of comfort worthy of the top luxury marques. Today, the DS is considered by collectors around the world to be exceptional, for both its road-going qualities and the position it holds in the history of transport. The 'DS' name has become a marque of its own, the ultimate acknowledgement of its importance.

This manual DS 21 Pallas was bought by André Trigano in 1978. It has been repainted in the past and with the exception of a few small spots of corrosion on the sill below the boot, the coachwork is in excellent condition, presented in metallic grey with black roof. Inside, the tan leather upholstery is also in superb condition, as are the carpets and door linings. The odometer shows 05442 km and the dashboard features a Continental Edison radio with pre-selection. It is worth remembering that in this version, the DS was fitted with a 115 bhp engine providing a performance to match its good looks. Even though it has never been completely restored, this is a car that has clearly been well looked after. With its lovely Pallas finish, it is ready to provide yet more pleasure to its new owner.

319 1968 CITROËN ID 21 F BREAK

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 3561005
Moteur N° 0574002457

- Dans sa configuration complète d'origine
- Restauration récente de belle facture
- Modèle emblématique et introuvable dans cet état

- *In its original configuration*
- *Recent restoration beautifully executed*
- *Iconic model*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Cette version du célèbre break Citroën bénéficie de l'avant redessiné, plus aérodynamique, qui intègre quatre phares carénés qui s'inclinent automatiquement en fonction de l'assiette de la voiture. De plus, autre innovation du modèle à partir de 1968, les deux projecteurs intérieurs pivotent en fonction des mouvements de la direction. Son moteur quatre cylindres en ligne de 2175 cm3 développent 106 chevaux à 5500 tr/mn lui permettait de dépasser les 170 km/h. Avec ses nombreux atouts, le break DS fut très largement utilisé par de nombreux corps de métier. Tout le monde se souviendra du rôle d'ambulance incarné par le break DS.

This version of the famous Citroën estate featured the redesigned front, which was more aerodynamic, and which integrated four covered headlamps that automatically stay level depending on the position of the car. In addition, another innovation of the model from 1968 on was the two inner headlamps that swiveled as per the steering movements. Its inline four-cylinder engine of 2175cc developing 106bhp at 5500rpm brought the car to a top speed of 170 km/h. With its outstanding features, the DS estate was widely used by many professions and everyone, of course, remembers the DS estate ambulance.

La voiture que nous mettons aux enchères nous vient d'Italie. Elle a bénéficié d'une superbe restauration datant de 2008, réalisée par son propriétaire qui était le concessionnaire Citroën de Creazzo, charmante bourgade de Vénétie. A son décès, sa collection a été dispersée, le propriétaire actuel l'a acquise à cette occasion. Ce break n'a parcouru qu'un faible kilométrage depuis sa remise en état. L'intérieur est d'origine, en état époustouflant, avec une sellerie tissu couleur camel. Il est important de préciser qu'elle a conservé ses spécifications de couleurs de sa livrée usine. Le système électrique et les jauges du tableau de bord ont été contrôlés et fonctionnent parfaitement. Cette version dispose de deux options appréciables que sont la direction assistée et une pédale de freins hydraulique qui rend la voiture très confortable à conduire. Inspectée récemment par un spécialiste de la marque et disposant de son contrôle technique italien, cette voiture est prête à parcourir toutes distances.

The car on offer comes from Italy. It underwent a beautiful restoration in 2008, done by the owner who was the Citroën dealer at Creazzo, a charming village near Veneto. At his death, his collection was sold, this is when the current owner acquired it. This estate has covered little mileage since its restoration. The interior is original and in perfect condition, with a fabric upholstery in camel shade. The electrical system and gauges on the dashboard have been checked and they work perfectly. This version has two sought after options: power steering and a hydraulic brake pedal, making the car very comfortable to drive. The car has its Italian technical inspection and has been recently inspected by a brand specialist…. This DS is ready to travel any distance.





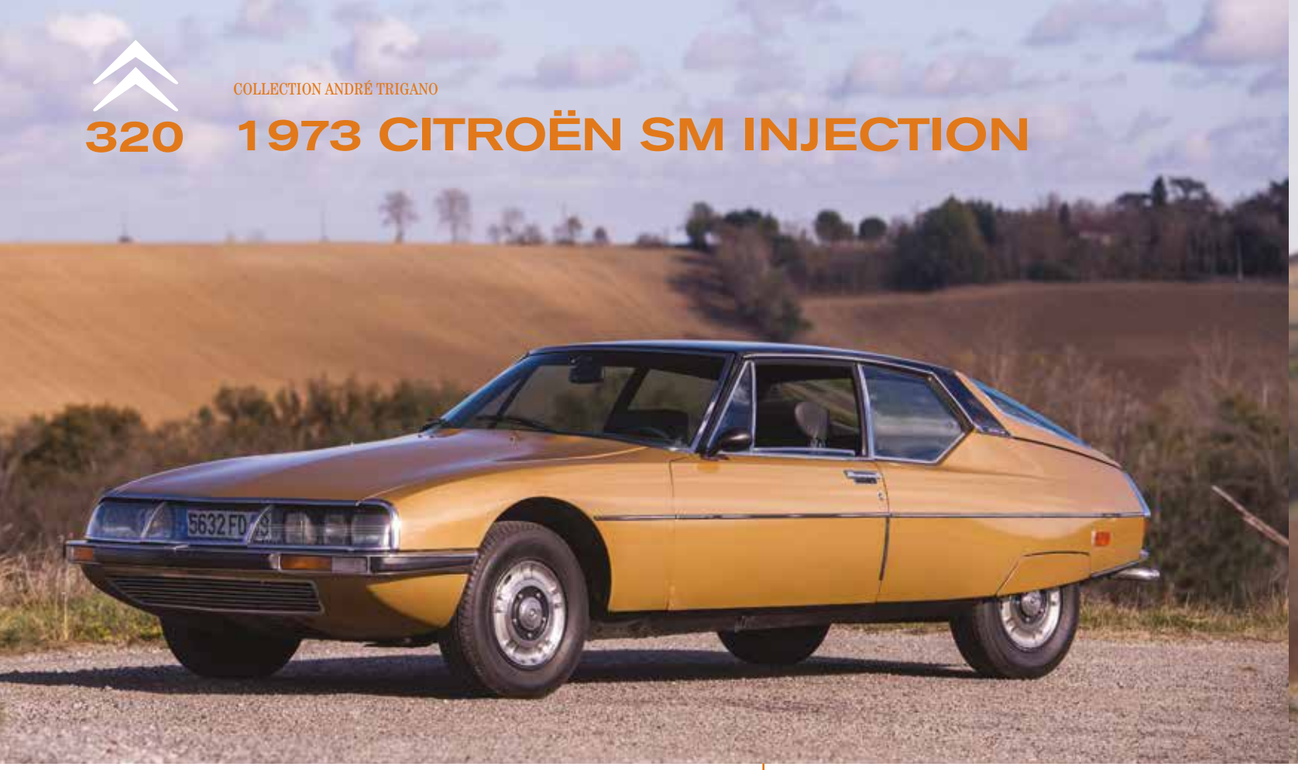






COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

320 1973 CITROËN SM INJECTION



Carte grise française
French title

Châssis N° SC3061

- Trois propriétaires seulement
- Version injection
- Sellerie d'origine bien préservée

- *Just three owners*
- *Injection version*
- *Well preserved original upholstery*

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Chez Citroën, la SM constitue un cas à part, dont l'originalité reste fascinante. Elle alliait une ligne sportive affichant une batterie de six projecteurs à la technologie d'avant-garde du constructeur, basée sur un ensemble hydraulique sophistiqué qui commandait la suspension, le système de freinage ainsi que la direction à assistance variable. Cette technique permettait à la SM d'offrir un comportement routier de haut niveau, qui ne sacrifiait pas le confort. Pour la mécanique, Citroën avait fait appel à Maserati. Il en résultait un V6 quatre arbres qui, à partir de 1972, recevait une alimentation par injection : sa puissance passait à 188 ch, ce qui permettait à ce coupé très profilé d'atteindre 230 km/h. Véritable express d'autoroute, la SM savait aussi se jouer des terrains difficiles comme en témoignent ses résultats en rallyes-raids.



De 1973 à 1977, cette SM était immatriculée à Paris et c'est en 1979 qu'André Trigano en a fait l'acquisition, la carte grise étant datée du 20 février de cette année-là. Il en est le troisième propriétaire. Le pavillon, de teinte noire, a été repeint, mais il existe quelques traces de corrosion au niveau des bas de portes et d'ailes avant. La caisse est de couleur or métallisé, et le pare-brise présente une fissure. A l'intérieur, la sellerie en cuir noir est en bel état d'origine et présente une agréable patine. Équipé d'un autoradio Voxson, le tableau de bord futuriste est impeccable et le compteur affiche 50 423 km. De présentation correcte, cette SM à injection à l'avantage de n'avoir connu que trois propriétaires, ce qui est une indication d'entretien soigné et régulier.

At Citroën, the SM was a special car, and its originality remains fascinating. Its sporty appearance featuring a bank of six headlights was combined with the manufacturer's innovative engineering, based on a sophisticated hydraulic system controlling the suspension, brakes and variable power-assisted steering. This gave the SM excellent road-handling without sacrificing the level of comfort. For the mechanical elements, Citroën turned to Maserati. The result was a four-cam V6 engine that, from 1972, was given fuel-injection, increasing power to 188 bhp and giving the streamlined coupé a top speed of 230 km/h. A rocket on the autoroute, the SM could also navigate difficult terrain, as evidenced by its results in rallying.

Between 1973 and 1977, this SM was registered in Paris. It was bought by André Trigano in 1979, as recorded on the registration document (20 February 1979). He was the car's third owner. The black roof has been repainted, but there are a few spots of corrosion at the bottom of the doors and on the front wings. The body is presented in metallic gold, and there is a crack in the windscreen. Inside, the black leather upholstery is in nicely patinated original condition. Complete with Voxson radio, the futuristic dashboard is impeccable and the odometer displays 50 423 km. Correctly presented, this SM with fuel injection has the bonus of having just three owners from new, a sign of regular care and maintenance.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

321 1976 CITROËN CX 2200 PRESTIGE



Carte grise française
French title

Châssis N° 00MK0227
Moteur N° 0798030765

- Un des premiers exemplaires Prestige
- Modèle rallongé, équipement luxueux
- Une des CX les plus intéressantes

- *One of the first examples of the Prestige*
- *Lengthened wheelbase, luxury equipment*
- *One of the most interesting of CXs*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Citroën a toujours eu pour tradition de développer des versions luxueuses de ses modèles haut de gamme, et la CX Prestige en fait partie. Après la présentation début 1976 du break sur une plateforme rallongée, le constructeur a l'idée de proposer en février 1976 une version berline sur ce même empattement : ce sera la CX Prestige. Avec 25 cm de plus entre les deux essieux, elle présente un habitacle nettement plus spacieux et un confort rare. Les portes arrière sont celles du break et le montant arrière est plus large. Pour propulser cette noble automobile, le constructeur l'équipe, dans un premier temps, d'un moteur 2,2 L 112 ch et lui attribue un équipement fourni digne de son statut, avec meilleure isolation, climatisation, vitres électriques, plusieurs plafonniers et lecteurs de cartes, autoradio stéréo... C'est un modèle de grand luxe permettant de voyager dans des conditions de confort de haut niveau.



André Trigano avait l'habitude de s'offrir une voiture neuve lorsqu'il était réélu à la suite d'un suffrage, et cette CX correspond à cette tradition. Elle se présente en état d'origine correct, le compteur kilométrique indiquant 88 680 km. La carrosserie a bénéficié d'une peinture récente et offre une belle présentation, dans sa teinte anthracite. A l'intérieur, la sellerie en cuir havane montre un état d'usage correct. Il s'agit d'une version à boîte manuelle, et la voiture est équipée d'un attelage. Cette automobile fait indiscutablement partie des modèles de CX les plus intéressants, d'autant plus qu'il s'agit d'un des tout premiers exemplaires de version Prestige.

Citroën has always had a tradition of developing luxury versions of its top-range models, and the CX Prestige is one of them. After the launch at the beginning of 1976 of the estate version on a lengthened platform, the manufacturer had the idea to offer, in February 1976, a sedan on the same wheelbase: the CX Prestige. With 25cm more between the two axles, it had a much more spacious interior and a rare level of comfort. The rear doors are those from the break and the rear frame is larger. To power this upmarket automobile, the manufacturer initially provided a 112bhp 2.2 L engine, and equipped the car with a whole of luxuries, including better insulation, air conditioning, powered windows, ceiling light fixtures and map lamps, a car stereo: a top-range model allowing highly comfortable journeys.

André Trigano used to get himself a new car every time he was re-elected, and this CX fitted that tradition. The car is in original correct conditions, with the odometer showing 88,680 km. The body has benefited from a recent respray and looks nice in its anthracite grey shade. Inside, the Havana leather upholstery is in a correct, used condition. This is a version with manual transmission, and the car is equipped with a tow hook. This car is unquestionably one of the most interesting of the CX models, especially since it is one of the earliest examples of the Prestige.

322

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1986 CITROËN BX 4TC

Sans titre de circulation
No title

Châssis N°
VF7XBXL0000XL3002
Moteur N° 176AD 00202

- Superbe état
- Rare version d'homologation Groupe B
- Mécanique compétition, performances élevées

- *In superb condition*
- *A rare homologated Group B version*
- *Competition mechanicals, performance*

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La BX 4TC correspond à une tentative de Citroën de s'engager en Championnat du monde des rallyes, à l'époque des fameuses Groupe B. Pour l'homologation, le constructeur devait produire 200 exemplaires et il a donc mis au point sur la base d'une BX une version route équipée d'un moteur 2 141 cm³ turbo développant 200 ch, avec une transmission à quatre roues motrices. Sur les versions "Évolution" de l'équipe officielle, les spécifications étaient plus sportives et la puissance atteignait 380 ch mais ces caractéristiques n'ont pas permis à la voiture de briller, et elle sera finalement retirée du Championnat. La production totale, réalisée chez Heuliez, s'élèverait à 86 exemplaires la production au-delà aurait été détruite par Citroën, sous contrôle d'huissier. La rumeur court même sur le fait que Citroën proposa aux propriétaires de "4TC" de les leur racheter jusqu'au double de leur valeur. Quelle que soit la vérité, il s'agit indiscutablement d'un modèle rare dont seulement une quarantaine d'exemplaires subsisteraient.

Cette BX 4TC a été vendue neuve par la concession Citroën du Blanc-Mesnil à M. Jean-Claude Texier, d'Asnières, selon ce qu'indique le carnet de la voiture. Elle a été par la suite récupérée par l'usine Citroën, et donnée à André Trigano, sans

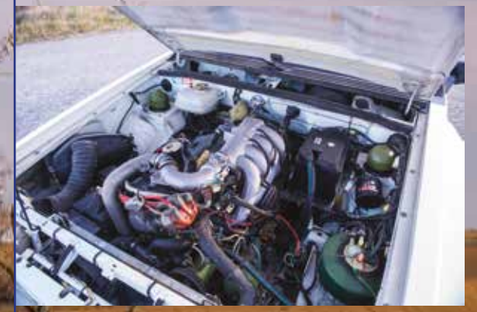
The BX 4TC represents Citroën's attempt at engaging into World Rally Championship at the time of the famous Group B era. For homologation, the manufacturer had to produce 200 cars and consequently developed a road version on the base of the BX, powered by a turbocharged 2141cc engine developing 200bhp, with a four-wheel-drive system. On the "Evolution" version for the official team, the specifications were more sporting and max power reached 380bhp, yet it wasn't good enough and the BX 4TC was finally withdrawn from the championship.Total production, executed at Heuliez, would total up to just 86 units, though the cars were to have been destroyed by Citroen, under the supervision of a bailiff. Rumor though says that Citroën offered the owners of the "4TC" to buy them back at twice their value. Whatever be the truth, it is unquestionably a very rare model, of which only forty examples are said to remain.
This BX 4TC was sold new by the Citroën dealership in Le Blanc-Mesnil to Jean-Claude Texier, of Asnieres, as we can see from the car's handbook. It was later recovered by the Citroën factory and given to André Trigano without any registration papers and with the promise that it would not enter any competitive event. It is today in a very good original condition,





carte grise et avec la promesse qu'elle ne participe à aucune compétition, ainsi qu'il nous l'a rapporté. Elle se présente aujourd'hui en très bel état d'origine, avec tout son équipement spécial et le compteur kilométrique affiche 45 745 km d'origine. Elle est accompagnée de ses carnets et livrets d'origine.
Cette voiture constitue l'occasion rare d'acquérir un modèle d'homologation Groupe B, une des catégories les plus mythiques de l'histoire des rallyes. Un véritable collector et une occasion qui ne se présente que très rarement.

with all the special equipment and the odometer shows 45,745 km from new. The car comes with its original manuals. It is a rare opportunity to acquire a Group B car, one of the most mythical categories in the history of rallying. This true collector is an opportunity that comes by very rarely, if ever.





