



ARTCURIAL

MOTORCARS

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

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

ASSOCIÉS

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Martin Guesnet
Fabien Naudan
Isabelle Bresset

AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS ☺

VENTE N° 2085

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

Commissaire-Preneur / Auctioneer
Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists
Matthieu Lamoure,
directeur / *managing director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

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

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

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

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

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

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

VENTE
DIMANCHE 30 OCTOBRE 2011
17H AUTOMOBILIA
19H VOITURES DE COLLECTION

AUCTION
SUNDAY 30 OCTOBER 2011
5PM AUTOMOBILIA
7PM MOTORCARS

Catalogue Online :
www.artcurial.com/2gp2011

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Garage privé de l'Hôtel Dassault,
entrée par le 59 av. Montaigne

Samedi 29 octobre 2011
10h – 19h
Dimanche 30 octobre 2011
10h – 17h

PUBLIC VIEWING
Artcurial's private garage,
entrance at 59 av. Montaigne

Saturday 29th October 2011
10am – 7pm
Sunday 30th October 2011
10am – 5pm

MASCOTTES COLLECTION D'UN AMATEUR 1^{ÈRE} PARTIE
MASCOTS AN ENTHUSIASTS' COLLECTION PART 1

1

«PINGOUIN»

Signée Bourcart. Bronze Art Déco, nickelé, base triangulaire. H: 10 cm
Signed Bourcart. Bronze Art Deco, nickel plated, triangular base. H: 10 cm

600 – 1 000 €

2

«EOLE»

Signée L. Trahand. Bronze argenté. H: 15 cm
Signed L. Trahand. Silvered bronze. H: 15 cm

500 – 900 €

3

«LIÈVRE COURANT»

Signée Darel, Bronze. L: 19 cm
Signed Darel, Bronze. L: 19 cm

500 – 800 €

4

«LA FEMME AU PARAPLUIE»

Signée Varnier. Bronze patine bronze. H: 13 cm
Signed Varnier. Bronze with bronze patina. H: 13 cm

400 – 700 €

5

«LE LIÈVRE ET LA TORTUE»

Attribuée à H. Payen. Bronze argenté. H: 15 cm
Attributed to H. Payen. Silvered bronze. H: 15 cm

900 – 1 400 €

6

«SIGNE ZODIACAL: BÉLIER»

Signée L. L'Eplattenier et marquée: « Mars – Avril: Le Bélier ». Bronze chromé, montée sur bouchon. H: 8 cm
Signed L. L'Eplattenier and inscribed: « Mars – Avril: Le Bélier ». Chrome plated bronze, mounted on radiator cap. H: 8 cm

700 – 1000 €

7

«PERROQUET»

Signée Morante. Bronze nickelé. H: 11 cm
Signed Morante. Nickel plated bronze. H: 11 cm

400 – 700 €

8

«BONNET D'ÂNE»

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

700 – 1 200 €

9

«CHEVAL PORTE- BONHEUR»

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

700 – 1 200 €

10

«LA CROISIÈRE NOIRE»

Signée F. Bazin, marquée devant « Compagnie Coloniale ». Métal argenté. H: 13 cm.
Signed F. Bazin, inscribed on the front « Compagnie Coloniale ». Silvered metal. H: 13 cm.

2 000 – 3 000 €

11

«AUTO EN COURSE»

Signée H. Payen . Bronze argenté. H: 4 cm
Signed H. Payen . Silvered bronze. H: 4 cm

750 – 1 000 €





12
«VAUTOUR»

Bronze argenté, finement ciselé.
H : 14 cm
Silvered bronze, fine-cut. H: 14 cm
700 – 1 200 €

13
«TARTARIN»

Légendée sur la base. Métal argenté.
Manque le plumet du chapeau.
H : 15 cm
Captioned on the base. Silvered metal. Missing the feather on the hat. H: 15 cm
400 – 700 €

14
«INDIEN AU TOMAHAWK»

Signée R. Varnier. Bronze argenté.
H : 15 cm.
Signed R. Varnier. Silvered bronze. H: 15 cm.
600 – 1 000 €

15
«OURAGAN»

Signée G.Poitvin, Contenot et Lelièvre éditeurs. Porte l'estampille du syndicat des fondeurs unis et le numéro 1652. Distribuée par la maison Hermès et figurant à son catalogue de 1925. Métal argenté. H : 11 cm
Signed G.Poitvin, Contenot et Lelièvre publishers. Bears the stamp of the union of foundry workers and the number 1652. Distributed by Hermès and appearing in their 1925 catalogue. Silvered metal. H: 11 cm
4 000 – 6 000 €

16
«LE PETIT PARISIEN»

Mascotte publicitaire du journal. Bronze nickelé et émaille. H : 9 cm
Promotional mascot for the paper. Nickel plated bronze and enamel. H: 9 cm
400 – 700 €

17
«AUTOMOBILE CLUB FÉMININ DE PARIS, DE L'ILE DE FRANCE ET DE FRANCE»

Bronze argenté. H : 10 cm
Silvered bronze. H: 10 cm
300 – 500 €

18
«JEANNOT FAIT DU SPORT»

Bronze, patine bronze. H : 15cm
Bronze, with bronze patina. H: 15 cm
1 000 – 1 500 €

19
«AUTOMOBILES SARA»

Marquée S.A.R.A (Société des automobiles à refroidissement par air). Bronze. H : 9 cm
Inscribed S.A.R.A (Société des automobiles à refroidissement par air). Bronze. H: 9 cm
300 – 500 €

20
«L'ŒUF D'ELÉPHANT»

Marquée «Déposé», distribuée exclusivement par le garage de Robert Benoist, concessionnaire Bugatti. Bronze nickelé. H : 9 cm
Inscribed «Déposé», distributed exclusively by the garage of Robert Benoist, Bugatti dealer. Nickel plated bronze. H: 9 cm
3 000 – 5 000 €

21
«ESCARGOT»

Bronze à deux patines. H : 5 cm
Bronze with rich patina. H: 5 cm
400 – 700 €

22
«COCHON PORTE- BONHEUR»

Signée H. Payen. Bronze nickelé. H : 6 cm
Signed H. Payen. Nickel plated bronze. H: 6 cm
500 – 800 €

23
«COUP DE VENT»