323 1984 CITROËN VISA 1000 PISTES



Carte grise française
French title

Châssis N°
VF7VDVR0000VR9873
Moteur N° 0228499

- Un seul propriétaire jusqu'à 2011
- 2500 km d'origine !
- Modèle d'homologation, très rare

- *One owner till 2011*
- *2500 km from new !*
- *Homologated model, very rare*

30.000 – 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La Visa 1000 Pistes correspond aux tâtonnements de Citroën au début des années 1980 pour s'engager en rallye, et cette version apparaît avec la naissance du Groupe B. Le moteur 1,4 litre 112 ch reste à l'avant mais la voiture adopte une transmission intégrale, en plus de suspensions modifiées pour la rendre plus dynamique et plus vive. Dans un but d'homologation, elle est produite à 200 exemplaires, auxquels viendront s'ajouter 20 exemplaires "Évolution".



Le remarquable état de préservation de la voiture que nous présentons n'a rien d'étonnant, lorsque l'on sait qu'elle est restée entre les mains de son premier propriétaire jusqu'en 2011, et qu'elle n'affiche que 2 500 km d'origine. Sortie d'usine en 1984 comme en atteste le tampon situé sur le montant de porte conducteur, cette Visa 1000 Pistes n'a reçu sa première immatriculation que le 15 décembre 1986 au nom d'un tripier de l'Ille-et-Vilaine. Celui-ci, collectionneur conscient de la rareté et de l'intérêt du modèle, a décidé de préserver la voiture en ne roulant que très parcimonieusement, de façon à en préserver l'état d'origine proche du neuf. Il s'en est séparé en 2011, par le biais d'une vente aux enchères, et c'est l'actuel propriétaire qui en a fait l'acquisition. Scrupuleusement conservée, cette voiture est donc dans sa configuration strictement d'origine et comporte notamment tous les stickers et les équipements spécifiques qui font tout l'intérêt de cette version spéciale. La peinture extérieure ne présente pas de défauts et l'intérieur en tissus noir et passepoils rouge est en bon état. La voiture est évidemment accompagnée de sa notice d'utilisation et de son carnet d'entretien. Il est fréquent que les Visa 1000 Pistes aient souffert d'une utilisation en rallye, ce qui n'est pas le cas du présent exemplaire, probablement l'un des mieux préservés. Il représente donc un indiscutable collector.

The Visa 1000 Pistes corresponds to the period in the early 1980s when Citroen decided to go rallying, and this version appeared at the birth of Group B. The 112bhp 1.4-liter engine remained at the front, but the car adopted an all-wheel-drive system, plus modified suspensions to make it more dynamic and agile. For the purposes of homologation and type approval, Citroen produced 200 units, as per requirement, and another 20 units were produced for the "Evolution" version.

The remarkable state of preservation of this car that on offer is not surprising, when one considers that it has remained in the hands of its original owner till 2011, and that it shows just 2,500km since new. Leaving the factory in 1984 as can be seen from the stamp on the driver's door, this 1000 Pistes Visa was first registered on December 15, 1986 only, on the name of a butcher from Ille-et-Vilaine, in France.
The latter, a very conscious collector of rare and interesting models, decided to preserve the car, driving it very sparingly, in order to preserve the original near-new condition. In 2011, the car was sold in an auction, and that is when the current owner acquired it. Scrupulously preserved once again, the car is still strictly in its original configuration and has, in particular, all the stickers and the specific equipments that made this special version unique. The exterior paint shows no defects and the black fabric interior with red piping is in good condition. The car comes of course with its user manual and its maintenance book. Most Visa 1000 Pistes have suffered from rally use, which is not the case of this particular one, and is probably one of the best preserved. It therefore represents an indisputable collectible.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

324 1959 CITROËN 2 CV AZ



Carte grise française
French title

Châssis N° 1080070

- Version ancienne
- Exemplaire restauré
- Mythe roulant !

- *Early version*
- *Restored exemple*
- *Legend on wheels*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

"Ce n'est pas une voiture, c'est un art de vivre" : voilà une des nombreuses phrase inspirées par la 2 CV, voiture aux 100 visages, dont la conception géniale en a fait un incomparable succès. Véritable monument de l'histoire de France automobile, elle est inscrite pour toujours dans la mémoire collective. Lors de son lancement en 1948, elle ne se comparait à rien de ce qui existait sur le marché. Sa suspension souple à grand débattement lui permettait de se jouer des chemins creux, sa traction avant et sa répartition des poids lui donnait une tenue de route peu commune assortie d'un confort de bon aloi pour une voiture de cette catégorie et, par-dessus tout, la simplicité et l'ingéniosité de sa conception permettait d'en faire une voiture légère et économique.



La présente 2 CV AZ 425 cm3 a fait l'objet d'une restauration de carrosserie et, à l'avant, les planchers en mauvais état (maladie chronique du modèle) ont été doublés par l'intérieur avec une tôle rivetée. Dans le compartiment moteur, on note seulement l'absence des gaines de chauffage. L'intérieur a également bénéficié d'une réfection, avec un tissu et des caoutchoucs de sièges neufs, des contreportes refaites et la présentation générale est de qualité. La capote est en bon état et le compteur affiche 40 141 km. En fait, il ne manque à cette 2 CV AZ que de petits détails de finition pour que la présentation soit vraiment impeccable. S'agissant d'une version ancienne, mais bénéficiant déjà du 425 cm3, elle mérite ces ultimes attentions, le plus gros du travail ayant été effectué.

"It is not a car, it's a way of life" : this is just one of the mottos inspired by the 2CV, a car with 100 faces, whose brilliant design made it an unparalleled success. A genuine monument in French automobile history, it will be engraved forever in the collective memory. When it was launched in 1948, there was nothing like it on the market. With soft suspension and high ground clearance, it coped well with bumpy roads, and being front-wheel drive with excellent weight distribution it offered unusually good road holding with a high standard of comfort for a car of this type. Above all, the simplicity and genius of the design made this a lightweight and economical car.

The body of this 2 CV AZ 425 cc has been restored and the floor at the front, in poor condition (a common problem for this model), has been strengthened from inside with a double layer of sheet metal. In the engine compartment, it appears that only the heating ducts are absent. The interior has been refurbished, with new fabric and elastic to the seats, renewed door-linings and the overall presentation is nice. The hood is in good condition and the odometer records 40 141 km. In short, only minor finishing touches are needed to perfect the presentation of this 2 CV AZ. Being an early version, but benefitting from 425cc, it warrants this extra attention, as the bulk of the work has already been done.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

325

1971 CITROËN M35 PROTOTYPE N°417

Carte grise française
French title

Châssis N° 0417

- Deuxième main, était d'origine bien préservé
- Prototype rare
- Témoignage d'une des opérations les plus originales de l'histoire de l'automobile

- *Two owners, well preserved original condition*
- *Rare prototype*
- *Record of one of the most original projects in automobile history*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

L'opération M35 fait partie des épisodes les plus inattendus de l'histoire de l'automobile contemporaine. A la fin des années 1960, Citroën se laisse tenter par la technique mise au point par Felix Wankel, celle d'un moteur à piston rotatif. Pour tester et améliorer le système, Citroën décide d'étendre les essais à ses... clients. Quelques dizaines d'usagers Citroën fidèles seront sélectionnés pour participer à cette opération et acheter un prototype M35. Celui-ci, fabriqué par Heuliez, comporte une carrosserie coupé 2+2 dérivée de l'Ami 8 et un moteur Wankel 995 cm3 (cylindrée corrigée) développant 49 ch DIN. Les prototypes présentent tous la même teinte métallisée et portent un numéro ; les clients sont bien entendu aux petits soins du constructeur et il est convenu de les dépanner en toutes circonstances et de leur prêter une voiture si nécessaire. L'objectif initial est de produire 500 voitures mais finalement ce chiffre ne dépassera pas 267 exemplaires. Citroën souhaitant toutefois communiquer sur 500, la numérotation des prototypes n'est pas continue et comporte par exemple un "trou" entre 175 et 376.
C'est ce qui explique pourquoi la M35 que nous présentons porte le n°417, un des derniers d'ailleurs. La première immatriculation date du 8 janvier 1971, et la voiture a été achetée par André Trigano le 27 octobre 1980 au premier propriétaire. Cette voiture est en strict état d'origine, visiblement jamais repeinte et saine dans l'ensemble, avec quelques traces d'utilisation. Elle comporte encore les étiquettes de révision Citroën sous le capot et l'intérieur est à peine usé. Cette voiture, qui sera remise en route avant la vente, constitue un témoignage rare et historique d'une opération osée et sans équivalent.

The M35 project was one of the most unusual episodes in contemporary automobile history. At the end of the 1960s Citroën became interested in the rotary piston engine being developed by Felix Wankel. To test and improve this system, Citroën decided to extend the testing to ... its clients. A few dozen loyal Citroën customers were selected to take part in the project by buying an M35 prototype. This example, built by Heuliez, has a 2+2 coupé body derived from an Ami 8, fitted with a 995cc Wankel engine (corrected engine size) producing 49 bhp DIN. The prototypes were all presented in the same metallic colour and numbered. Naturally, the clients were given special treatment by the manufacturer who arranged to lend a replacement car in case of any problems. The initial objective was to build 500 cars but the final figure was just 267. However, as Citroën had planned to talk about 500, the numbering of the prototypes was not continuous and there was a gap between 175 and 376.
This explains why the M35 presented here carries the number 417, making it one of the last ones to be built. It was first registered on 8 January 1971 and the car was bought by André Trigano from its first owner on 27 October 1980. It is in strictly original condition, appears never to have been repainted and is in sound overall condition, with some signs of use. It still bears the Citroën servicing stickers under the bonnet and the interior is in almost unused condition. This car, which will be recommissioned prior to the sale, is a rare and a historic record of a bold project like no other.







COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1973 CITROËN AMI SUPER

Carte grise française
French title

Châssis N° 01JF3169
Moteur N° 0693020978

- État d'origine bien préservé
- Modèle intéressant, performant grâce au moteur GS
- Ligne originale

- *Well preserved original condition*
- *Interesting model, powerful GS engine*
- *Original styling*

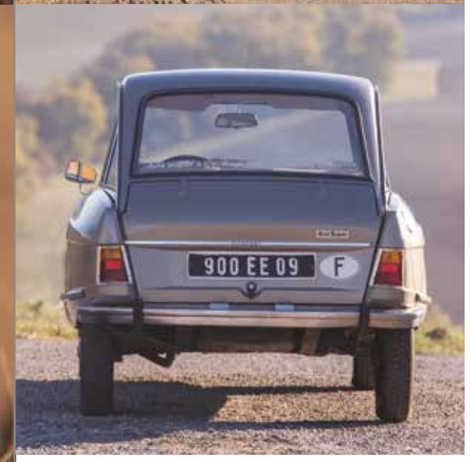
5.000 – 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

A partir de la 2 CV, Citroën va faire évoluer la gamme avec des modèles plus étoffés et dont les équipements de confort sont plus complets et efficaces. Le premier dérivé de ce type est l'Ami 6, lancée en 1961. Elle adopte aussi un bicylindre à plat refroidi par air sur une plateforme similaire à celle de la 2 CV, ais avec une ligne signée Bertoni très surprenante, voire provocante et dotée d'une lunette arrière inversée. La version break dévoilée en 1964 rencontre un tel succès que ses chiffres de vente dépassent ceux de la berline. En toute logique, ce break va déboucher sur l'Ami 8 qui offre en 1969 un dessin plus fluide et un hayon arrière sans seuil. Elle reçoit aussi des freins à disque mais, pour pallier sa puissance encore faible, elle est équipée en 1973 du quatre-cylindres à plat de la GS et prend le nom d'Ami Super. Comme la caisse est légère, cette mécanique fait merveille et l'emmène à plus de 140 km/h.
L'Ami Super que nous présentons est en strict état d'origine et n'a visiblement jamais été repeinte ni restaurée. Quelques bulles de corrosion apparaissent sur le dessus de l'aile arrière gauche, mais globalement la voiture est saine et bien préservée. A l'intérieur, le compteur affiche 36 535 km, avec une belle sellerie en skaï et tissu brun et beige d'origine, bien conservée. Le tableau de bord comporte un autoradio Blaupunkt d'époque et la voiture est accompagnée de sa notice d'utilisation d'origine. Il est rare qu'un tel modèle résiste aussi bien aux années qui passent, d'autant plus que la production des berlines fut limitée à 24797 exemplaires. Avec son moteur GS, cette voiture ne manquera donc pas d'attirer l'attention des amateurs.

Starting with the 2 CV, Citroën expanded the range with more sophisticated models, increasing the level of comfort and equipment. The first derivative of this type was the Ami 6, launched in 1961. It also adopted the air-cooled, flat-twin engine on a similar base to the 2 CV, but was styled by Bertoni and given an unusual, rather provocative appearance, with an inverted rear window. The estate version unveiled in 1964 was so successful that it sold in greater numbers than the saloon. Logically, this estate led to the Ami 8 in 1969 with a more fluid design and a rear tailgate without a sill. It was also given disc brakes. In 1973, to deal with the lack of power, the car was equipped with the flat-four GS engine and took on the name Ami Super. With its lightweight body, this engine worked wonders and powered the car to over 140 km/h.
The Ami Super on offer is in strictly original condition and appears never to have been repainted or restored. A few bubbles of corrosion have appeared at the top of the rear left wing, but overall the car is sound. Inside, the odometer records 36 535 km, with well-preserved original fabric and leatherette upholstery, in brown and beige. The dashboard sports a period Blaupunkt radio and the car comes with its original owner's manual. It is rare to find an example of this model that has survived the years so well, especially as the production of saloons was limited to 24 797 examples. With its GS engine, this car is particularly appealing to enthusiasts.









327

1969 CITROËN AMI 8 BERLINE ET UN SOLEX 3800

Carte grise française
French title

- Deux véhicules pour le prix d'un !
- Bel état de présentation et de fonctionnement
- Toute sa vie dans le Lot

- *Two vehicles for the price of one!*
- *In a nice condition and good working order*
- *Spent all its life in the South of France*

6.000 – 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En mars 1969, à l'occasion du Salon de Genève, l'Ami 6 est remplacée par l'Ami 8. Celle-ci reprend à l'identique une majorité des éléments de carrosserie de l'Ami 6 (caisse, portes, toit, ailes arrière excepté l'emplacement des feux rouges) et apporte une ligne plus classique et moins tourmentée. Les premiers modèles 1969-1970 n'arborent pas les chevrons Citroën sur la calandre. Comme l'Ami 6, l'Ami 8 existe en versions « confort », « club » et en break, toujours très prisé par la clientèle, surtout rurale. Côté mécanique, le bicylindre de 602 cm³ (M28) est toujours présent, avec un carburateur double corps. La vitesse maxi de la berline est donnée pour 123 km/h, celle du break, pour 120 km/h.

In March 1969, at the Geneva Motor Show, the Ami 6 was replaced by the Ami 8. It took most of the body parts of the Ami 6 (frame, doors, roof, rear fenders, except for the location of indicators) yet has a more conventional and less 'tortured' body line. The first series from 1969 to 1970 models do not feature the Citroën chevrons on the grille. As in the Ami 6, the Ami 8 also came with trim levels "comfort", "club" and estate, the last always very popular with customers, especially in the rural areas. Mechanically, the 602cc twin-cylinder (M28) is always there, but with a double barrel carburetor. The top speed of the sedan is given as 123 km/h, whereas the estate's is 120 km/h.