Signée Ellie Ottavy, et marquée
« déposé ». Bronze nickelé. H : 15 cm
*Signed Ellie Ottavy, inscribed
“depose”. Nickel plated bronze.
H: 15 cm*

800 – 1 200 €

24
«CABOT»

Signée Gairaud, porte l'estampille
du fondeur Colin à Paris. Bronze,
patine bronze. H : 11 cm
*Signed Gairaud, carrying stamp for
the Paris foundry Colin. Bronze, with
bronze patina. H: 11 cm*

600 – 1 000 €

25
«FAUNESSE»

Signée Silvestre, Susse Frères, éditeurs
à Paris. Bronze nickelé. H : 10 cm
*Signed Silvestre, Susse Frères,
publishers in Paris. Nickel plated
bronze. H: 10 cm*

1 500 – 2 000 €

26
«BOUC QUI FUME»

Marquée : « Banquet de Massais ».
Un cartouche à l'avant est gravé au nom
du garage Chauvin-Besse à Bressuire.
Métal argenté. Particularité : la vapeur
du radiateur s'échappe par le cigare.
H : 14,5 cm
*Inscribed: « Banquet de Massais ».
A cartridge at the front is engraved
with the name of the Chauvin-Besse
garage in Bressuire. Silvered metal.
Special feature: the steam from the
radiator comes out through the cigar.
H: 14,5 cm*

1 000 – 1 500 €

27
«AUTOMOBILE-CLUB
DE POLOGNE»

Badge portant le n°700. Bronze nickelé
et émaille. H : 14 cm
*Badge carrying n°700. Nickel plated
bronze with enamel. H: 14 cm*

100 – 200 €

28
«EROS PRISONNIER»

Signée Kley. Bronze argenté. H : 9 cm
Signed Kley. Silvered bronze. H: 9 cm

600 – 900 €

29
«CHEVAL AILÉ»

Signée H. Briand, éditeur à Paris. Métal
nickelé. Montée avec un thermomètre
orné de la croix de Lorraine émaillée
des automobiles Lorraine - Dietrich.
H : 9 cm
*Signed H. Briand, Publisher in Paris.
Nickel plated metal. Mounted with
a thermometer decorated with the
enamelled Lorraine cross of Lorraine
– Dietrich cars. H: 9 cm.*

1 000 – 1 500 €

30
«LE FÉTICHE DE LA DELAGE»

Signature illisible. Bronze argenté.
Montée avec un thermomètre Boyce.
H : 9 cm.
*Signature illegible. Silvered bronze.
Mounted with a Boyce thermometer.
H: 9 cm.*

500 – 800 €

31
«SINGE AUX RAISINS»

Signée Bofill, estampillée MMA.
Bronze argenté. H:12 cm
*Signed Bofill, stamped MMA. Silvered
bronze. H: 12 cm*

1 100 – 1 600€

32
«LE CHAT
DE LA MÈRE MICHEL»

Signée H. Molins. Bronze argenté.
H : 14,5 cm
*Signed H. Molins. Silvered bronze.
H: 14,5 cm*

800 – 1 300 €

33
«CINJOFAR»

Signée M. Le Verrier, sujet éclairant.
Métal patine brune. H : 12 cm
*Signed M. Le Verrier, subject
illuminated. Metal with Brown patina.
H: 12 cm*

800 – 1 300 €

34
«BOUBOU, SINGE
À LA LANTERNE»

Signée M. Le Verrier, sujet éclairant.
Métal argenté. H : 15 cm
*Signed M. Le Verrier, subject
illuminated. Silvered metal. H: 15 cm*

700 – 1 200 €



LITHOGRAPHIES ET ESTAMPES

LITHOGRAPHS AND PRINTS

39

35

illustré page précédente
«EROS – APHRODITE»

Signée Morante, E. Mardon éditeur.
Bronze, patine bronze. H: 16 cm
*Signed Morante, E. Mardon publisher.
Bronze, with bronze patina. H: 16 cm*

400 – 700 €

LITHOGRAPHIES ET ESTAMPES

LITHOGRAPHS AND PRINTS

39

35

illustré page précédente
«EROS – APHRODITE»

Signée Morante, E. Mardon éditeur.
Bronze, patine bronze. H: 16 cm
*Signed Morante, E. Mardon publisher.
Bronze, with bronze patina. H: 16 cm*

400 – 700 €



La suite de la collection de mascottes sera dispersée lors de la vente de Rétromobile 2012.

The rest of the mascots collection will be offered at the 2012 Retromobile sale

36

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Grand Prix de l'A.C.F 1912 » Boillot le gagnant sur voiture Peugeot, carburateur Claudel, magnéto Bosch, roues Rudge - Witthworth.
Lithographie rehaussée. Signée en bas à droite et commentée en bas à gauche.
Copyright Mabileau à Paris, 1912.
44 × 89 cm, encadrée.
*Enhanced lithograph. Signed bottom right and annotated bottom left.
Copyright Mabileau, Paris, 1912.*
44 × 89 cm, framed.

300 – 500 €

36

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Grand Prix de l'A.C.F 1912 » Boillot le gagnant sur voiture Peugeot, carburateur Claudel, magnéto Bosch, roues Rudge - Witthworth.
Lithographie rehaussée. Signée en bas à droite et commentée en bas à gauche.
Copyright Mabileau à Paris, 1912.
44 × 89 cm, encadrée.
*Enhanced lithograph. Signed bottom right and annotated bottom left.
Copyright Mabileau, Paris, 1912.*
44 × 89 cm, framed.

300 – 500 €

37

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Grand Prix de l'A.C.F 1913 » (Motocyclettes) 1^{er} Greame Fenton sur autocyclette Clément, Pneu Dunlop, carburateur Longuemare, bougie Eyquem.
Lithographie rehaussée. Signée et commentée en bas à gauche.
Copyright Mabileau et Cie à Paris, 1913.
44 × 89 cm, encadrée.
Enhanced lithograph. Signed and annotated bottom left. Copyright Mabileau et Cie, Paris, 1913.
44 × 89 cm, framed.

400 – 600 €

37

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Grand Prix de l'A.C.F 1913 » (Motocyclettes) 1^{er} Greame Fenton sur autocyclette Clément, Pneu Dunlop, carburateur Longuemare, bougie Eyquem.
Lithographie rehaussée. Signée et commentée en bas à gauche.
Copyright Mabileau et Cie à Paris, 1913.
44 × 89 cm, encadrée.
Enhanced lithograph. Signed and annotated bottom left. Copyright Mabileau et Cie, Paris, 1913.
44 × 89 cm, framed.

400 – 600 €

38

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Nazzaro gagnant la coupe de l'A.C Palerme »
Lithographie dans les tons bistre, rehaussée. Signée et commentée en bas à gauche.
Copyright Mabileau et Cie à Paris, 1913.
34 × 77 cm, encadrée.
Lithograph in yellowish brown tones, enhanced. Signed and annotated bottom left. Copyright Mabileau et Cie, Paris, 1913.
34 × 77 cm, framed.

350 – 500 €

38

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Nazzaro gagnant la coupe de l'A.C Palerme »
Lithographie dans les tons bistre, rehaussée. Signée et commentée en bas à gauche.
Copyright Mabileau et Cie à Paris, 1913.
34 × 77 cm, encadrée.
Lithograph in yellowish brown tones, enhanced. Signed and annotated bottom left. Copyright Mabileau et Cie, Paris, 1913.
34 × 77 cm, framed.

350 – 500 €

40

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Circuit Marocain , D.F.P »
Lithographie rehaussée. Signée et datée 1914 en bas à droite.
Copyright Mabileau & Cie à Paris.
44 × 89 cm, encadrée.
Enhanced lithograph. Signed and dated 1914 bottom right. Copyright Mabileau & Cie, Paris.
44 × 89 cm, framed.

350 – 600 €

40

GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

« Circuit Marocain , D.F.P »
Lithographie rehaussée. Signée et datée 1914 en bas à droite.
Copyright Mabileau & Cie à Paris.
44 × 89 cm, encadrée.
Enhanced lithograph. Signed and dated 1914 bottom right. Copyright Mabileau & Cie, Paris.
44 × 89 cm, framed.

350 – 600 €

41

GEO HAM (GEORGES HAMEL)

« Motocycliste en course »
Lithographie signée en bas à gauche.
32 × 51 cm, encadrée.
Lithograph signed bottom left.
32 × 51 cm, framed.

350 – 500 €

41

GEO HAM (GEORGES HAMEL)

« Motocycliste en course »
Lithographie signée en bas à gauche.
32 × 51 cm, encadrée.
Lithograph signed bottom left.
32 × 51 cm, framed.

350 – 500 €

42

ERNEST MONTAUT (1879 – 1909)

« 10 Ans de Courses , les marques Victorieuses 1897 -1907 »
31 Lithographies en couleurs dans un album, complet de ses couvertures et intercalaires. Signé sur la couverture en haut à gauche, et sur chaque planche.
Editions Montaut- Mabileau, Paris.
En bon état avec coffret de présentation, 21,5 cm × 35 cm.
31 colour lithographs in an album, complete with covers and inserts. Signed on the cover top left and on each print. Published Montaut- Mabileau, Paris. In good condition with presentation box, 21,5 cm × 35 cm.

800 – 1 600 €

42

ERNEST MONTAUT (1879 – 1909)

« 10 Ans de Courses , les marques Victorieuses 1897 -1907 »
31 Lithographies en couleurs dans un album, complet de ses couvertures et intercalaires. Signé sur la couverture en haut à gauche, et sur chaque planche.
Editions Montaut- Mabileau, Paris.
En bon état avec coffret de présentation, 21,5 cm × 35 cm.
31 colour lithographs in an album, complete with covers and inserts. Signed on the cover top left and on each print. Published Montaut- Mabileau, Paris. In good condition with presentation box, 21,5 cm × 35 cm.

800 – 1 600 €

43

ERNEST MONTAUT (1879 – 1909)

« La coupe Gordon Bennett, 1905 »
Théry le gagnant sur voiture Richard-Brasier.
Lithographie rehaussée, signée, commentée et datée 1905 en bas à droite.
41 × 78 cm, encadrée.
Enhanced lithograph, signed, annotated and dated 1905 bottom right.
41 × 78 cm, framed.

400 – 600 €

43

ERNEST MONTAUT (1879 – 1909)

« La coupe Gordon Bennett, 1905 »
Théry le gagnant sur voiture Richard-Brasier.
Lithographie rehaussée, signée, commentée et datée 1905 en bas à droite.
41 × 78 cm, encadrée.
Enhanced lithograph, signed, annotated and dated 1905 bottom right.
41 × 78 cm, framed.

400 – 600 €

44

ERNEST MONTAUT (1879 – 1909)

« Circuit des Ardennes Belges 1906 »
Duray, le gagnant.
Lithographie rehaussée. Signée, commentée et datée 1906 en bas à droite.
Copyright Montaut - Mabileau à Paris.
44 × 89 cm, encadrée.
Enhanced lithograph. Signed, annotated and dated 1906 bottom right. Copyright Montaut – Mabileau, Paris.
44 × 89 cm, framed.

300 – 500 €

44

ERNEST MONTAUT (1879 – 1909)

« Circuit des Ardennes Belges 1906 »
Duray, le gagnant.
Lithographie rehaussée. Signée, commentée et datée 1906 en bas à droite.
Copyright Montaut - Mabileau à Paris.
44 × 89 cm, encadrée.
Enhanced lithograph. Signed, annotated and dated 1906 bottom right. Copyright Montaut – Mabileau, Paris.
44 × 89 cm, framed.