Cette sympathique Ami 8 nous vient du Lot où elle a passé toute sa vie. Vendue neuve par le Garage Salacroup de Saint-Céré à son premier propriétaire, elle y revient à la mort de ce dernier. Elle est ensuite acquise par l'actuelle propriétaire qui ne va que très peu rouler avec, seulement chaque premier mercredi du mois pour aller à la Foire aux bestiaux, place de la République à Saint-Céré. Son état est superbe puisqu'elle a bénéficié d'une remise en état par le même garage qui l'avait vendue neuve. Sa sellerie en tissu n'a pas pris une ride. Sa peinture a été refaite, sa mécanique tourne très bien, prête à traverser la France par les petites routes. Le propriétaire ajoute à cette charmante automobile son Vélosolex 3800 de la même couleur que sa voiture ! De quoi entrer dans la légende avec deux modèles emblématiques représentant la France rurale. En regardant cette Ami 8 et le Solex, on entend chanter l'accent du sud-ouest !

This delightful Ami 8 comes from the South of France where it has spent its life. Sold new by Garage Salacroup in Saint-Céré, to its first owner, it came back to the Garage after he passed away. It was then acquired by the current owner who hardly used it, taking it out only every first Wednesday of the month to go to the Foire aux bestiaux, at the place de la République, in Saint-Céré. The car's condition is superb as it has benefited from a refurbishment by the same garage that had sold the car new. Its fabric upholstery has not aged. The paint was redone, its mechanical runs well, and the car is ready to cross France by country roads. The owner adds to this charming car, a Vélosolex 3800 of the same color as his car! Those two iconic models represent rural France and the good way of life of the southwest of France. Just by looking at them, one can hear the accent of southwest of France !





328 1926 CITROËN 5 HP TYPE C3 TORPÉDO «TRÈFLE»



Carte grise française
French title

Châssis N° 76938
Moteur N° 75591

- Version «Trèfle» la plus emblématique
- Restauration de qualité
- Modèle apprécié de tous

- *Emblematic «Trèfle» version*
- *Quality restoration*
- *Universally appreciated*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Bien qu'elle ne soit apparue qu'au Salon de Paris 1924, trois ans après le lancement de la 5 HP, c'est cette carrosserie qui aura le retentissement le plus populaire : sur un châssis rallongé, elle comporte deux places à l'avant et une à l'arrière, au centre, et c'est cette disposition en "trèfle" qui donnera son nom au modèle. La roue de secours est reléguée à l'arrière, ce qui dégage le flanc, même si l'entrée continue à ne se faire que d'un seul côté. Dans la foulée, la 5 HP adopte en 1925 des ailes dites "rondes", sans nervure, identiques à celles de la 10 HP tout acier. Sur le plan mécanique, son refroidissement est amélioré par la présence d'un ventilateur. La 5 HP va rencontrer un important succès et, en 1925, ses chiffres de production égalent ceux de la totalité des 10 HP. Si elle disparaît du catalogue en 1927, c'est parce qu'André Citroën souhaite rester fidèle à sa politique du modèle unique. La 5 HP encore en pleine gloire s'efface derrière la nouvelle B14 à carrosserie tout acier. Achetée en 2000 par André Trigano, cette Type C3 "Trèfle" a fait l'objet d'une restauration complète et de qualité. Les boiseries ont été refaites et la peinture est de belle facture. Les chromes sont en bon état et l'intérieur en skaï noir a été refait avec soin. La capote est impeccable et des clignotants ont été ajoutés, pour une meilleure sécurité dans la circulation. La mécanique a visiblement été remise en état. Cette petite Citroën symbolise toute la réussite de la marque et, avec ses trois places en trèfle et sa couleur jaune caractéristique, elle correspond au modèle de 5 HP le plus emblématique. Son charme ne saurait laisser les amateurs indifférents.



Although it appeared at the Paris Salon of 1924, three years after the launch of the 5 HP, it was the body style which had the most popular impact: on a lengthened chassis, it had two seats at the front and one at the rear in the center. This configuration gave the model its name: "trèfle" (clover). The spare wheel was relegated to the back, which freed up the sides, even if getting in was through one side only. In the process, the 5 HP adopted in 1925 the "round" wings, identical to those of the steel 10 HP. On the mechanical side, the cooling was improved by the presence of a fan. The 5 HP had great success and in 1925 its production figures were equal to those of the 10 HP. It was taken off the catalog in 1927, because André Citroën preferred remaining faithful to his one model policy. The 5 HP, still very popular, disappeared slowly with the arrival of the all-steel body B14.

Purchased in 2000 by André Trigano, this Type C3 "Trèfle" has undergone a complete restoration of high quality. The woodwork has been redone and the paint is beautiful. The chrome is in good condition and the black leatherette interior was redone with care. The hood is in impeccable condition and the indicators have been added for better safety in traffic. The mechanicals have obviously been overhauled. This small Citroën symbolizes the success of the brand and, with its three seats in a clover formation, and its characteristic yellow color, it matches the pattern of the most emblematic of the 5 HPs. Its charm will surely win over all enthusiasts.

329 1933 CITROËN C4 G MFP TORPÉDO COMMERCIAL



Carte grise française
French title

Châssis N° 212789

- Une des dernières C4
- Moteur «flottant», fonctionnement plus agréable
- Saine et complète

- *One of the last C4s*
- *«Floating» engine*
- *Sound and complete*

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Au sein de la collection d'André Trigano, ce torpédo C4 G occupe une place très particulière. En effet, il en a fait l'acquisition en souvenir de la période de l'Exode, au début de la deuxième Guerre Mondiale. Avec sa famille, il avait quitté la région parisienne pour rejoindre le sud de la France, effectuant le voyage à bord d'un torpédo C4 G. Tombé en panne du côté de Toulouse, le valeureux véhicule surchargé avait alors laissé place à une B14 avant d'être récupéré un peu plus tard. Le voyage s'était déroulé en compagnie d'une future vedette de l'écran et de la chanson, Serge Reggiani.

Le présent torpédo affiche une restauration ancienne avec une peinture légèrement craquelée par endroits et une capote en bon état d'usage. Le panneau arrière peut s'ouvrir et la capote se relever, de façon à faciliter le chargement. Cette voiture appartient aux toutes dernières séries de C4, les lettres "MFP" (moteur "Floating-Power") traduisant la présence d'un moteur flottant, c'est-à-dire fixé sur des supports souples qui le laissent vibrer librement, d'où un fonctionnement plus doux. Ce dispositif avait été abondamment exploité par André Citroën sur le plan publicitaire, avec en particulier le slogan : "Une marche douce et silencieuse, comme le glissement du cygne sur l'eau."
Ce torpédo est équipé d'un bouchon de radiateur avec température d'eau et de pare-chocs à deux lames, qui sur ce modèle faisaient partie de l'équipement de série. Le compteur kilométrique indique 34 203 km et la voiture ne manque pas d'allure, notamment grâce à son pare-brise bas. C'est un exemplaire intéressant d'une des toutes dernières C4 produites.



Within the collection of Andre Trigano, this C4 G tourer occupies a very special place. Indeed, he purchased this car in memory of the exodus at the beginning of World War II. He had to leave Paris with his family to get to the South of France, making the journey in a C4 G tourer. Having broken down just next to Toulouse, the overloaded vehicle then gave way to a B14, before it was recovered. The trip had taken place in the company of a future star from French cinema and music, Serge Reggiani.

The tourer on offer has had an earlier restoration, the paint is slightly cracked in places and the hood is in good working order. The rear panel can be opened and the hood raised, to facilitate loading. This car belongs to the last of C4s, the letters "MFP" (moteur "Floating Power") reflecting the "floating engine" concept, meaning that it is fixed on flexible mounts that allowed the engine to vibrate freely, resulting in a smoother operation. This device was extensively exploited by André Citroën in the company's advertising, especially with the slogan: "A gentle and silent drive, like a swan gliding on water."
This tourer is equipped with a radiator cap with water temperature gauge and a bumper with two blades, which on this model were part of the standard equipment. The odometer shows 34,203 km and the car does not lack pace, thanks to its low windshield. This is an interesting example of the last C4 series produced.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

330 1954 CITROËN TRACTION 15-SIX H BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis N° 727127
Moteur N° 6H W2771

- ➤ Ultime évolution du vaisseau amiral de Citroën
- ➤ Présentation sympathique
- ➤ Confort et qualités routières exceptionnels pour l'époque

- ➤ *The ultimate evolution of the flagship of Citroën*
- ➤ *Nice presentation*
- ➤ *Exceptional comfort and driving characteristics for its time*

30.000 – 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après avoir abondamment fait ses preuves entre les mains de notables, de militaires ou de truands, la Traction 15-Six va trouver son apogée avec la version "H" (pour "hydropneumatique", mais elle sera également appelée "Oléo"). Sur ce modèle, l'ingénieur Paul Magès a mis au point pour la suspension arrière le système qui sera adopté sur la DS : avec une pompe haute pression entraînée par le moteur et un système hydraulique qui alimente les sphères de chaque roue, la voiture bénéficie d'un confort exceptionnel et d'un correcteur d'assiette, ce qui permet de maintenir une hauteur de caisse constante quelle que soit la charge. Pour accompagner cette amélioration du confort, les barres de torsion avant ont été rallongées.
Achetée en 2003 par André Trigano, cette voiture a appartenu au premier propriétaire de 1954 à novembre 1960, au deuxième de 1960 à 1961 et au troisième de 1961 à 2003. Si bien que, de 1961 à aujourd'hui, elle n'a connu que deux propriétaires, et le compteur affiche 86 627 km. Habillée d'une agréable teinte grise, elle présente une restauration ancienne et, si la peinture montre quelques défauts, la voiture est saine. L'intérieur en drap beige est en bel état et le tableau de bord bicolore est rehaussé par un volant accessoire avec cerclo-avertisseur du plus bel effet. L'arrière confortable comporte ses accoudoirs latéraux ainsi que l'accoudoir central escamotable.
Il s'agit de la version la plus prestigieuse et la plus recherchée de la berline Traction 15-Six dont elle constitue l'ultime évolution. Dans cet état de patine sympathique, elle ne manquera pas de séduire les amateurs.

The Traction Avant 15-Six was popular amongst political leaders, military personnel or even thugs and reached its peak with the "H" version (for "hydro", but it will also be called "Oleo"). On this model, the engineer Paul Mages developed a system for the rear suspension that was to be adopted on the DS: a high pressure pump driven by the engine and a hydraulic system that powered the spheres of each wheel. Consequently the car benefited from exceptional comfort and level control, allowing the car to maintain a constant ride height irrespective of the payload. To aid this improved comfort, the front torsion bars were lengthened.
Purchased in 2003 by André Trigano, this car belonged to the first owner from 1954 to November 1960, the second from 1960 to 1961 and the third from 1961 to 2003. From 1961 to today, it has had just two owners, the odometer displaying 86,627km. Of older restauration and in a nice grey shade, the paint shows some flaws. The car is otherwise in a sound condition.
The interior in beige cloth is in nice condition and bicolor dashboard is enhanced by an accessory steering wheel with horn-ring, giving it a most beautiful touch. The comfortable rear seat features side armrests and a retractable center armrest.
This is the most prestigious and most sought after of the Traction Avant 15-Six, and represents the ultimate evolution. With this nice patina, it is sure to appeal to fans of the Traction Avant.









COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

331 1969 CITROËN DS 21M PRESTIGE

Carte grise française
French title

Châssis N° 4495453
Moteur N° DX2 0579008376
Caisse N° 0031-029186

- Version rarissime
- Aménagements exclusifs
- Entre les mains d'André Trigano depuis 1978

- *Very rare version*
- *Exclusive features*
- *Owned by André Trigano since 1978*

30.000 – 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Cette rare DS Prestige appartenait à un notable marocain d'Agadir avant qu'André Trigano en fasse l'acquisition en 1978 et la ramène en France. Il s'agit d'une version à boîte manuelle et, selon l'ouvrage d'Olivier de Serres sur la DS, le nombre d'exemplaires de DS Prestige dans cette configuration serait limité à 11 exemplaires en 1969. C'est donc une pièce d'une grande rareté. Par ailleurs, cette voiture bénéficie des aménagements propres à ce modèle très exclusif, dont les modifications étaient effectuées dans les ateliers Henri Chapron, à Levallois. Ainsi, sur cet exemplaire, les compartiments avant et arrière sont isolés par une séparation à vitre remontante et la console arrière comporte une commande d'autoradio, une horloge Jaeger, des éclairages de courtoisie et des cendriers. La séparation chauffeur impose à l'avant une banquette dont la sellerie en cuir havane d'origine a été conservée, de même que celle de la banquette arrière, ce qui confère à l'ensemble une très belle allure.
A l'extérieur, la peinture a été refaite dans sa teinte noire d'origine, et la voiture présente la finition propre aux versions Pallas, avec les baguettes latérales et la présentation des bas de caisse en inox. Les joints de carrosserie ont été remplacés et la mécanique a fait elle aussi l'objet d'une remise en état.
Cette DS 21 Prestige constitue une pièce rare, qui rappelle que la DS faisait partie des voitures haut de gamme qu'appréciaient les hommes d'État ou les industriels. Les amateurs de DS sauront apprécier cet exemplaire superbement préservé.

This rare DS Prestige belonged to a notable Moroccan from Agadir before André Trigano acquired the car in 1978 and brought it back to France. This is a manual version and, according to the DS book by Olivier de Serres, is one of only 11 examples in this configuration in 1969, making this a very rare car. Moreover, this car benefits from features that were special to this very exclusive model, carried out by Henri Chapron in Levallois : the front and rear compartments are separated by an adjustable glass screen and the rear console includes controls for the radio, a Jaeger clock, courtesy lights and ash trays. The original tan leather upholstery, including a bench seat in the driver's compartment, in well-preserved condition gives a lovely appearance to the interior.

The car has been repainted its original black colour, and the car has the correct finish for the Pallas versions, with side trim and lower body in stainless steel. The coachwork seals have been replaced and the engine has also been overhauled. This DS 21 Prestige is a rare item, a reminder that the DS was a top-of-the-range car appreciated by politicians and businessmen. DS enthusiasts will love this wonderfully preserved example.









COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

332 1939 CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis N° 149701
Moteur N° AP09906

- Version rare et extrêmement séduisante
- Histoire exceptionnelle
- Belle présentation

- *Rare and very attractive version*
- *Exceptional history*
- *Stunning presentation*

140.000 – 200.000 €
Sans réserve / *No reserve*

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la "7 série A" voit rapidement sa gamme s'étoffer avec deux autres versions, dénommées par Citroën faux-cabriolet et roadster. Avec le temps, le second sera qualifié de "cabriolet" car il répond au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère spartiate d'un vrai roadster. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation très supérieur à la berline, grâce à son habitacle découvrable. La version 11 B, qui bénéficie de la carrosserie large, est particulièrement attrayante car spacieuse et pouvant accueillir trois personnes à l'avant. L'attrait du cabriolet Traction s'est traduit par la réalisation de répliques, ce qui rend les versions authentiques rares et recherchés.

Au sein de la collection d'André Trigano, ce cabriolet Traction 11 B occupe une place très particulière car c'est ce modèle qui a déclenché sa passion pour la marque Citroën. Ce déclic s'est fait pendant la seconde Guerre Mondiale. Alors âgé de 14 ans et après l'exode de sa famille vers le sud de la France dans un torpédo C4, André Trigano s'est engagé dans les partisans. A la fin du conflit, il est tombé en arrêt devant un cabriolet Citroën Traction 11 CV : "Il était immatriculé en Belgique et avait été abandonné dans un garage d'hôtel où il était resté. C'était une voiture magnifique, que les FTP ont utilisé à la Libération ; il était conduit par les plus gradés, et moi je me contentais d'une 402, qui n'avançait pas..." La vue de ce cabriolet l'impressionne

First presented to major Citroën dealers in March 1934 as a saloon model, the '7 series A' range soon expanded to include two other versions, named "faux-cabriolet "and "roadster" by Citroën. In time, the latter would be called a « cabriolet » as it offered a level of comfort more in keeping with this type of body, rather than the more spartan character of a genuine roadster. With a spider body at the rear accommodating two extra passengers, this was a highly attractive vehicle, presenting all the road-going qualities of the Traction in a beautifully styled car that, being convertible, offered a superior driving experience to that of the saloon. The version 11B, with a wide body, had the added benefit of extra space with room for three in the front. The appeal of the Traction cabriolet has resulted in the creation of replicas, making genuine examples rare and highly desirable.