300 – 500 €



45
ERNEST MONTAUT
(1879 – 1909)

« **La Coupe au Taunus** » Théry,
le gagnant sur voiture Richard Brasier.
Lithographie rehaussée. Signée
et commentée en bas à droite.
42 × 87 cm, encadrée.
*Enhanced lithograph. Signed and
annotated bottom right. 42 × 87 cm,
framed.*

250 – 400 €

46
ERNEST MONTAUT
(1879 – 1909)

« **à Dourdan** » Lanfranchi sur
**motocyclette Peugeot, record
du kilomètre 123.294 k dans l'heure.**
Lithographie rehaussée. Signée,
commentée et datée 1904 en bas à
droite. Copyright Montaut Mabileau
éditeurs à Paris. 44 × 87 cm, encadrée.
*Enhanced lithograph. Signed, annotated
and dated 1904 bottom right. Copyright
Montaut Mabileau publishers in Paris.
44 × 87 cm, framed.*

300 – 500 €

47
ERNEST MONTAUT
(1879 – 1909)

« **La Coupe Vanderbilt** », Heath,
**premier sur voiture Panhard
& Levassor.**
Lithographie rehaussée. Signée,
commentée et datée 1904 en bas
à gauche. Portrait du pilote en cul
de lampe en bas à droite. Copyright
Montaut Mabileau, éditeurs à Paris.
40 × 84 cm, encadrée.
*Enhanced lithograph. Signed,
annotated and dated 1904 bottom left.
Portrait of the driver in the light of the
lamp bottom right. Copyright Montaut
Mabileau, publishers in Paris.*

400 – 700 €

50



48
ERNEST MONTAUT
(1879 – 1909)

« **Pour la Coupe 1905** »,
**la De Diétrich, classée
dans les éliminatoires.**
Lithographie rehaussée. Signée et datée
1905 en bas à gauche et commentée en
bas à droite. 44 × 89 cm, encadrée.
*Enhanced lithograph. Signed and
dated 1905 bottom left and annotated
bottom right.
44 × 89 cm, framed.*

350 – 500 €

49
ERNEST MONTAUT
(1879 – 1909)

« **Grand Prix de l'A.C.F** » Rigal sur
**Bayard - Clément, 1er des voitures
Françaises.**
Lithographie rehaussée. Signée et
commentée en bas à gauche. Copyright
M.M. (Montaut Mabileau) à Paris.
44 × 88 cm.
*Enhanced lithograph. Signed and
annotated bottom left. Copyright
M.M. (Montaut Mabileau), Paris.
44 × 88 cm.*

350 – 500 €

DESSINS ET PEINTURES DRAWINGS AND PAINTINGS

50
ERNEST MONTAUT
(1879 – 1909)

« **À toute allure** »
Lithographie dans les tons bistre,
rehaussée à la gouache. Signée en bas
à droite. Montaut – Mabileau, éditeurs
à Paris. 33 × 80 cm, encadrée.
*Lithograph in yellowish brown tones,
enhanced with gouache. Signed bottom
right. Montaut – Mabileau, publishers
in Paris. 33 × 80 cm, framed.*

400 – 700 €

51
PIERRE DUMONT
(1920 – 1986)

« **Voisin 13 Cv. Lumineuse de 1925** »
Gouache signée en bas à gauche.
38 × 60 cm. Encadrée.
*Gouache signed bottom left.
38 × 60 cm, framed.*

800 – 1 500 €

52
PIERRE DUMONT
(1920 – 1986)

« **Lincoln V12 KB 1932,
carrosserie Dietrich** »
Gouache signée en bas à gauche.
42 × 62 cm. Encadrée.
*Gouache signed bottom left.
42 × 62 cm, framed.*

700 – 1 300 €

53



53
GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
(1900 – 1972)

« **Ravitaillement de la Chenard
& Walcker de Bachmann - Dauvergne
durant la première édition
des 24 heures en 1923** »
Gouache monogrammée en bas à droite.
30 × 46 cm. Encadrée

Bibliographie : « Les 24 heures
du Mans » par Roger Labric, illustré par
Géo Ham, ACO 1949, reproduit page 93
*Gouache with monogram bottom right.
30 × 46 cm, framed.*

1 500 – 2 500 €

54



54
GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
(1900 – 1972)

« **Retour au stand** »
Aquarelle et gouache, monogrammée
en bas à droite. 21 × 26 cm. Encadrée.
Bibliographie : « Les 24 Heures du
Mans » par Roger Labric, illustré par
Géo Ham, ACO 1949, reproduit page 68
*Watercolour and gouache, with
monogram bottom right. 21 × 26 cm,
framed.*

800 – 1 500 €

55



55
GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
(1900 – 1972)

« **La Delahaye N°15 de Chaboud
et Trémoulet au Mans 1938** »
Gouache, signée en bas à droite.
26 × 45 cm. Encadrée.
Provenance : Galerie Vitesse à Paris.
*Gouache, signed bottom right.
26 × 45 cm, framed.*

1 800 – 3 600 €

56
GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
(1900 – 1972)

« **Grand Prix de France 1913 :**
**La Delage de Bablot double
la Mercedes de Salzer** »
Gouache, signée en bas à gauche.
48 × 34 cm. Encadrée.
Bibliographie : « Cinquantenaire de
l'Automobile Club de l'Ouest » N° Spécial
de « Moteurs Courses » 1957. Reproduit
en couleurs en pleine page 25.
*Gouache, signed bottom left.
48 × 34 cm, framed.*

2 300 – 4 000 €

57
GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
(1900 – 1972)

« **La Jaguar de Laurent-Swaters,
précédant des Lancia, Aston Martin,
Gordini et Cunningham, au virage du
Tertre Rouge durant les 24 heures 1954** »
Gouache signée en bas à droite,
43 × 31 cm. Encadrée.
Bibliographie : Reproduit sur la première
de couverture de la revue « L'Action
Automobile et Touristique » N° de Mai 1954.
Provenance : Vente Art et locomotion
par Maître Poulain, Palais des Congrès
à Paris le 15 Juin 1986, N°212 du catalogue,
reproduit sur la première de couverture.
*Gouache signed bottom right.
41 × 31 cm, framed.*

2300 – 4000 €



56



57

58

ALEXIS KOW

(1901 – 1978)

« Le Coupé de ville du Mandarin »

Aquarelle, encre de Chine et Gouache, projet de publicité pour les automobiles DFP (Doriot, Flandrin, Parant). Signée en bas à droite. 23 × 37 cm. Encadrée.

Bibliographie : « L'Art, La Femme et l'Automobile » par Hervé Poulain et Gilles Néret, éditions E.P.A 1989, reproduite page 187.

Provenance : Vente Art et Locomotion par Maître Poulain, Palais des Congrès à Paris le 5 Juin 1983, N° 99 du catalogue. *Watercolour, Indian ink and gouache, advertising project for DFP (Doriot, Flandrin, Parant) cars. Signed bottom right. 23 × 37 cm, framed.*

1 300 – 1 800 €

59



59

ALEXIS KOW

(1901 – 1978)

« Lynx Marchal »

Deux dessins à la mine de plomb recto verso sur la même feuille. Projets publicitaires pour les phares Marchal. Cachet de la vente de l'atelier en Mars 1981. 24 × 20 cm et 20 × 16 cm. Encadrés.

Two lead pencil drawing on each side of the paper. Advertising project for Marchal headlamps. Sale's stamp from the KOW auction in March 1981. 24 × 20 cm and 20 × 16 cm, framed.

350 – 500 €

58



OBJETS D'ART ET ACCESSOIRES AUTOMOBILE

60

« LOUIS VUITTON »

Malle de la maison Vuitton, 1 rue Scribe à Paris. Elle porte le N°146898. Toile enduite noire, cornières et poignées en laiton doré. Fermoirs, serrure et clous au sigle de la marque. Intérieur en toile de coton. H. 27 cm, L. 60 cm et l. 50 cm *Louis Vuitton trunk, 1 rue Scribe, Paris. It is numbered 146898. Black coated cloth, corner covers and handles in golden brass. Clasps, lock and nails bearing the marque's insignia. Cotton lined interior. H. 27 cm, L. 60 cm et l. 50 cm*

600 – 1 000 €



60

61

« LES GRANDES VOITURES HAUTE PERFORMANCE DU MONDE »

Ecrin contenant cent miniatures en bronze dorées à l'or fin. Vue face et profil du véhicule au recto, caractéristiques au verso. Accompagné de la boîte renfermant le certificat d'authenticité daté de 1983 et les fiches descriptives.

Box containing one hundred miniatures in finely gilded bronze. Front and profile view of the car on the reverse. With the box containing the certificate of authenticity dated 1983 and information sheets.

1 000 – 1 600 €

62

« TRIOMPHE DE L'AUTOMOBILE »

Sujet allégorique du début du siècle. Dans le goût d'Ernest Justin Ferrand, mais signature illisible. Métal à patine médaille. H : 49 cm. Monté sur une pendule en marbre vert à ornements en bronze doré (quelques accidents). Mouvement avec cadran porcelaine signé de Fraipont à Bruxelles. H : 21 cm. Soit une hauteur totale de 70 cm. *Allegorical subject from the start of the century. In the style of Ernest Justin Ferrand, but signature illegible. metal with patina. H : 49 cm. Mounted on a green marble clock decorated in golden bronze (some damage). Movement with porcelain dial signed Fraipont à Bruxelles. H : 21 cm. Total height 70 cm.*

800 – 1 200 €

63

« TROPHÉ ALFA ROMÉO »

Sculpture en bronze – casse-tête, signée A. Cosallo. Décerné par Alfa Roméo à Mme Corinne Tarnaud (Kopenhagen) pour ses succès en compétition au cours de l'année 1974. H : 21 cm *Sculpture in bronze puzzle, signed A Cosallo. Awarded by Alfa Romeo to Mme Corinne Tarnaud (Kopenhagen) for her successes in racing during the year 1974. H : 21 cm*

200 – 400 €

64

lot illustré page X

« MERCEDES 300 SL PAPILLON »

Bronze artistique à patine brune, signé V. Tabacco, daté 1989. Justificatif du tirage II / VI . Cachet du fondeur. Socle en marbre noir, 63 × 23 cm. *Bronze with brown patina, signed V. Tabacco, dated 1989. Proof from the edition II / VI . Stamped by the foundry. Black marble base, 63 × 23 cm.*

7 000 – 8 500 €

65

«FERRARI 330 P3/4»

Bronze à patine brun- noir, signé (illisible). 54 x 24 cm.

Bronze with brown – black patina, signed (illegible). 54 x 24 cm.

1 000 – 1 800 €

66

«BLITZ L'ECLAIR»

Bronze artistique à patine brune, signé Gurtner. Justificatif du tirage I / IX. Représentation de la Blitzen Benz tirage récent d'après le plâtre d'époque. 59 x 26 cm.

Bronze with brown patina, signed Gurtner. Proof from the edition I / IX. Representation of the Blitzen Benz, a recent edition from the original plaster model. 59 x 26 cm.

Provenance : Gallerie Pullman, à Londres.

6 600 – 8 000 €

64

65

66

67

67

«FOULARD HERMES, PARIS»

Rare et beau carré en soie imprimée avec 4 voitures Citroën, à bordure marine. *Rare and beautiful square silk scarf printed with 4 Citroën cars, with navy border.*

400 – 600 €

68

«FOULARD SALON 1900»

Foulard en soie reprenant la couverture du journal du Salon en date du 1^{er} Octobre 1900, divisé en vignettes représentant chacune une marque de véhicules. *Silk scarf showing the cover of the Motor Show brochure dated 1 Octobre 1900, divided into sections, each representing a marque of car.*

300 – 500 €

69

«LAMPE DESIGN» DE MARQUE FF LEUCHTEN

Fabriquée dans les années 70, casque en forme d' abat-jour monté sur un arceau chromé ; un volant gainé cuir forme le socle et un levier de vitesse sert d'interrupteur. Avec ses décalcomanies d'origine. H : 52 cm *Made in the 1970s, helmet as a lampshade mounted on a chrome roll bar; a leather steering wheel forms the base and a gear lever acts as the switch. With its original decals. H : 52 cm*

350 – 500 €

70

«PANNEAU DUNLOP»

Grande publicité en bois découpé lithographié, représentant une femme pilote assise sur un pneu triple pavé de la marque. Années 30. H : 138 cm, L : 91 cm *Large carved wooden advertisement with lithograph representing a female driver sitting on three tyres showing the marque. From the 1930s. H : 138 cm, L : 91 cm*

750 – 900 €

71

«ROYAL AUTOMOBILE CLUB DE BELGIQUE»

Plaque émaillée au sigle du club, datée 1960 sur un cartouche amovible. Dim : 52 x 44 cm *Enamel plaque of the club insignia, dated 1960, on a removable cartridge. Dim : 52 x 44 cm*

200 – 400 €

69

72

« TALBOT »

Plaque émaillée double face, en potence. Editeur : « L'Emaillo – Gravure – Paris, Email Alsne Strasbourg. Dim 50 × 143 cm.