Within André Trigano's collection, the Traction 11 B cabriolet holds a very special place, being the model that triggered his passion for the Citroën marque, during the Second World War. After his family fled to the South of France in a C4 torpedo, when he was fourteen years old, André Trigano joined the Resistance. At the end of the conflict, he found himself in the presence of a Citroën Traction 11 CV cabriolet: « It was registered in Belgium and had been abandoned in a hotel garage, where it remained. It was a magnificent car, used by the FTP during the Liberation; it had been driven by the highest ranking officials, while I contented myself with a 402 that didn't move... » The sight of this cabriolet had a lasting effect on him, attracting him to the double chevron marque.

durablement et l'attire vers la marque au double chevron. Ainsi, quelques années plus tard, il repère un cabriolet Traction 11 B comme celui dont il rêve. Il part à la recherche du propriétaire et découvre qu'il s'agit d'un pharmacien de Foix, du nom de Magnol, qui a acheté neuf ce beau cabriolet. Caché pendant la guerre, il a pu échapper aux réquisitions des occupants et des libérateurs, et a même été sauvé d'un vol. Magnol se prend d'affection pour André Trigano à tel point qu'il le désigne comme bénéficiaire du cabriolet après son décès. C'est ainsi que la voiture rejoint en 1978 la collection Trigano. Aujourd'hui, le compteur affiche 23 264 km, ce qui est, selon son propriétaire, son kilométrage d'origine car M. Magnol ne roulait qu'occasionnellement avec son automobile.
Depuis, ce cabriolet a fait l'objet d'une restauration complète par l'équipe d'André Trigano. Les planchers et bas de caisse ont été refaits et la mécanique a été remise en état. La voiture est de teinte noire, complétée par les roues Pilote à rayons plats et dont la teinte rouge vient rehausser l'ensemble. La sellerie a été refaite en cuir rouge, la même couleur que le tableau de bord, ce qui rend l'habitacle original et accueillant. Un volant accessoire apporte sa touche de fantaisie.
Pour André Trigano, le cabriolet Traction 11 large correspond à la "plus réussie de toutes les Citroën produites." De la part d'un passionné de la marque, ce n'est pas un mince compliment. A cette réussite esthétique, le présent cabriolet ajoute une superbe histoire, une grande rareté et une très belle présentation. Il fait donc partie des Citroën les plus désirables, qu'il s'agisse de l'utiliser régulièrement ou de compléter une collection.

And so, some years later, he spotted a Traction 11 B cabriolet like the one he had fallen in love with. He set off in search of the owner and discovered him to be pharmacist from Foix, by the name of Magnol, who had acquired this beautiful cabriolet new. Hidden away during the war, the car had avoided the requisition notes of both occupiers and liberators, as well as an attempted theft. Magnol warmed to Trigano and designated him the beneficiary of the convertible on his death, which is how the car came to be in the Trigano Collection in 1978. Today, the odometer reads 23 264 km that, according to its owner, is correct, as Mr Magnol only drove his car very occasionally.
Since that time, the cabriolet has been completely restored by André Trigano's team. The floors and sills have been renewed and the mechanical elements restored. The car is painted black, complemented by Pilote flat-spoked wheels in red. It has been re-upholstered in red leather, the same colour as the dashboard, giving the interior an original and welcoming appeal. A different steering wheel adds a touch of embellishment.
For André Trigano, the Traction 11 cabriolet was the « most successful Citroën ever produced." From someone so passionate about the marque, this is no small compliment. Adding to its aesthetic success, this particular cabriolet offers a wonderful history, great rarity and superb presentation, making it one of the most desirable Citroëns, either for regular use or to complete a collection.







333 1974 CITROËN DS 23 IE PALLAS

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 02FG2990
Moteur N° 0058016030

- La meilleure des DS
- Options Pallas, injection, toit ouvrant, climatisation
- Superbe exemplaire

- *The best of the DS*
- *Pallas options, with injection, sunroof, air-conditioning*
- *Superb example*

50.000 – 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La présentation de la DS constitue l'événement du salon de l'auto de Paris en 1955. Citroën dévoile une auto futuriste, qualifiée de « révolutionnaire », tant sur le plan esthétique avec sa ligne si fluide, que sur le plan mécanique, puisqu'elle est équipée de la suspension hydropneumatique, lui conférant un confort remarquable.
La liste des innovations est longue, le tableau de bord, le volant monobranche, la pédale de frein « champignon » etc... Différentes déclinaisons, cabriolet, break apparaissent successivement. En 1965, alors que l'option « Pallas » (intérieur en velours ou en cuir, tapis plus épais) vient d'apparaître, la cylindrée grimpe pour la nouvelle DS 21qui affiche une puissance de 100 ch. 1973 est l'année de la présentation de la 23, disponible en version carburateurs (115 ch) ou injection (130 ch). Ce dernier modèle est celui qui nous intéresse.

The launch of the DS was the event of the Motor Show in Paris, in 1955. Citroën unveiled a futuristic car, described by all as "revolutionary", both aesthetically, with a fluid design and mechanically, since it was equipped with hydropneumatic suspension, giving it remarkable comfort.

The list of innovations was long, the dashboard, the single spoked steering wheel, the 'mushroom' brake pedal, etc… Different variations, convertible and estate appeared over the years… In 1965, when the "Pallas" (with inside in velvet or leather, thicker carpet) appeared, the engine output had increased to 100bhp for the new DS 21. 1973 was the year of launch of the 23, available either with carburetors (115bhp) or fuel injection (130bhp). The latter model is the one that is of interest to us here.

Cet exemplaire datant de 1974 est une des dernières DS 23 à injection produites, et une des plus désirables puisqu'elle possède notamment un rare toit ouvrant. Elle a été livrée neuve à Modène à son premier propriétaire. La sellerie est en cuir havane et elle équipée de la climatisation, de son auto radio d'origine, de ses appuie-têtes et de son accoudoir central. La voiture a été totalement restaurée en 2008 par un spécialiste de la marque Citroën. Elle n'a depuis parcouru que 9900 kms, kilométrage indiqué au compteur. L'intérieur se trouve dans un état remarquable, les cuirs sont simplement légèrement patinés, ses moquettes sont comme neuves. Dans cette livrée sable, intérieur havane, cette DS 23 ie Pallas représente une occasion rare d'acquérir le modèle d'aboutissement de ce tant aimé modèle, doté, celui-ci de tant d'options d'époque si désirables et introuvables. De plus, elle sera livrée avec ses manuels, libretto et plaques d'immatriculation d'origine. A ne pas manquer !

This example, dating from 1974, is one of the last DS 23 injection produced, and one of the most desirable since it has such a rare feature, the sunroof. It was delivered new in Modena to its first owner. In tan leather upholstery, the car is fitted with air conditioning, its original radio, head rests and center armrest. The car had been completely restored in 2008 by a Citroën specialist. It has covered only 9,900kms since, as can be seen from the odometer. The interior is in a remarkable condition, the leather is just slightly worn, and its carpets are like new. In this sand color, with tan interior, the DS 23 Pallas represents a rare opportunity to acquire the final evolution of this amazing car, with all the many desirable and rare options. Moreover, it will be delivered with its service manual, libretto and original license plates. An opportunity not to miss!







COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

334 1988 CITROËN CX GTI TURBO 2



Carte grise française
French title

Châssis
N° VF7MANK0005NK8223

➤ La plus brillante des CX
➤ Ex- Assemblée Nationale
➤ Très bel état de présentation

➤ *The most exciting of the CXs*
➤ *Ex-French Parliament vehicle*
➤ *In nice condition*

6.000 – 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Présentée en 1984, la CX GTi Turbo est l'aboutissement de l'évolution de ce navire-amiral de la gamme Citroën. Elle reçoit un moteur 2,5 litres doté d'un turbocompresseur et, à partir de 1986, d'un échangeur air-air, ce qui lui permet de développer la puissance de 168 ch. Atteignant 220 km/h en pointe, la CX offre ainsi les performances qui lui permettent de se mesurer aux marques étrangères les plus prestigieuses, d'autant plus dans sa version Turbo 2 qui présente un rajeunissement esthétique. Sa suspension hydropneumatique assimile parfaitement le surcroît de puissance et fait de cette voiture une véritable reine d'autoroute, tout en restant très à l'aise sur les routes secondaires. Elle est la première voiture française équipée d'un freinage avec ABS.



L'exemplaire que nous présentons était attaché à l'Assemblée Nationale et a été acheté par André Trigano au milieu des années 1990, après son élection en tant que député. Cette voiture comporte d'ailleurs encore la cocarde amovible qui vient se fixer sur le côté du tableau de bord. La mise en service a été effectuée au nom de Citroën SA.
Aujourd'hui, cette CX Turbo est très belle de présentation. La carrosserie a bénéficié d'une peinture, mais tout le reste est d'origine et l'intérieur se montre très bien préservé.
L'équipement de ce modèle haut de gamme est très complet, avec antidémarrage codé, vitres électriques, rétroviseurs électriques, autoradio Blaupunkt avec lecteur de cassettes. Le compteur kilométrique affiche 121 361 km. Il s'agit du nec plus ultra de ce modèle qui a su brillamment succéder à la DS.

Launched in 1984, the CX GTi Turbo was the ultimate evolution of this flagship model of the Citroën range. The car was powered by a 2.5-liter engine with a turbocharger and, from 1986, with an air-to-air heat exchanger, which gave the car a power of 168bhp. With a 220 km/h top speed, the CX had the performances to compete with the most prestigious foreign brands, especially in its Turbo 2 version. The CX GTi Turbo's hydropneumatic suspension perfectly handled the extra power and made the car a true queen of highway, while remaining very comfortable on secondary roads. It was also the first French car with ABS.

The example that we are offering was a car attached to the National Assembly, and was bought by André Trigano in the mid-1990s after his election as a MP. This car still has the removable cockade which is fixed to the side of the dashboard. The servicing of car was carried out on behalf of Citroën SA.
This CX Turbo is in very beautiful condition. The body did get a respray, but everything else is original and the inside is in a very well preserved state. The equipment of the top model is very complete – it has a coded immobilizer, powered windows, electric mirrors, and a Blaupunkt radio-cassette player. The odometer indicates 121,361 km. This is the ultimate model that brilliantly succeeded the DS.

335 1990 CITROËN 2 CV 6 CHARLESTON



Carte grise française
French title

Châssis N°
VF7AZKA00KA371037
Moteur N° 0909538613

➤ 1ère main, 2 900 km seulement
➤ Une des dernières 2 CV produites
➤ État exceptionnel d'origine

➤ *One owner and 2900 km since new*
➤ *One of the last 2CVs produced*
➤ *In an exceptional state of originality*

20.000 – 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La dernière 2 CV est sortie d'usine le 27 juillet 1990, il s'agissait d'une 2CV « Charleston » gris cormoran / gris nocturne. Elle était destinée au directeur de l'usine de Mangualde, au Portugal. Le nom « Charleston » évoquait les années 30. Un clin d'œil rétro et un style que le grand public s'appropria d'emblée faisant rapidement de cette version une sorte de « must » pour tous les amateurs du modèle.
Livrée neuve le 19 juillet 1990, la 2 CV Charleston que nous proposons, a été immatriculée par son propriétaire au mois d'août de la même année. Depuis, elle est toujours restée entre les mêmes mains. Le plus extraordinaire reste qu'en plus d'être une des dernières Charleston produites, elle a parcouru moins de 2 900 km depuis l'origine ! Une expertise récente précise que la voiture est à l'état neuf, encore équipée de tous ses éléments d'origine. Elle ne présente aucun choc de carrosserie ou éclat de peinture et, en se penchant sous le châssis, on peut même apercevoir les points de peinture sur les écrous d'origine, qui disparaîtront lors de la première réparation ou du premier démontage : ils constituent un témoin supplémentaire de l'authenticité de cette automobile.
Son propriétaire, grand passionné de 2 CV, a toujours pris grand soin de cette voiture, la faisant rouler régulièrement afin de la préserver dans un état de fonctionnement aussi parfait que possible, tout en assurant aussi tout l'entretien nécessaire.
L'intérieur dégage encore cette odeur de neuf, propre aux 2 CV de cette époque. La capote ne montre aucune trace d'usure et la couleur présente encore tout l'éclat d'origine.
Cette 2 CV exceptionnelle est évidemment accompagnée de son cric d'origine, de sa roue de secours jamais utilisée, ainsi que de ses manuels d'utilisation et d'entretien. Elle permettra au nouveau propriétaire d'imaginer qu'il vient prendre livraison de sa voiture chez le concessionnaire Citroën, ce qui représente un véritable voyage dans le temps...



The last 2 CV left the factory on July 27, 1990. It was a 2CV "Charleston" in cormorant gray/dark gray for the plant manager at Mangualde, Portugal. The name "Charleston" evokes the 1930s and a retro style that the public immediately adopted, with this version becoming a kind of a "must" for all enthusiasts of the model.
Delivered new on July 19, 1990, the 2CV Charleston we are offering, was registered by its first owner in August of the same year. Since then, it has remained in the same hands. The most extraordinary fact, other than being one of the last Charlestons produced, is that it has not even covered 2900 km from new!
A recent expertise states that the car is in mint condition, still equipped with its original features. It has no bodywork impact or chipped paint, and looking under the chassis, you can even see the paint dots on the original nuts, which disappear at the first repair or disassembling: they are an additional point confirming the authenticity of this automobile.
Its owner, a keen 2CV enthusiast, has always taken great care of this car, driving it regularly to preserve it in the most perfect running condition possible, whilst also ensuring the necessary maintenance. The interior still smells new, caracteristic of 2CVs of this period. The hood shows no signs of wear and color still has its original luster.
This exceptional 2CV comes, of course, with its original jack, its spare tire which has never been used, as well as its owner and service manuals. It will surely give the new owner the impression to take delivery of a new car at the Citroën dealership, a real journey into the past...



336 1964 CITROËN 2 CV AK 350 FOURGONNETTE

Carte grise française
French title

Châssis N° 9017234
Moteur N° 0074008828

- ➤ Rare état de préservation pour une fourgonnette
- ➤ Même propriétaire de 1964 à 2013
- ➤ Portes «suicide»

- ➤ *In a rare state of preservation for a van*
- ➤ *Same owner from 1964 to 2013*
- ➤ *«Suicide» doors*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

"Ce n'est pas une voiture, c'est un art de vivre" : voilà une des nombreuses phrase inspirées par la 2 CV, voiture aux 100 visages, dont la conception géniale de simplicité en a fait un incomparable succès. Véritable monument de l'histoire de France automobile, elle est inscrite pour toujours dans la mémoire collective.



Achetée neuve en 1964 et immatriculée le 23 mai de la même année par Mme Douziech, la fourgonnette que nous proposons est restée entre les mêmes mains jusqu'en 2013. Alors âgée de 91 ans, la propriétaire s'est décidée à vendre cette automobile.
Elle a toujours été conservée et entretenue avec soin, et garée au sec, si bien qu'elle s'avère très saine d'origine.
Pour parfaire sa préservation, le nouveau propriétaire a fait bénéficier à cette voiture d'une peinture neuve. L'intérieur, qui était sous housses, est d'origine avec les fameux sièges tenus par des crochets à élastiques sur une armature en acier. Sur le plan mécanique, le compartiment moteur a été nettoyé et les freins ont fait l'objet d'une réfection, avec passage au silicone.
Il s'agit d'un modèle intéressant, qui comporte encore les portes "suicide" qui disparaîtront à la fin de l'année 1964. Dans cette version AK, cette voiture bénéficie d'une plateforme rallongée de 20 cm par rapport à la fourgonnette standard, et surtout elle reçoit le moteur 602 cm3 qui était alors réservé à l'Ami 6 et qui équipera par la suite les 2 CV 6, dans une version plus puissante.
Il est remarquable qu'un modèle utilitaire ait pu traverser les années sans subir les dégradations liées à une activité relativement intense. Il s'agit sans doute d'une des plus belles 2 CV fourgonnettes de cette époque encore en circulation. Elle devrait donc séduire les amateurs.