Bibliographie : Email & Pub de Courault et Bertin, édition Ouest France 1993, reproduite page 106. Plaques émaillées de nos garages de B. Rihet, édition « La mémoire du Temps » 2010 , reproduite page 56. *Double-sided enamel plaque, in a bracket. Publisher: « L'Emaillo – Gravure – Paris, Email Alsne Strasbourg. Dim 50 × 143 cm.*

500 – 900 €

73

« CAISSE À SAVON DU SOAP BOX DERBY »

Automobile pour enfant, aérodynamique, destinée aux courses de descente de côtes. Bois lamellé collé sur une ossature de bois. Peinture et marquage d'origine. Volant en acier, habillage intérieur et sièges en moleskine rouge. Pneus d'origine homologués pour le Derby. Le « Soap Box Derby », a été créé aux Etats Unis en 1933 et rencontre encore de nos jours, avec des voitures très peu modifiées depuis, un grand succès populaire. Le modèle que nous proposons est un des premiers fabriqués pour cette course.

Child's car, aerodynamic, designed for racing down hills. Laminated wood on a wooden frame. Original paint and markings. Steel steering wheel, interior and seats in red moleskin. Original tyres approved for the Derby. Dim : 206 cm de long The « Soap Box Derby » started in the United States in 1933 and remains a very popular event today, with cars that have been little modified since . The model that is on offer is one of the first built for this race.

4 500 – 6 500 €

73



DOCUMENTATION

74

GUIDE MICHELIN 1905

Bien complet, avec sa carte d'assemblage.

Complete, with its road map

500 – 800 €

75

GUIDE MICHELIN 1913

Bien complet. *Complete.*

300 – 500 €

76

GUIDE MICHELIN 1914

Bien complet. *Complete.*

300 – 500 €

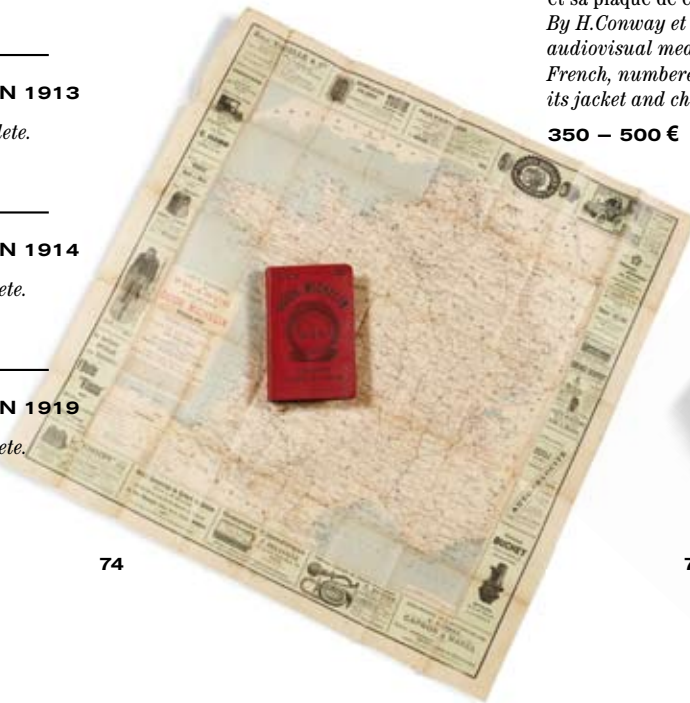
77

GUIDE MICHELIN 1919

Bien complet. *Complete.*

300 – 500 €

74



78

GUIDE MICHELIN 1925

Bien complet. *Complete.*

300 – 500 €

79

« BUGATTI MAGNUM »

Par H.Conway et M. Sauzay, presse audiovisuel éditeur 1989. En Français, numéroté 2829. Complet de sa jaquette et sa plaque de châssis.

By H.Conway et M. Sauzay, audiovisual media publisher 1989. In French, numbered 2829. Complete with its jacket and chassis plate.

350 – 500 €

79



80

« BUGATTI »

Tarif salon 1930- tarif salon 1931- Notice de conduite et entretien type 38 et type 40 – fac simulé de la notice d'entretien type 40.

Exhibition price list 1930- exhibition price list 1931- Owner's manual and driver's handbook type 38 and type 40 – copy of maintenance manual type 40.

150 – 250 €

81
«BUGATTI BRESCIA»

Notice de graissage et entretien de la 1,5 litre, édition 1923 - Catalogue des pièces détachées de la 1,5 litre type 22 – 23 (Brescia).
Lubrication and driver's handbook for the 1,5 litre, edition 1923 – Spare parts catalogue for the 1,5 litre type 22 – 23 (Brescia).

100 – 200 €

82
«BUGATTI»

Feuillet promotionnel des huiles Bugatti – Tarif salon 35 – Tarif salon 36 – Livret d'entretien type 57 (manque couverture, on en joint une copie) – Un fac similé du catalogue de pièces de rechange type 57 – une feuille à en-tête du concessionnaire Auber-Auto, vierge – 4 publications du club Bugatti France. *Promotional leaflet for Bugatti oils – exhibition price list 35 – exhibition price list 36 – driver's handbook type 57 (missing cover, a copy attached) – a copy of the spare parts catalogue type 57 – a sheet headed Auber-Auto dealer, unused – 4 publications of the Bugatti France club.*

200 – 300 €

83
«BUGATTI»

Dépliant 8 volets type 57– 2 feuillets recto seul, coach Ventoux et conduite intérieur Galibier – Suite de 4 dépliants 4 pages, types : 38 et 38A, 40, 43, 35, 39 et Targa Florio – Dépliant 4 pages, 4.9 Litres, types 50T – Dépliant 4 pages types 57 3.3 Litres. 2 bleus de la carrosserie Vanvooren, faux cabriolet sur châssis 5 litres et 4.9 litres – Notice de conduite et d'entretien type 40 et type 38.
Leaflet with 8 sections type 57 – 2 one-sided leaflets, coach Ventoux et sedan Galibier – Further 4 leaflets with 4 pages, types: 38 and 38A, 40, 43, 35, 39 and Targa Florio – Leaflet 4 pages, 4.9 Litres, type 50T – Leaflet 4 pages type 57 3.3Litres – 2 from coachbuilders Vanvooren, faux cabriolet on chassis 5 litres et 4.9 litres. Owner's manual and driver's handbook type 40 et type 38.