"It's not a car, it's a way of life": this was one of many slogans inspired by the 2CV, the car with its myriad faces, the brilliant simplicity of the design making it an incomparable success. A real monument to the automotive history of France, it has been inscribed forever in the collective memory.

Purchased new in 1964 and registered on May 23 of that year by a Mrs. Douziech, the van on offer remained in the same hands till 2013. Then 91-years-old, the owner finally decided to sell this car.
It has always been preserved and maintained with care, and parked in a garage, so it is in a very original sound condition. To keep and improve its preservation, the new owner has given the car a new coat of paint. The interior, which was under covers, is original, with the famous 'hammock' seats held by elastic hooks on a steel frame. Mechanically, the engine compartment was cleaned and the brakes were the subject of a refurbishment.
This is an interesting model, featuring the "suicide" doors that were eventually replaced by front hinged doors by the end of 1964. In this AK version, the car has a 20cm extended platform as compared to the standard van, and features the 602cc engine, which was normally reserved for the Ami 6, and thereafter powered the 2CV 6 in a more powerful version.
It is remarkable that a utility model has survived through the years without suffering much damage, typical of intense usage. This is perhaps one of the finest 2CV vans on the road today. It should appeal to true enthusiasts.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

337 1928 CITROËN B14 G LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis N° 320845

- ➤ Présentation correcte
- ➤ Deux propriétaires seulement depuis 1954
- ➤ Carrosserie limousine

- ➤ *In correct condition*
- ➤ *Only two owners since 1954*
- ➤ *Limousine body style*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Dans les années 1920, les modèles produits par Citroën se succèdent en bénéficiant d'améliorations successives et la B14, présentée au Salon de Paris 1926, constitue l'aboutissement de la série des "Type B". La différence la plus visible provient de la calandre plate, ce qui lui donne un aspect plus moderne. Elle reçoit aussi un moteur plus gros (1,5 litre), un frein au pied commandant les quatre roues, une suspension améliorée, un tableau de bord plus complet (avec un "oléomètre" avertissant d'une chute de pression d'huile...). De plus, son prix très abordable assure son succès commercial, avec une production totale de quelque 120 000 exemplaires.



Pour André Trigano, la B14 est un modèle particulier car, au début de la Deuxième Guerre mondiale, il a vécu l'Exode à bord d'un torpédo C4G. Quand celui-ci est tombé en panne avant Toulouse, la famille a poursuivi son voyage avec une B14, ce qui explique la présence de ce modèle dans la collection. Cette voiture a été achetée par André Trigano en 1972, le précédent certificat d'immatriculation datant de 1954. Il s'agit d'une B14 G, version ultime bénéficiant d'une carrosserie où les angles vifs laissent place à des lignes plus souples. Avec sa carrosserie limousine comportant une porte arrière, elle présente une restauration ancienne à reprendre, avec des chromes en état d'usage mais une sellerie en tissu gris en bon état. Sur la planche de bord, les fonds de compteurs sont légèrement écaillés et le totalisateur kilométrique affiche 29 963 km. Les jantes à voile plein sont chaussées de pneus Michelin neufs.
Avec sa forme simple typique de la fin des années 1920, cette voiture est le témoignage d'une belle réussite commerciale pour la marque.

In the 1920s, the Citroën models evolved over the years with improvements and the B14, unveiled at the Paris Salon of 1926, was the culmination of the series "Type B". The most visible difference was the flat grille, giving it a more modern look. It also had a bigger engine (1.5 liters), a foot controlled brake operating for all four wheels, improved suspension, a more complete instrumentation on the dashboard (with an oil meter warning about an oil pressure drop). Moreover, with its very affordable price, the commercial success was ensured, with a total production run of some 120,000 units.

For André Trigano, the B14 is a very special model, because at the beginning of World War II, he was part of the exodus out of France in a C4G roadster. When the C4G broke down before Toulouse, the family continued in a B14, which explains the presence of this model in the collection. This car was purchased in 1972 by André Trigano, the previous registration certificate dating from 1954. It is a B14 G, the ultimate version boasting a body whose sharp angles give way to softer lines. With a limousine body having a rear door, it features an older restoration, and the chromes show a state of use, but and the grey fabric upholstery are in good condition. On the dashboard, the instrument counters are slightly chipped and the odometer shows 29,963 km.
Full covered rims are shod with new Michelin tires.
With its simple and typical design form the late 1920s, this car is the testimony of a great commercial success of the brand.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

338 1926 CITROËN B12 TORPÉDO COMMERCIAL



Carte grise française
French title

Châssis N° 164266
Moteur N° 1205SH

- ➤ Présentation correcte
- ➤ Carrosserie idéale pour la balade
- ➤ Simple à utiliser et entretenir

- ➤ *Correct presentation*
- ➤ *Ideal body for touring*
- ➤ *Simple to use and maintain*

12.000 – 16.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Pour André Citroën, les méthodes de production américaine sont l'exemple à suivre et il est le premier constructeur français à adopter la fabrication "tout acier", selon le brevet d'Edward Budd. Ce système le force à investir dans un procédé d'emboutissage coûteux, mais il a le mérite de simplifier la fabrication en éliminant la complexe structure bois sur laquelle les carrosseries traditionnelles sont montées. De plus, il permet une meilleure résistance aux chocs. Lancée en 1924, la 10 HP Type B10 est la première Citroën à bénéficier de ce progrès. Comme tout modèle innovant, elle connaît des problèmes de jeunesse qui seront résolus sur la version suivante, la B12, présentée en octobre 1925 et qui reçoit un châssis plus rigide mieux adapté à sa carrosserie qui l'est tout autant. Par ailleurs, ce modèle bénéficie aussi de freins sur les roues avant. Animé par un moteur 1,5 litre, cette voiture robuste et fiable peut atteindre 75 km/h en pointe.



Cette B12 en carrosserie torpédo présente une restauration ancienne, correctement préservée et la voiture est dans sa configuration d'origine. L'intérieur en skaï a été refait, mais les contreportes d'origine, qui étaient dans un état très correct, ont été conservées. Ce torpédo B12 offre une finition simple, dépourvue de chrome, et le tableau de bord, qui est complet, est lui aussi d'une grande simplicité. Une banquette équipe la partie arrière et la capote en toile beige est en état d'usage correct. Avec sa carrosserie complètement découvrable, cette voiture est une promesse de belles balades sur les petites routes de campagne.

For André Citroën, the methods of American mass production were the perfect example to follow and thus Citroën was the first French manufacturer to adopt the production of "all-steel", as per the patents of Edward Budd. This system forced him to invest in an expensive stamping process, but it had the merit of simplifying manufacturing by eliminating the complex wooden structure on which the conventional bodies were mounted. Additionally, it provided improved impact resistance. Launched in 1924, the 10 HP Type B10 was the first Citroën to benefit from this progress. Like any innovative model, it had its initial teething problems, which were solved by the next version, the B12, introduced in October 1925 and which received a stiffer chassis best suited to its body. Moreover, this model featured brakes on the front wheels. Powered by a 1.5 liter engine, this rugged and reliable car could get to a top speed of 75 km/h.
The B12 on offer has a torpedo bodywork with an early restoration, but which has been properly preserved, and the car is in its original configuration. The leatherette interior has been redone, but the original door panels, which were in a quite good condition, have been preserved. This B12 offers a simple finish, devoid of chrome, and the dashboard, which is complete, is also very simple. The bench seats at the rear and the beige canvas soft top is in correct used condition. With its fully openable bodywork, this car promises delightful drives on country roads.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

339 CA. 1925 CITROËN B12 LIMOUSINE «WOODY»

Carte grise française
French title

Châssis N° C25476
(selon carte grise)
Moteur N° B4032PB

- ➤ Voiture rare et originale
- ➤ Réalisation artisanale d'excellente qualité
- ➤ Présentation impeccable

- ➤ *Rare and original car*
- ➤ *Excellent quality of workmanship*
- ➤ *In impeccable condition*

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Cette voiture se distingue par l'originalité de sa carrosserie spéciale en bois, façon "woody" américain. C'est une très belle réalisation dont l'histoire semble locale car la carrosserie porte la plaque du carrossier Danos, à Aurignac, alors que le tableau de bord affiche le nom d'Auguste Caussade, qui était lui-même boulanger dans cette même commune ! C'est un break tous usages avant l'heure, avec une banquette arrière et une ouverture du panneau arrière en deux parties. Cette voiture a été entièrement restaurée par l'équipe d'André Trigano et se présente en bel état. Tout a été refait, des boiseries à la mécanique, avec une sellerie neuve en skaï marron. La carte grise indique une première immatriculation en 1929, mais le type exact est difficile à déterminer.
Il s'agit d'une très belle pièce, unique en son genre et représentative du savoir-faire ainsi que de l'inventivité des carrossiers locaux.

This car is distinguished by the originality of its special wooden body, like an American "woody". The workmanship is of nice quality and seems to be local as the body it carries the plate reading coachbuilder Danos, from Aurignac, while the dashboard displays the name of Augustus Caussade, who was himself a baker in the same town! It is an all-purpose estate before its time, with a bench seat in the back and a rear panel opening in two parts. The car was fully restored by Andre Trigano's team and comes in a beautiful condition. Everything has been redone, from the woodwork to the mechanicals, with new brown leatherette upholstery inside. The title indicates a first registration in 1929, but the exact type is difficult to determine.
The car on offer is a very beautiful and unique representative of the know-how and inventiveness of local coachbuilders.





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

340 1931 CITROËN C4 G COACH



Carte grise française
French title

Châssis N° 105315

➤ Désirable carrosserie coach
➤ Très belle restauration

➤ *Desirable bodywork*
➤ *Very beautiful restoration*

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après son lancement en 1928, la C4 va poursuivre son évolution. Après l'AC4 F de 1930, c'est au tour de la C4 G de faire son apparition, au Salon de Paris 1931. Les améliorations commencent par la mécanique, avec un moteur dont la cylindrée approche 1,8 litre, pour une puissance de 32 ch. Les pièces nickelées sont dorénavant chromées et affichent un brillant du plus bel effet, comme on peut le constater par exemple sur les enjoliveurs. La C4 est équipée d'une boîte 3 rapports et conserve le principe de la carrosserie tout acier, ce qui ne l'empêche pas d'être déclinée en un grand nombre de carrosseries différentes.

Cette voiture présente une carrosserie coach qui était en fait dénommée "faux cabriolet 4 places", par opposition au "faux cabriolet 2 places" qui ne comportait pas de vitre de custode. Plus lumineux, ce coach reste très habitable et présente un confort de bon aloi. Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète et de qualité sur une base saine, par l'équipe d'André Trigano. Les pièces chromées sont en très bon état et la voiture ne semble pas avoir beaucoup roulé depuis sa restauration. L'intérieur a été refait et montre une sellerie en tissu et une série d'instruments sur une tôle noire fixée derrière la tôle rouge de la teinte carrosserie. L'ensemble est en très bel état. Avec sa carrosserie rare et originale, ce coach C4 se démarque avec élégance des berlines ou limousines plus massives et moins exclusives. Un avantage que souligne ici le bon état de la voiture.

After its launch in 1928, the C4 continued to evolve. After the AC4 F of 1930, it was the turn of the C4 G to be unveiled at the Paris Salon of 1931. The improvements began with mechanicals, with an engine cylinder capacity approaching 1.8 liters, and 32bhp. The nickel plated metal parts were now chromed and had a great shiny look, as it appears on the rims. The C4 was equipped with a 3-speed gearbox and retained the principles of the all-steel body, available in several different body styles.



This car has the coach body style, which was actually called a "faux cabriolet 4-seater" as opposed to "faux cabriolet two-seater" and that did not include quarter windows. Brighter inside, this coach is very usable and comfortable. This car has been fully restored and the quality is on a sound basis, again by Andre Trigano's team. The chrome parts are in very good condition and the car seems has hardly been driven since its restoration. The interior has been redone and there are a series of instruments on a black plate fixed behind a red metal sheet matching bodywork's color. All seems to be in very good condition. With its unusual and original bodywork, this C4 coach stands out with its elegance and distinctiveness compared to less exclusive sedans and limousines. An advantage emphasized by the good condition of the car.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

341 1931 CITROËN C4 F BERLINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 320693
Moteur N° E02122

➤ Restauration de qualité
➤ Pare-chocs et malle arrière
➤ Sellerie de belle présentation

➤ *Quality restoration*
➤ *With bumpers and trunk lid*
➤ *Nice upholstery*

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Depuis le lancement de la première Type A, André Citroën n'a cessé de faire évoluer ses modèles et d'adopter des solutions techniques et industrielles originales. Ainsi, à partir de la B10, les carrosseries sont fabriquées entièrement en acier selon le brevet américain Budd et, parallèlement, André Citroën dote ses usines de l'outillage qui lui permet d'augmenter les cadences et de produire en grande série. Ce développement lui permet de prendre en 1928 la place de premier constructeur français, avec une production dépassant 300 000 châssis. Dévoilée en 1928, la C4 poursuit sur cette lancée dynamique et présente une ligne moderne pour son époque. La C4 F est exposée au Salon d'octobre 1930 et bénéficie de quelques améliorations comme des supports moteur avec silentblocs et un nouveau boîtier de direction. Elle peut se comparer avantageusement avec sa rivale de Billancourt, la Renault KZ 3 : si la puissance de leur moteur est identique, la Renault pèse presque 500 kg de plus.

La présente berline C4 F a bénéficié d'une restauration de qualité. Équipée de pare-chocs bilame et d'une malle arrière, elle a été repeinte récemment et présente un bel intérieur en tissu, refait. Les chromes sont superbes et un très beau bouchon de radiateur comportant un thermomètre d'eau surplombe le capot, ce qui permet de palier l'absence de cet instrument au tableau de bord. C'est un bel exemple de la classique berline C4, archétype de la Citroën du début des années 1930.

Since the launch of the first type A, André Citroën continued to evolve and improve his models and adopt innovative technical and industrial solutions. Thus, from the B10, the bodies of the cars were made entirely of steel, according to the US Patent Budd and, in parallel, André Citroën equipped his plants with tooling that allowed for an increase in production rates and mass assembly procedures. This development made Citroen the number one French marque in 1928, with production exceeding 300,000 chassis. Unveiled in 1928, the C4 kept up the momentum and presented a modern design for its time. The C4 F was unveiled at the Paris Show in October 1930 and had some improvements such as engine rubber mountings and a new steering box. It can be compared very favorably with its rival from Billancourt, the Renault KZ 3: even if the engine power was similar, the Renault weighed almost 500 kg more.



This sedan C4 F has received a quality restoration and is equipped with a two blade bumper and a rear trunk. It has recently been repainted and has a beautiful interior in fabric which has been redone. The chrome parts are in superb condition and a beautiful radiator cap with a water thermometer sits on the hood, and which overcomes the lack of instrumentation on the dashboard. This is a fine example of the classic C4 sedan, a Citroën archetype of the early 1930s.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

342 1953 CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 626577
Moteur N° AN10376

- Très belle restauration
- Deux propriétaires seulement depuis 1974
- Finition de belle facture

- *Very beautiful restoration*
- *Just two owners since 1974*
- *Finely crafted finish*

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Présentée en 1934, la Traction a fait l'effet d'un pavé dans la mare de l'automobile : sa ligne basse et élancée, signée Flaminio Bertoni, provoquait un contraste frappant avec les automobiles d'alors, plus hautes, raides et moins profilées. Cette forme était permise par la structure monocoque et la traction avant, deux techniques révolutionnaires pour l'époque et qui permettaient en outre un comportement routier nettement supérieur à celui des berlines traditionnelles. Cette voiture dont la carrière s'est prolongée plus de 20 ans a définitivement confirmé la réputation de Citroën comme constructeur entreprenant et techniquement avant-gardiste.



Cette Traction 11 Légère appartient à André Trigano depuis février 1983, le précédent propriétaire l'ayant lui-même achetée en mars 1974 et, aujourd'hui, le compteur affiche 53 886 km. Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète et de qualité au sein des ateliers d'André Trigano : la peinture est très belle et la tôlerie soignée. L'habitacle est lui aussi de belle facture, avec sa sellerie en drap gris, son tableau de bord en tôle peinte sans accrocs, ses deux pare-soleil, son sobre volant noir, ses contreportes en drap sans défaut et son beau ciel de toit. L'ensemble est tout à fait conforme à la présentation d'origine du modèle. Avec cette caisse légère, la Traction perdait un peu en habitabilité par rapport à la version "normale", mais elle se révélait un peu plus performante : avec son moteur "Perfo" 56 ch, elle pouvait atteindre 125 km/h.
Ce très bel exemplaire répondra aux attentes d'un amateur exigeant.

Launched in 1934, the Traction Avant had the effect of a bombshell in the world of the automobile: its low and slender profile, designed by Flaminio Bertoni, caused a storm and was in sharp contrast to the automobiles of the period, which were higher, rather vertical and less profiled. This shape was possible thanks to its monocoque structure and front-wheel drive configuration, two revolutionary techniques of the time, which also gave the car road handling significantly better than that of the traditional sedans. This model's career lasted over 20 years and it definitively confirmed Citroën's reputation as an innovative and technically avant-gardist manufacturer.

This Traction Avant 11 Light has belonged to André Trigano since February 1983, the previous owner having purchased the car in March 1974. Today, the counter shows just 53,886 km. The car has been fully restored with excellent quality in the workshops of André Trigano: the paint is very beautiful and the sheet metal's finish is neat. The interior is very nice with its grey cloth upholstery, its sheet metal dashboard, its two sun visors, its sleek black steering wheel, its flawless cloth door trim panels and nice headliner. The combination is fully consistent with the original presentation of the model. With its light body, the Traction Avant lost slightly its roomy comfort compared to the "normal" version, but it proved to be a little more efficient: with its 56 bhp "Perfo" engine, it could get to a top speed of about 125 km/h.
This beautiful specimen will meet the expectations of a demanding enthusiast.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

343 1930 CITROËN C6 LIMOUSINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 135
Moteur N° 25279

- Version six-cylindres, plus rare et exclusive
- Utilisation souple et agréable
- Vaisseau amiral de la gamme

- *The six-cylinder version, rare and exclusive*
- *Easy to use and drive*
- *Flagship of the range*

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

À la fin des années 1920, Citroën a le vent en poupe et décide donc de passer à l'échelon supérieur. Après ses modèles à moteur quatre-cylindres, il dévoile au Salon de Paris 1928 la C6 (en même temps d'ailleurs que la C4), qui est équipée d'une mécanique six-cylindres. Ce moteur reprend les cotes d'alésage et de course des quatre-cylindres de la marque, ce qui lui donne une cylindrée de 2,5 litres et lui permet de développer la puissance de 45 ch. Sur le plan esthétique, la voiture se distingue de la C4 notamment par son capot plus long, mais les différences ne sont pas flagrantes, ce qui gênera le développement de ce modèle que la clientèle trouve trop proche du modèle moins prestigieux. La C6 est pourtant une excellente voiture, souple et confortable, et qui va bénéficier d'améliorations régulières tout au long de son existence, jusqu'à ce qu'elle disparaisse du catalogue, en même temps que la C4, à la fin de 1932.



La restauration ancienne de cette C6 limousine montre son âge à travers plusieurs craquelures et un état général patiné. L'intérieur en drap rayé a été refait et ne présente aucune usure, mais la voiture n'a pas roulé depuis longtemps et nécessitera une remise en route. Les petits feux d'ailes avant sont manquants. Les survivantes de cette Citroën à moteur six-cylindres ne sont pas nombreuses et, en achevant la restauration de cet exemplaire pour lui rendre tout son panache, le nouveau propriétaire profitera d'une Citroën rare et exclusive.

In the late 1920s, Citroën was on the rise and therefore decided to move to the next level. After the four-cylinder engine models, Citroen unveiled at the Paris Salon in 1928 the C6 (as well as the C4), which was powered by a six-cylinder. This engine had the same bore and stroke of the four-cylinders of the brand, giving it a displacement of 2.5-liters and allowing it to develop 45bhp. Aesthetically, the car was distinguished from C4 in particular by its longer bonnet, but the differences were not pronounced, which hampered the development of this model as clients found it too close to the looks of the less prestigious model. The C6 was nevertheless, an excellent car, soft and comfortable, and benefited from regular improvements throughout its production run, until it was taken off the catalog, along with the C4, at the end of 1932.

The old restoration of this C6 limousine shows its age through several cracks and a general patina. The interior has been redone in striped fabric and shows no signs of use; however the car has not been driven for a long time and will require re-commissioning. The small front wing lights are missing. There are few survivors of this Citroën six-cylinder engine, and, by completing the restoration of this one will surely allow the new owner to own a very rare and exclusive Citroën.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

344 2007 CITROËN C6 V6 2.7 HDI SEDAN



Carte grise française
French title

Châssis
N° VF7TDUHZJ78010913

- Haut de gamme Citroën, équipement luxueux
- Très belle ligne, performances élevées
- Première main, préservation superbe

- *An upscale Citroën, luxuriously equipped*
- *Beautiful design, high performance*
- *One owner from new*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La C6 correspond chez Citroën à une voiture de très haut de gamme qui, lancée en 2005, a disparu du catalogue à la fin de l'année 2012 après une production de moins de 24 000 exemplaires. Dotée d'une ligne souple et effilée répondant au nouveau style Citroën, elle ne reçoit que des moteurs V6, essence et diesel. Elle est équipée de la suspension hydropneumatique de la marque, dans son évolution la plus avancée, dite "hydractive", ce qui lui procure un confort exceptionnel et des qualités routières de haut niveau. C'est une voiture qui s'inscrit dans la tradition des DS Pallas et CX Prestige.



Selon son habitude, André Trigano a fait l'acquisition de cette voiture après avoir remporté une élection. Dotée d'un moteur V6 hdi de plus de 200 ch, cette C6 limousine est ici en finition "Lignage", ce qui correspond à un aménagement particulièrement raffiné : en plus des très nombreux équipements de série, la voiture comporte un affichage tête haute, une aide au stationnement avant et arrière, des sièges avant électriques réglables (sur 5 axes pour le conducteur et 3 axes pour le passager)... Il s'agit d'une première main, magnifiquement préservée avec sa peinture métallisée et sa sellerie en cuir beige impeccable, et qui n'affiche que 60 000 km environ. Cette année-là, la C6 a été produite à 7 600 exemplaires seulement, c'est donc une voiture rare, exclusive et qui constitue un collector potentiel.

The Citroën C6 was a very upscale car, launched in 2005, and went off the catalog by the end of 2012 after a production run of less than 24,000 units. With a sweeping line that reflects the style of the CX, the C6 was powered by V6 engines, both petrol and diesel. It featured Citroen's famous hydropneumatic suspension system in its most advanced iteration, called "hydractive", which gave the car exceptional comfort, along with driving dynamics of the highest level. This was a car that fitted in perfectly with the tradition of the DS and the CX Pallas Prestige.

Andre Trigano acquired this car after winning an election. With a V6 HDi engine developing over 200bhp, this C6 is a "Lineage" version, which featured particularly refined furnishings: in addition to the many standard features, the car has a head-up display, a parking aid at the front and the rear, electrically adjustable front seats (5-axis for the driver and 3-axis for the passenger)... This car is not only firsthand, but it is also beautifully preserved with its metallic paint and upholstery in impeccable beige leather, with the odometer showing only about 60,000 km. In 2007, just 7,600 of the C6s were produced, so it is a fairly rare car, exclusive and has the makings of a potential future collectible.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

345 1936 CITROËN TRACTION 7C BERLINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 83061
Moteur N° FS01100

- Version ancienne et rare
- Deux propriétaires seulement depuis 1955
- Présentation correcte

- *Old and rare version*
- *Two owners only since 1955*
- *In good condition*

12.000 – 16.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La Traction a été présentée au début de l'année 1934 dans sa version 7 CV, avec déjà tous les ingrédients qui en faisaient une voiture révolutionnaire pour son époque.

La Traction 7C que nous proposons a été achetée par André Trigano en novembre 1978, alors que le précédent propriétaire la détenait depuis 1955 ! Elle a d'ailleurs conservé la même immatriculation, "490 X 09", délivrée suivant le nouveau système entré en vigueur en 1950. Il s'agit d'une des versions les plus anciennes de la Traction, mais elle bénéficie tout de même de la direction à crémaillère apparue en 1936 à partir du numéro de série 80331, ce qui rend la conduite plus agréable. S'agissant d'une 7C, elle est équipée du moteur 1,6 L 36 ch et, contrairement aux tout premiers exemplaires, elle bénéficie d'une malle arrière ouvrante.



Cette 7C a bénéficié d'une restauration ancienne, avec carrosserie vert olive et ailes noires. L'intérieur en velours gris a été refait il y a plusieurs années, de même que les moquettes, et le ciel de toit présente quelques tâches. Un manomètre de température d'eau a été ajouté au tableau de bord et la voiture est équipée d'un coupe-circuit. Elle paraît saine, bien qu'elle présente notamment quelques points de rouille superficiels sur les ailes et les jantes. Il s'agit d'un modèle particulièrement intéressant, car ancien. Par son apparence et sa technique, il souligne son extrême modernité par rapport aux voitures d'autres marques de la même époque et saura séduire les amateurs de versions rares de la Traction.

The Traction Avant was introduced in early 1934 in the 7 CV version, with all the ingredients that made it a revolutionary automobile for its time.

The Traction Avant 7C that we offer was purchased by André Trigano in November 1978, the previous owner having had the car since 1955! The car retained its old registration number "490 X 09", issued under the new system when it came into force in 1950. It is one of the oldest versions of the Traction Avant, but it features the rack and pinion steering system that came out in 1936, from the serial number 80331 on, which makes the car a more enjoyable drive. Being a 7C, it is powered by the 1.6L 36bhp engine and, unlike the earliest examples, it has an opening rear trunk. This 7C received an older restoration, with an olive green body and black wings. The grey velvet interior was redone some years ago, as well as the carpets and the headlining has some stains. A water temperature gauge has been added to the dashboard and the car is equipped with a circuit breaker. The car seems to be sound, although it has some particular points of surface rust on the fenders and the wheels.
This is a particularly interesting model because it is an early one. With its appearance and technology, it stresses its extreme modernity compared to the other brands of cars of the same era and will delight lovers of rare versions of the Traction Avant.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

346 1934 CITROËN ROSALIE 8A BERLINE COMMERCIALE



Carte grise française
French title

Châssis N° 821165
Moteur N° C25476

- Originale version commerciale
- Allure sympathique
- Moteur flottant

- *Original commercial version*
- *Attractive car*
- *Suspended engine*

10.000 – 14.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Au départ, les nouveaux modèles présentés par Citroën au Salon de Paris 1932 n'étaient pas désignés autrement que par leur puissance fiscale : 8, 10 et 15 CV. Le nom Rosalie n'est apparu qu'à la suite d'une campagne de records entreprise à partir de 1931 par Yacco, sur l'autodrome de Montlhéry. La première voiture à s'appeler Rosalie est une C6 F en carrosserie monoplace, qui s'adjuge 14 records internationaux. Yacco décide de recommencer l'expérience et, après une autre campagne avec une C6 G, c'est une 8 CV qui est lancée sur l'anneau de vitesse, le 15 mars 1933.
Dénommée "Petite Rosalie", elle tourne pendant plusieurs semaines, jusqu'à ce qu'on l'arrête le 27 juillet : elle a couvert 300 000 km à la moyenne de 93 km/h !
La performance fait évidemment l'objet d'une abondante publicité et c'est à partir de là que cette série de Citroën est désignée avec ce même sobriquet.
La Rosalie 8 CV que nous présentons est équipée d'une originale carrosserie de berline commerciale comportant un accès arrière ; la porte a été cependant condamnée, mais les charnières subsistent. La restauration de la voiture est ancienne et l'intérieur a été refait en velours marron. La planche de bord est en état moyen et il manque l'horloge dans le panneau d'instruments, le kilométrage qui s'affiche sur le compteur s'élevant à 61 324 km. Cette voiture mérite une belle remise en état, voire une remise en fonctionnement de son ouverture arrière, qui caractérise sa carrosserie particulière.



Initially, the new models presented by Citroën at the Paris Motor Show of 1932 used the designation of their fiscal power: 8, 10 and 15 HP. The name Rosalie appeared following a series of records from Yacco in 1931 at the Montlhéry race track. The first car to be called Rosalie was a F C6 single-seater body, which achieved 14 international records. Yacco decided to repeat the experiment and after another campaign with the C6 G, an 8CV was racing on the circuit on March 15, 1933. Called the "Petite Rosalie", it ran for several weeks, till July 27. By then it had covered 300,000 km at an average of 93 km/h! This performance was heavily advertised and it is from this event that this series of Citroëns were given the nickname of Rosalie.
The Rosalie 8CV that we are offering is equipped with an original commercial sedan body with rear access. However, the door is locked out of service, though the hinges remain. The restoration of this car is older and the interior was redone in brown velvet. The dashboard is in a fair condition, but lacks the clock in the instrument panel, and the mileage displayed on the counter totals 61,324 km. This car deserves a beautiful restoration, or at least new door at the rear, which characterized this particular body.

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

347 1930 CITROËN AC4 LIMOUSINE



Carte grise française
French title

Châssis N° 105803
Moteur N° 144151

- Présentation correcte
- Carrosserie limousine
- Même propriétaire depuis 1972

- *Correct presentation*
- *Limousine body style*
- *Same owner since 1972*

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En 1928, Citroën a pris la place de premier constructeur français, avec une production totale de près de 300 000 châssis. Grand admirateur de Henry Ford et des méthodes de fabrication américaines, André Citroën a aménagé ses usines pour pouvoir produire en grande série et il est aussi le premier en France à avoir adopté les carrosseries tout acier. Lorsqu'il lance l'AC4, ce système est bien au point et les défauts de jeunesse de la B10 ont été effacés. Avec sa ligne de caisse plus basse, son auvent galbé et son capot affirmé, cette voiture présentée en 1928 va emmener le constructeur dans la décennie suivante en se confirmant elle aussi comme un succès commercial, avec une production totale de plus de 240 000 exemplaires.



Achetée par André Trigano en 1972, cette limousine AC4 était entre les mains de son propriétaire précédent depuis 1967. Restauration ancienne bien conservée, elle dispose de pare-chocs et le compteur affiche 94 301 km. Les chromes sont en état d'usage et quelques détails esthétiques sont à revoir, mais la voiture est saine et complète. L'intérieur a été refait et le tableau de bord est en bon état, équipé de tous ses instruments d'origine dont le compteur de vitesses à tambour, une originalité du modèle. Il est d'ailleurs très complet, avec une montre, un manomètre de pression d'huile et une jauge à essence. Cette voiture sobre, en version limousine, est une représentante typique de la Citroën qui a assuré la transition entre la simplicité des années 1920 et la maturité des années 1930.

By 1928, Citroën had become the number one French automobile manufacturer with a total production volume of nearly 300,000 units. A great admirer of Henry Ford and the American manufacturing methods, André Citroën had built his plants with the idea of mass production and he was also the first in France to adopt the newer concept of all-steel bodywork. When launching the AC4, this system was already well developed and the teething problems of the B10 had been resolved. With its lower body and big hood, this car launched in 1928 would take the carmaker into the following decade, as a true commercial success, with a total production of over 240,000 units.

Purchased in 1972 by André Trigano, this AC4 limousine was in the hands of its previous owner since 1967. An early restoration that is well preserved, it has bumpers and the counter displays 94,301 km. The chromes are in used condition and some aesthetic details may need to be improved, but the car is sound and complete. The interior has been redone and the dashboard is in good condition, equipped with its original instruments including the drum style counter, an originality of this model. It is very complete, with a clock, an oil pressure gauge and a fuel gauge. This sober car, in a limousine version, is a typical representative of Citroën from the era when it was transiting from the simplicity of the 1920s to the maturity of the 1930s.