200 – 300 €

84
«CHENARD & WALCKER,
45 ANNÉES D'EXPÉRIENCE»

Catalogue de 20 pages dont 4 dépliantes, modèles 1933.
Brochure of 20 pages containing 4 leaflets, models 1933.

50 – 80 €

85
«DELAGE»

4 notices d'entretien à couverture cartonnée, toilée : - 6 cylindres D6 - 6 cylindres 14 Cv- 6 cylindres 14 Cv (postérieur au précédent) - 8 cylindres D8. On joint un catalogue de pièce de rechange du châssis D8.
4 driver's handbooks, hard backed, cloth bound: - 6 cylindres D6 - 6 cylindres 14 Cv- 6 cylindres 14 Cv (earlier than previous one) - 8 cylindres D8. Also included a spare parts catalogue for the D8 chassis.

200 – 400 €

86
«DELAGE»

Catalogue D8, 20 pages - Catalogue 6 Cyl. 14 pages (manque couverture) - Catalogue gamme de 20 pages, Sept 1936 - Notice : l'équipement électrique North East pour la DM 6 Cyl. - Correspondance à en-tête de la marque.
Brochure for D8, 20 pages – Brochure 6 Cyl. 14 pages (missing cover) - Brochure 20 pages, Sept 1936 - Note: NorthEast Electric equipment for the DM 6 Cyl. – Company-headed correspondance.

150 – 300 €



85

87
«HISPANO-SUIZA»

Revue de la société, N° d'Octobre 1933 consacré aux raids et performances récents du moteur d'aviation. 28 pages - Dépliant 4 volets cartonnés : châssis 12 Cyl. avec tarif dépliant encarté. On joint un feuillet de la 12 Cyl de l'autorama.
Company review from October 1933 concerned with recent raids and performances of the aircraft engine. 28 pages – Hard backed leaflet in four sections: chassis 12 Cyl. With folding price list insert – also a page on the 12 Cyl de l'autorama.

100 – 200 €

88
«MERCEDES»

Catalogue 1911, 18 pages, en Français.
Brochure 1911, 18 pages, in French.

100 – 200 €

89
«LES BELLES ITALIENNES»

Catalogue Lamborghini 350 GT, dépliant 4 pages couleur – Lamborghini Miura P400, catalogue couleur 8 pages – Espada, catalogue 6 pages couleur dont une dépliant - Catalogue Maserati Indy, dépliant 6 pages modèles 1972- Notice d'entretien Ferrari 250 GT, en Anglais et Italien – Lancia : catalogue Flaminia, 12 pages en Français - Notice d'entretien Flaminia 10-11 avec supplément Flaminia 3C, 1962 en français - Notice d'entretien Flaminia 2.8 Litre, en Français 1965 - Notice pour les freins à disque Flaminia et Flavia « duplex ». - Revue service de Juillet—Aout 1961, consacre à la Flaminia - On joint deux livres: Alfa Romeo, a history par P.Hull et R.Slater, Cassel 1969 et Ferrari par H.Taner, Foulis Londres, 3ème édition 1968.
Lamborghini 350 GT brochure, 4 page colour leaflet – Lamborghini Miura P400, 8 page colour brochure – Espada, 6 page colour brochure including insert - Maserati Indy brochure, 6 page leaflet models 1972- driver's handbook Ferrari 250 GT, in English and Italian – Lancia: Flaminia brochure, 12 pages in

French – driver's handbook Flaminia 10-11 with supplement Flaminia 3C, 1962 in French – driver's handbook Flaminia 2.8 Litre, in French 1965 – manual for disc brakes Flaminia and Flavia « duplex ». - Service book for July—August 1961, for the Flaminia – also included two books: Alfa Romeo, a history by P.Hull and R.Slater, Cassel 1969 and Ferrari by H.Taner, Foulis London, 3rd edition 1968.

300– 400 €

90
«QUELQUES ANGLAISES»

Catalogue AC 428 convertible, dépliant 8 pages en Français – Austin Cooper et Cooper S : dépliant 6 pages en Français – Austin Healey Frogeye, dépliant 8 pages en couleur - On joint une photo d'usine de cabriolet XK 140.
Brochure for AC 428 convertible, 8 page leaflet in French – Austin Cooper et Cooper S: 6 page leaflet in French – Austin Healey Frogeye, 8 page colour leaflet – also a factory photo of the XK 140 cabriolet.

90 – 110 €

91
«DOCUMENTATIONS
DIVERSES»

Dépliant groupe Auto-Union, vers 1935, en français – Catalogue Mercedes type 500 à compresseur, 16 pages en français (manque couverture) - Dépliant 8 pages en Français, gamme – Catalogue Genestin, 20 pages en couleur, 4 et 6 Cyl – Ballot : fac simile du catalogue 2 Litres - On joint une notice pompe à essence AutoFlux - Une notice pour roue amovible R.A.F - 4 ouvrages sur l'histoire de l'Automobile en Anglais - Un livre sur Rolls Royce par A.Bird et I. Hallows, Batsford à Londres 1966.
Auto-Union leaflet, circa 1935, in French – Brochure for Mercedes type 500 with supercharger, 16 pages in French (missing cover) - Leaflet 8 pages in French, - Genestin brochure, 20 pages in colour, 4 et 6 Cyl – Ballot: copy of 2 Litre brochure – also handbook of AutoFlux fuel pump and of R.A.F spare wheel - 4 books on the history of the automobile in English – a book on Rolls Royce by A.Bird and I.Hallows, Batsford , London 1966.

100 – 200 €



PIÈCES DÉTACHÉES SPARE AND ACCESSORIES

92 «DE DION BOUTON»

Une pompe à graisse en laiton frappée du sigle de la marque. On joint une burette ancienne en cuivre, sans marque.

A brass oil pump branded with the marque's initials. Also an old copper oil can, unbranded.

150 – 300 €

93 «JAEGER»

Un tableau de bord complet rectangulaire, Dim extérieur 12 × 26 cm. Trois montres et un compteur de vitesse. On y joint deux compteurs de vitesses dont un Veglia et un O.S.