348 1961 CITROËN 2 CV SAHARA

Sans titre de circulation
No title

Type AZ 4/4
Châssis N° 76
Moteur Avant N° 05100197
Moteur Arrière N° 05100152

- État d'origine exceptionnel
- 11 367 km d'origine
- Conception originale, voiture emblématique

- *In an exceptionally original condition*
- *11,367 km since new*
- *Original design, an iconic car*

60.000 – 90.000 €

Le 2 CV Sahara que nous présentons est exceptionnelle par son état et son histoire, ce qui en fait sans doute une des Sahara les plus désirables parmi les rares survivantes, dont la production fut inférieure à 700 exemplaires.
Elle a été achetée neuve par le grand-père de l'actuel propriétaire, vétérinaire dans la Drôme et souhaitant disposer d'une voiture capable de se rendre sur des sites de montagne peu accessibles dans le Vercors. Pour pouvoir transporter médicaments et matériel, il a fait poser une attache remorque avec prise d'assistance freinage, mais n'utilisera la voiture que quelques années. Elle sera alors transmise à son fils, qui ne roulera qu'épisodiquement avec cette voiture. En 1987, il la transmet à son tour à son propre fils, amateur d'automobiles et de motos anciennes (il possède aussi une Facel depuis les années 1970) et qui procède à une révision des deux moteurs : une étiquette de vidange indique qu'elle a été effectuée à 10 931 km. Il participe à des sorties régionales mais, très pris par son activité, il remise la voiture dans un bâtiment parfaitement au sec.
C'est là que nous avons découvert cette 2 CV Sahara, dans un état de conservation ahurissant. Sous une épaisse couche de poussière, la peinture semble être d'origine et correcte et, à l'intérieur, les sièges sont bien préservés, sans déchirure ni avachissement. La voiture est très saine, la caisse et les soubassements étant très bien conservés. Le pare-brise affiche les vignettes 1975 et 1977, et le compteur affiche 11 367 km. Les freins seront débloqués avant la vente et la voiture nécessitera une remise en route intelligente pour préserver son magnifique état d'origine. C'est un modèle rare, et exceptionnel dans un tel état de préservation.

The 2CV Sahara we are offering is exceptional in its condition and history, and therefore is one of the most desirable Saharas among the few survivors. Moreover, the total production of this model was less than 700 examples.
It was bought new by the grandfather of the current owner, a veterinarian in the South of France, who wanted to have a car capable of travelling up the inaccessible mountain sites. In order to transport medicines and equipment, he got a trailer hitch with brake assist made, but he only used the car for a few years. It was then transferred to his son, who very rarely drove the car. In 1987, he passed the car on to his own son, a car and vintage motorcycle enthusiast (who also own a Facel since the 1970s) and who had the two engines overhauled: a label indicates that it was drained carried out at 10,931 km. Though he occasionally participated in local events, his business eventually took precedence, therefore he kept the car in a safe and dry building.This is where we discovered this 2CV Sahara, in an amazing state of conservation. Under a thick layer of dust, the paint appears to be original and correct; inside, the seats are well preserved, without any tear or slackening. The car is very sound and the frame and underframe are very well preserved. The windshield displays thumbnails of 1975 and 1977, and the odometer displays 11,367 km. The brakes will need to be released before the sale and the car will require an intelligent restarting to preserve its magnificent original state. This is a rare model, and truly exceptional in such a state of preservation.





CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

Artcurial SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régies par les articles L 321-4 et suivants du Code de Commerce. En cette qualité, Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

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 SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies ; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

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

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

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

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2 – La vente

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un déposit. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un déposit de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le déposit de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de 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 SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot « adjugé » ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d' Artcurial SAS.

3 – L'exécution de la vente

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

1) Lots en provenance de l'UE :

Automobilia
• 25 % + TVA au taux en vigueur.

Automobiles de collection / Yachts
• De 1 à 900 000 € : 16% +TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un ○).
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

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

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- En espèces : jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité ;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire ;
- Par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.
En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

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

4 – Les incidents de la vente

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5 – Préemption de l'État français

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

6 – Propriété intellectuelle reproduction des œuvres

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre, Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre, exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre.
La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7 – Biens soumis à une législation particulière

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8 – Retrait des lots

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions. Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9 – Indépendance des dispositions

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10 – Compétences législative et juridictionnelle

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meubles aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée.
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).

11 – Protection des biens culturels

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire :
Neuflize OBC
ABN AMRO

CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

Artcurial SAS

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following, of the French Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.
The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

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 SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial SAS by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies ; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative pupose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2– The sale

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsability whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 48hours after the sale if the lot id not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/ responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.
The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3– The performance of the sale

In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU :

Automobilia
• 25 % + current VAT.

Classic cars / Yachts
• From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
• Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.

2) Lots from outside the EU : (identified by an ○). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 20% for jewelry and watches, motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of written proof oval of vehicles must take place according to the schedule indicated earlier in this catalogue. Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means :
- In cash : up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers ;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a KBis dated less than 3 months (cheques drawn on a foreign bank are not accepted) ;
- By bank transfer ;
- By credit card : VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option :
- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial SAS will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

k)The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4– The incidents of the sale

Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/ responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5– Pre-emption of the French state

The French state 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 SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6– Intellectual Property Right– Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.
Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7– Items falling within the scope of specific rules

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be.
It is indicated by (▲).

8 – Removal of purchases

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9 –Severability

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10– Law and Jurisdiction

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.
These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

11- Protection of cultural property

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank :

Neuflize OBC
ABN AMRO

ASSOCIÉS

Comité exécutif :

François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**
Matthieu Lamoure, **directeur général d'Artcurial Motorcars**
Joséphine Dubois, **directeur financier et administratif**

Directeur associé senior :
Martin Guesnet

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

CONSEIL DE SURVEILLANCE ET STRATÉGIE

Francis Briest, **président**
Axelle Givaudan, **secrétaire général**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

Vice-Président :
Francis Briest

Conseil d'Administration :
Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard,
Nicole Dassault, Laurent Dassault,
Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,
Nicolas Orlowski, Hervé Poulain

Président d'honneur :
Hervé Poulain

ARTCURIAL

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

FRANCE

BORDEAUX

Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

ARTCURIAL LYON

MICHEL RAMBERT
Commissaire-Priseur :
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin – 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE

STAMMEGNA ET ASSOCIÉ
22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
Contact :
Clémence Enriquez, **20 18**

MONTPELLIER

Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

ARTCURIAL TOULOUSE

VEDOVATO – RIVET
Commissaire-Priseur :
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat – 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

ARQANA ARTCURIAL DEAUVILLE

32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

EUROPE

Directeur Europe :
Martin Guesnet, **20 31**

ALLEMAGNE

Moritz von der Heydte, directeur
Galeriestrasse 2 b
D-80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

AUTRICHE

Caroline Messensee, directeur
Rudolfsplatz 3 – 1010 Wien
T. +43 699 172 42 672

BELGIQUE

Vinciane de Traux, directeur
5, Avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 (0)2 644 98 44

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari, directeur
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 – 20121 Milano
T. +39 (0)2 49 76 36 49

MONACO

Louise Gréther, directeur
Résidence Les Acanthes
6 avenue des Citronniers
98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

MONDE

CHINE

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District – Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiayi7@gmail.com

ISRAËL

Philippe Cohen, représentant
T. +33 (0)1 77 50 96 97
T. +33 (0)6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles :
Axelle Givaudan, **20 25**

COMPTABILITÉ ET ADMINISTRATION

Directeur :
Joséphine Dubois, **16 26**

Comptabilité des ventes :
Responsable : Marion Dauneau
Aline Courty, Perrine Minot,
Charlotte Norton

Comptabilité générale :
Responsable : Virginie Boisseau
Sandrine Abdelli, Marion Bégat,
Sandra Margueritat, Mouna Sekour

Gestion des ressources humaines :
Isabelle Chênais, **20 27**

LOGISTIQUE ET GESTION DES STOCKS

Directeur : Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout, Laurent Boudan, Denis Chevallier, Julien Goron, Lionel Lavergne, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

TRANSPORT ET DOUANE

Marion Le Bec, **20 77**
shipping2@artcurial.com
Marine Viet, **16 57**
shipping@artcurial.com

RELATIONS CLIENTS

Anne de Turenne, **20 33**
Anne-Caroline Germaine, **20 61**

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Direction :
Thomas Gisbert de Callac, **20 51**
Sixtine Boucher, Aurélie Pasquio,
Kristina Vrzests
bids@artcurial.com

MARKETING, COMMUNICATION ET ACTIVITÉS CULTURELLES

Directeur :
Carine Decroi, **16 52**
Chef de projet marketing Europe :
Florence Massonnet, **20 87**
Assistante marketing :
Béatrice Epezy, **16 23**
Relations presse :
Jean-Baptiste Duquesne, **20 76**
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, **20 43**
Isaure de Kervénoaël, **20 86**

DÉPARTEMENTS D'ART

ARCHÉOLOGIE ET ARTS D'ORIENT

Spécialiste junior et administrateur :
Mathilde Neuve-Église, **20 75**

ARCHÉOLOGIE

Expert : Daniel Lebeurrier
Contact : Isabelle Bresset, **20 13**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialistes junior : Antoine Mahé, Gautier Rossignol
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations et de l'administration :
Iris Hummel **20 56**
Administrateur :
Anne-Claire Mandine, **20 73**

AUTOMOBILIA AÉRONAUTIQUE, MARINE

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction : Sophie Peyrache, **20 41**

ART D'ASIE

Directeur :
Isabelle Bresset, **20 13**
Expert : Philippe Delalande
Administrateur-catalogueur :
Qinghua Yin, **20 32**

ART DÉCO

Spécialiste :
Sabrina Dolla, **16 40**
Spécialiste junior :
Cécile Tajan, **20 80**
Experts :
Cabinet d'expertise Marcilhac

ART TRIBAL

Direction : Florence Latieule, **20 38**

BANDES DESSINÉES

Expert : Éric Leroy
Administrateur :
Saveria de Valence, **20 11**

BIJOUX

Directeur :
Julie Valade
Spécialiste :
Valérie Goyer
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur :
Marianne Balse, **20 52**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert : Robert Montagut
Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

INVENTAIRES

Directeur :
Stéphane Aubert
Consultant : Jean Chevallier
Clerc aux inventaires :
Astrid Guillon
Administrateur :
Clémence Enriquez, **20 18**

LIVRES ET MANUSCRITS

Spécialiste :
Guillaume Romaneix
Expert : Olivier Devers
Administrateur :
Lorena de Las Heras, **16 58**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIIIE ET XIXE S.

Directeur :
Isabelle Bresset
Céramiques, expert : Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste junior :
Filippo Passadore
Administrateur :
Gabrielle Richardson, **20 68**

MONTRES

Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Romain Réa
Administrateur :
Justine Lamarre, **20 39**

ORIENTALISME

Directeur :
Olivier Berman
Administrateur :
Elsa Pilet, **16 15**

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Expert : Gaëtan Brunel
Administrateur :
Juliette Leroy, **20 16**

VENTES GÉNÉRALISTES

Direction :
Isabelle Boudot de La Motte
Spécialiste junior mode vintage :
Élisabeth Telliez
Administrateurs :
Juliette Leroy, **20 16**
Thaïs Thirouin, **20 70**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIXE S.

Directeur :
Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert :
Antoine Cahen
Sculptures, expert :
Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, experts :
Cabinet Turquin
Spécialiste junior :
Elisabeth Bastier
Administrateur-catalogueur :
Alix Fade, **20 07**

VINS FINS ET SPIRITUEUX

Experts :
Laurie Matheson
Luc Dabadie
Administrateur :
Marie Calzada, **20 24**
vins@artcurial.com

VINTAGE & COLLECTIONS

Spécialiste :
Eva-Yoko Gault
Administrateur :
Audrey Sadoul, **20 15**

DIRECTION DES DÉPARTEMENTS DU XXE S.

Vice-président :
Fabien Naudan
Assistante :
Alma Barthélemy, **20 48**

DESIGN

Directeur :
Emmanuel Berard
Administrateur design :
Claire Gallois, **16 24**
Consultant design scandinave :
Aldric Speer
Administrateur design scandinave :
Capucine Tamboise, **16 21**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

Administrateur :
Pierre-Alain Weydert, **16 54**

PHOTOGRAPHIE

Expert : Christophe Lunn
Administrateur :
Capucine Tamboise, **16 21**

URBAN ART LIMITED EDITION

Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Administrateur :
Karine Castagna, **20 28**

IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Directeur Art Impressionniste & Moderne :
Bruno Jaubert
École de Paris, 1905 – 1939 :
Expert : Nadine Nieszawer
Spécialiste junior :
Stéphanie de Dumast
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Historienne de l'art :
Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur :
Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, **20 84**

POST-WAR & CONTEMPORAIN

Responsables :
Hugues Sébilleau
Karim Hoss
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateur :
Vanessa Favre, **16 13**

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier, Astrid Guillon

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, **20 33**

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial, s'écrivent comme suit : initiale du prénom et nom @artcurial.com, par exemple : iboudotdelamotte@artcurial.com

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial se composent comme suit : **+33 1 42 99 xx xx**

AFFILIÉ À INTERNATIONAL AUCTIONEERS

IAO International Auctioneers



VENTES EN PRÉPARATION

SEMAINE DE VENTES DE PRESTIGE À MONACO – JUILLET 2016

JOAILLERIE • HORLOGERIE DE COLLECTION • HERMÈS VINTAGE

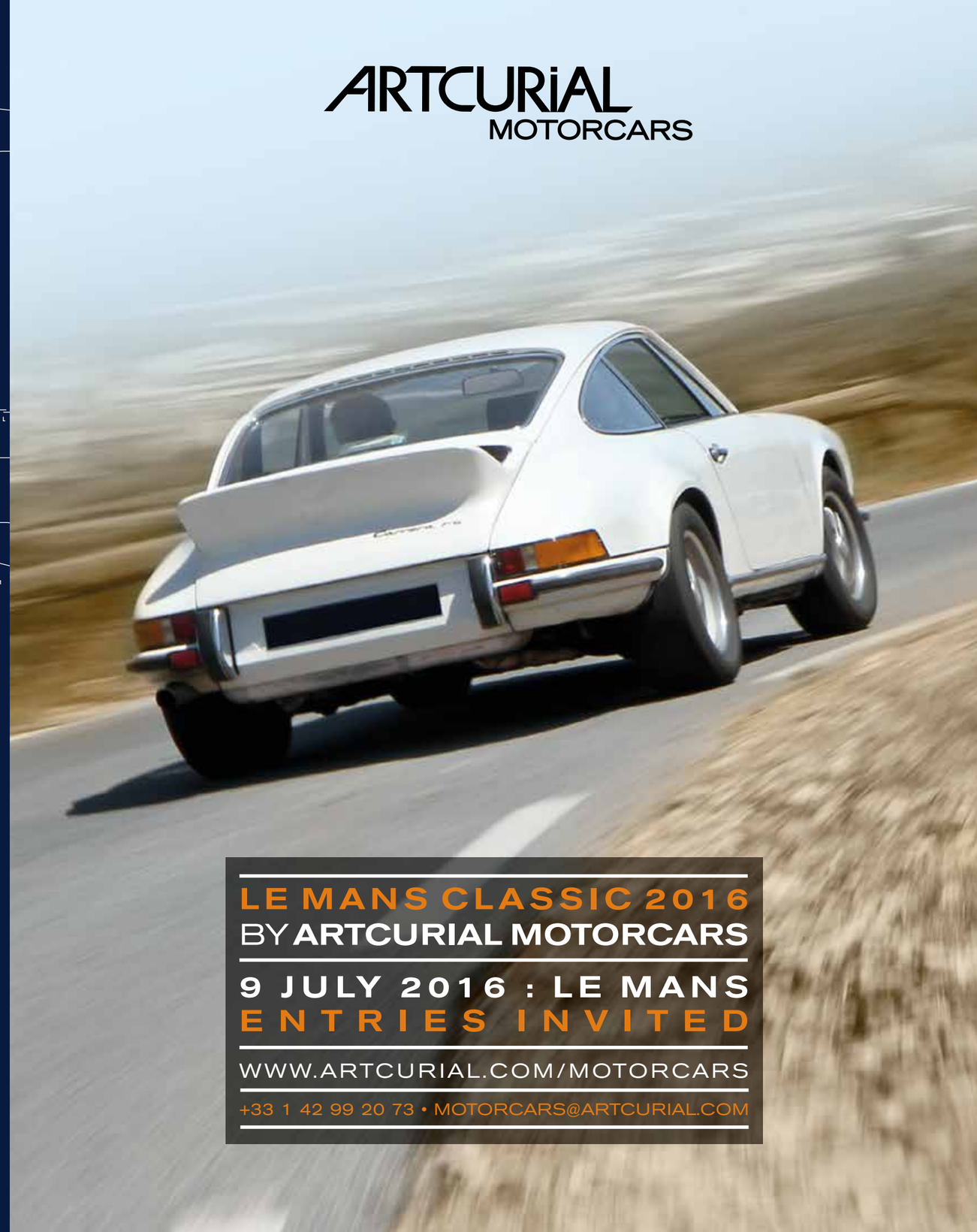
PARTICIPEZ À NOTRE PROCHAINE SESSION DE VENTE À MONTE-CARLO
CLÔTURE DES CATALOGUES : FIN MAI 2016

ARTCURIAL

Artcurial SAM | Résidence les Acanthes
6 avenue des Citronniers | 98000 Monaco
contact@artcurial.com | www.artcurial.com

Contact :
Louise Gréther
+377 97 77 51 99
lgrether@artcurial.com

ARTCURIAL
MOTORCARS



LE MANS CLASSIC 2016
BY ARTCURIAL MOTORCARS

9 JULY 2016 : LE MANS
ENTRIES INVITED

WWW.ARTCURIAL.COM/MOTORCARS

+33 1 42 99 20 73 • MOTORCARS@ARTCURIAL.COM



Niki de SAINT PHALLE
***Nana Danseuse Noire* – Circa 1968**
Pièce unique, 224 × 139 × 60 cm
Estimation : 600 000 € / 800 000 €

VENDUE 993 800 € / 1 100 000 $
LE 7 DÉCEMBRE 2015

VENTES EN PRÉPARATION

POST-WAR & CONTEMPORAIN

AVRIL ET JUIN 2016
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES – 75008 PARIS

ARTCURIAL

Contact :
Vanessa Favre
+33 (0)1 42 99 16 13
vfavre@artcurial.com

VENTES EN PRÉPARATION

DESIGN ET DESIGN SCANDINAVE

MAI 2016
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES – 75008 PARIS

ARTCURIAL

Contact :
Claire Gallois
+33 (0)1 42 99 16 24
cgallois@artcurial.com

SALON

RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR



Crédit photos : GraphicObsession

3-7 FÉVRIER 2016

PARIS • PORTE DE VERSAILLES • PAVILLONS 1 & 2.2

Ventes aux enchères ARTCURIAL MOTORCARS - 5 et 6 février

un événement comexposium The place to be

WWW.RETROMOBILE.COM

#RETROMOBILE

1729

Ruinart

LA PLUS ANCIENNE MAISON DE CHAMPAGNE



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



L'événement Automobile Féminin

1er RALLYE PRINCESSES D'AUTOMNE

Présent à Rétromobile du 3 au 7 février 2016

De Bordeaux à Saint-Tropez
du 15 au 20 octobre 2016

3 catégories : Historic - Classic - Prestige











100% FÉMININ









L'événement Automobile Féminin

2016

RALLYE des PRINCESSES RICHARD MILLE

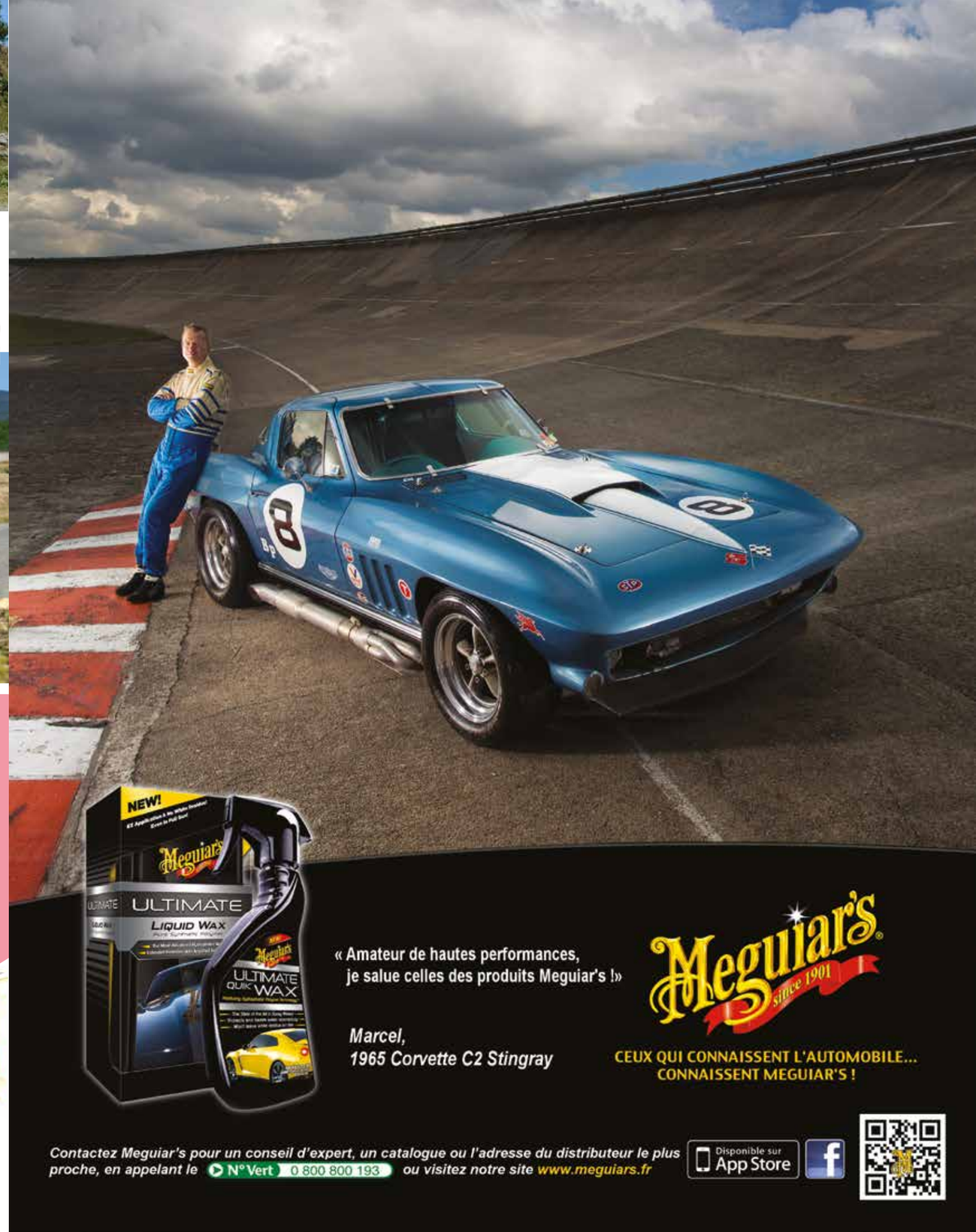
COMPLET

de Paris à Saint-Tropez

du 28 mai au 2 juin 2016



www.zaniroli.com



NEW!

Meguiar's ULTIMATE LIQUID WAX

« Amateur de hautes performances, je salue celles des produits Meguiar's !»

Marcel,
1965 Corvette C2 Stingray

Meguiar's since 1901

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

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus proche, en appelant le N° Vert 0 800 800 193 *ou visitez notre site* www.meguiars.fr

Disponible sur App Store

Ordre d'achat
Absentee Bid Form

RETROMOBILE 2016
VENTE N°2877

5 & 6 FÉVRIER 2016 À 15H
SALON RÉTROMOBILE – PARIS

◯ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID*

◯ LIGNE TÉLÉPHONIQUE / *TELEPHONE*

TÉLÉPHONE / *PHONE :*

NOM / *NAME :*

PRÉNOM / *FIRST NAME :*

ADRESSE / *ADRESS :*

TÉLÉPHONE / *PHONE :*

FAX :

EMAIL :

MERCI DE BIEN VOULOIR JOINDRE À CE FORMULAIRE UNE COPIE DE VOTRE PIÈCE D'IDENTITÉ (PASSEPORT OU CARTE NATIONALE D'IDENTITÉ)
SI VOUS ENCHÉRISSEZ POUR LE COMPTE D'UNE SOCIÉTÉ, MERCI DE JOINDRE UN EXTRAIT KBIS DE MOINS DE 3 MOIS.
COULD YOU PLEASE PROVIDE A COPY OF YOUR ID OR PASSPORT
IF YOU BID ON BEHALF OF A COMPANY, COULD YOU PLEASE PROVIDE A POWER OF ATTORNEY.

RÉFÉRENCES BANCAIRES / *BANK REFERENCE*
RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE (RIB) / *IBAN AND BIC :*
NOM DE LA BANQUE / *NAME OF THE BANK :*

ADRESSE / *POST ADDRES :*

TÉLÉPHONE / *PHONE :*
GESTIONNAIRE DU COMPTE / *ACCOUNT MANAGER :*

CODE BANQUE / *BIC OR SWIFT :*
NUMÉRO DE COMPTE / *IBAN :*
CODE GUICHET :
CLEF RIB :

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS PRIE D'ACQUÉRIR POUR MON COMPTE PERSONNEL AUX LIMITES INDIQUÉES EN EUROS, LES LOTS QUE J'AI DÉSIGNÉS CI-DESSOUS. (LES LIMITES NE COMPRENANT PAS LES FRAIS LÉGAUX).

I HAVE READ THE CONDITIONS OF SALE AND THE GUIDE TO BUYERS PRINTED IN THIS CATALOGUE AND AGREE TO ABIDE BY THEM. I GRANT YOUR PERMISSION TO PURCHASE ON MY BEHALF THE FOLLOWING ITEMS WITHIN THE LIMITS INDICATED IN EUROS. (THESE LIMITS DO NOT INCLUDE BUYER'S PREMIUM AND TAXES).

LOT	DESCRIPTION DU LOT / *LOT DESCRIPTION*	LIMITE EN EUROS / *MAX. EUROS PRICE*
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

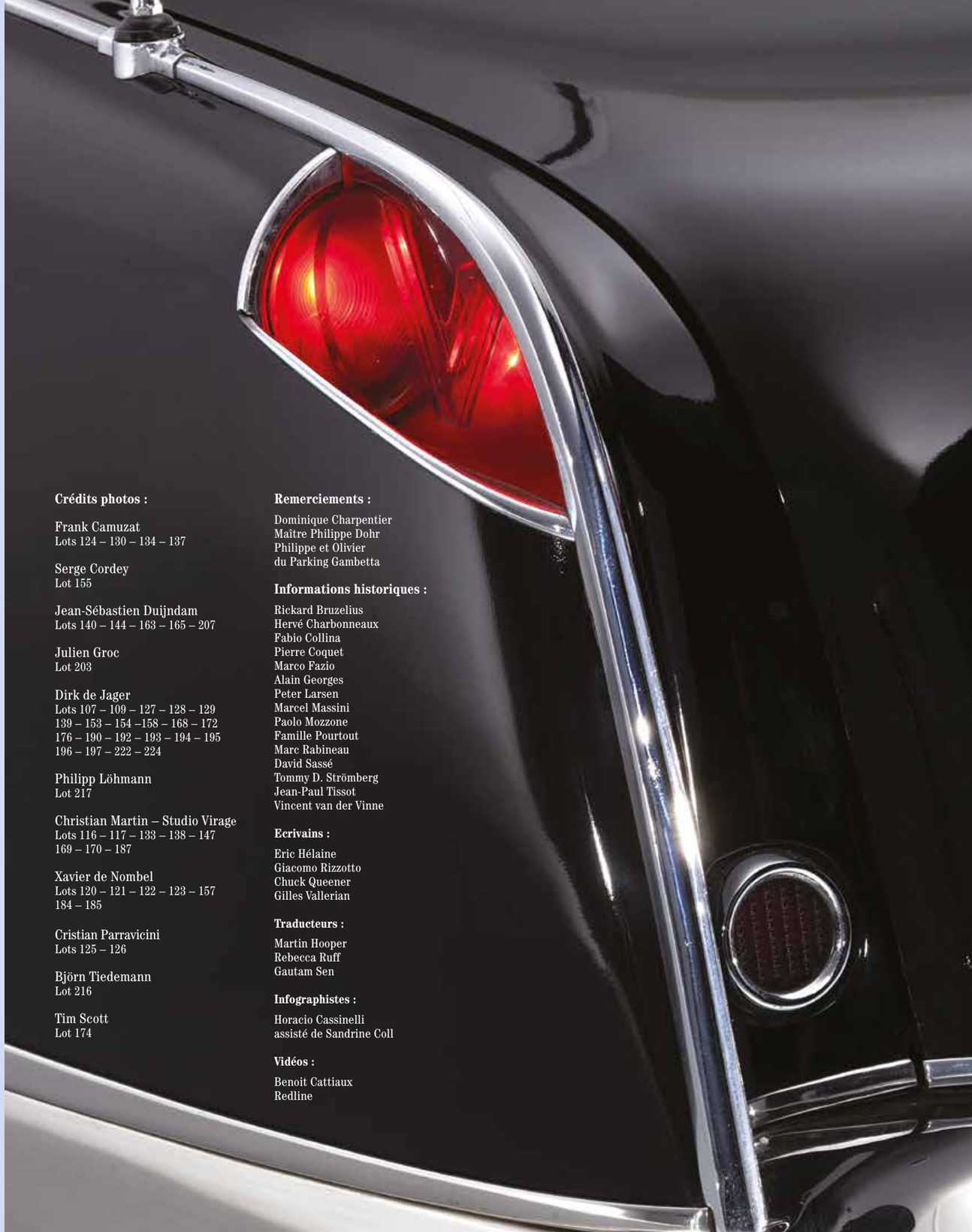
LES ORDRES D'ACHAT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT NOUS PARVENIR AU MOINS 24 HEURES AVANT LA VENTE.
TO ALLOW TIME FOR PROCESSING, ABSENTEE BIDS SHOULD BE RECEIVED AT LEAST 24 HOURS BEFORE THE SALE BEGINS.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE
REQUIRED DATED SIGNATURE

À RENVOYER / *PLEASE MAIL TO :*

ARTCURIAL SAS
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ELYSÉES
75008 PARIS

FAX : +33 (0)1 42 99 20 60
BIDS@ARTCURIAL.COM



Crédits photos :

Frank Camuzat
Lots 124 – 130 – 134 – 137

Serge Cordey
Lot 155

Jean-Sébastien Duijndam
Lots 140 – 144 – 163 – 165 – 207

Julien Groc
Lot 203

Dirk de Jager
Lots 107 – 109 – 127 – 128 – 129
139 – 153 – 154 –158 – 168 – 172
176 – 190 – 192 – 193 – 194 – 195
196 – 197 – 222 – 224

Philipp Löhmann
Lot 217

Christian Martin – Studio Virage
Lots 116 – 117 – 133 – 138 – 147
169 – 170 – 187

Xavier de Nombel
Lots 120 – 121 – 122 – 123 – 157
184 – 185

Cristian Parravicini
Lots 125 – 126

Björn Tiedemann
Lot 216

Tim Scott
Lot 174

Remerciements :

Dominique Charpentier
Maître Philippe Dohr
Philippe et Olivier
du Parking Gambetta

Informations historiques :

Rickard Bruzelius
Hervé Charbonneaux
Fabio Collina
Pierre Coquet
Marco Fazio
Alain Georges
Peter Larsen
Marcel Massini
Paolo Mozzone
Famille Pourtout
Marc Rabineau
David Sassé
Tommy D. Strömberg
Jean-Paul Tissot
Vincent van der Vinne

Ecrivains :

Eric Hélaine
Giacomo Rizzotto
Chuck Queener
Gilles Vallerian

Traducteurs :

Martin Hooper
Rebecca Ruff
Gautam Sen

Infographistes :

Horacio Cassinelli
assisté de Sandrine Coll

Vidéos :

Benoit Cattiaux
Redline

ARTCURIAL
MOTORCARS