A complete rectangular dashboard, exterior dim. 12 × 26 cm. Three clocks and a speedometer. Also two speedometers – a Veglia and a O.S.

150 – 300 €

94 «LORRAINE DIÉTRICH»

Un bouchon de moyeu au sigle de la marque. Une plaque de châssis en bronze nickelé, émaillé.

On y joint un compte tours chronométrique Jaeger à fond noir, gradué jusqu'à 6000 Trs. Diamètre d'encastrement 80 mm.

*A hubcap with the marque's initials
An enamelled chassis plate in nickel-plated bronze*

Also included a Jaeger tachometer in black, 6,000 rpm+ to fit diameter 80mm.

200 – 300 €

95 «LOT DE 3 VOLANTS»

Volants luxe et sport, branches alu, jantes bois.

Luxury and sporting steering wheels, aluminium spokes, wooden rims.

80 – 150 €

Sans réserve / no reserve

LES LOTS SUIVANTS
SONT VENDUS EN L'ÉTAT.
LES DESCRIPTIONS
ET ATTRIBUTIONS À UNE
MARQUE OU MODÈLE
PRÉCIS SONT DONNÉES
À TITRE INDICATIF.

LISTE DÉTAILLÉE DISPONIBLE
SUR DEMANDE ET SUR
www.artcurial.com/2gp2011

THE FOLLOWING LOTS
ARE SOLD AS SEEN.
DESCRIPTIONS AND
ATTRIBUTIONS TO A
PARTICULAR MARQUE
OR MODEL ARE FOR
INFORMATION ONLY.

DETAILED LIST AVAILABLE ON
DEMAND AND ON
www.artcurial.com/2gp2011

96 LOT PIÈCES «BUGATTI»

600 – 1 000 €

Sans réserve / no reserve

97 LOT PIÈCES «DELAGE»

400 – 700 €

Sans réserve / no reserve

98 LOT PIÈCES «LANCIA»

600 – 1 000 €

Sans réserve / no reserve

99 LOT PIÈCES «TALBOT» EN PROVENANCE DU GARAGE DE GEORGES GRIGNARD

300 – 500 €

Sans réserve / no reserve

100 «PIÈCES ET ACCESSOIRES DIVERS»

800 – 1 200 €

Sans réserve / no reserve



AUTOMOBILES

LOTS 101 ► 169

Titre de circulation français
French title
Châssis n° F101CL29391

✓ Ligne Pininfarina classique et chic
Classical chic Pininfarina design
✓ Moteur V12 310 ch
V12 310 bhp engine
✓ Etat d'origine
Original condition

€ 10 000 / 20 000
Sans réserve
No reserve

1979 FERRARI 400i

En signant, en 1972, le dessin de la Ferrari 365 GT/4, qui allait devenir la Ferrari 400, Pininfarina montre tout son talent: la ligne est sobre, élégante, hors du temps et traduit parfaitement le statut élevé de cette sportive de luxe. A tel point d'ailleurs que, de la 365 GT/4 à la 412, ce modèle a connu une carrière exceptionnellement longue, ne disparaissant du catalogue de la marque qu'en 1989. De couleur bleu métallisé avec intérieur en cuir beige de bonne présentation, le modèle proposé ici est en état d'origine, avec un compteur affichant un peu plus de 21 000 km. Actuellement entre les mains de la fille de l'ancien propriétaire, cette version boîte automatique est restée immobilisée pendant longtemps et demande quelques travaux de remise à niveau. Proposée sans prix de réserve, elle représente une rare opportunité d'accéder pour une somme raisonnable à la marque au cheval cabré, à travers un de ses modèles les plus luxueux.



In endorsing the design of the Ferrari 365 GT/4 in 1972, which went on to become the Ferrari 400, Pininfarina displayed all his talent: the styling was restrained, elegant and timeless and reflected perfectly the elevated status of this luxury sports car. This is true to such an extent that, from the 365 GT/4 to the 412, the model enjoyed an exceptionally long career, only disappearing from the Ferrari catalogue in 1989. Presented in metallic blue with beige leather interior in good condition, this model is offered in original condition, with the odometer reading just over 21,000km. Currently in the hands of the former owner's daughter, this automatic example has been unused for some time and requires recommissioning to return it to top class condition. Offered at no reserve, this car provides an rare opportunity to acquire one of the most luxurious of the prancing horse models, for a very reasonable price.



102

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n° 203253

✓ Icône du sport
automobile français
Iconic French sports car
✓ Présentation
impeccable
impeccable condition
✓ Sans prix de réserve
no reserve price

€ 30 000 / 50 000
Sans réserve
No reserve

1967 RENAULT 8 Gordini

Depuis sa naissance en 1964, la Renault 8 Gordini est devenue une véritable légende.

La voiture que nous présentons a été achetée en 2005 par son actuel propriétaire. Elle avait bénéficié d'une restauration complète en 1995, d'une qualité telle qu'elle ne s'est guère dégradé depuis. La voiture comporte plusieurs équipements qui, comme l'indique le propriétaire, en font une voiture correspondant à une Groupe 2 Tour de Corse 1967: sièges baquets, arceau de sécurité, harnais, jantes Delta Mics avec pneus montagne, rétroviseur obus côté pilote, coupe-circuit, lecteur de carte passager avec flexible, réservoir d'huile 7 litres, volant spécial, phares longue portée Cibié Oscar. Le propriétaire s'est attaché à ne retenir que des équipements conformes à ce qui se faisait à l'époque, à l'exception de l'inverseur de réservoir d'essence avant/arrière. L'actuel propriétaire a peu utilisé la voiture, qui affiche 63 950 km et n'a jamais couru, sauf en rallye historique de régularité. Elle se présente en très bel état, avec une carrosserie non modifiée. Avec son lot de pièces, cette voiture constitue une rare occasion d'acquérir une R8 Gordini soignée, non modifiée et bien équipée. De plus, elle est proposée sans prix de réserve.

Since its appearance in 1964, the Renault 8 Gordini has become a legend.

The car on offer was bought by the current owner in 2005. It underwent a complete and top quality restoration in 1995, and remains in excellent condition. The owner has advised that it is equipped as a Group 2 Tour de Corse 1967 car: bucket seats, roll cage, harnesses, Delta Mics wheels with mountain tyres, driver's side rear view mirror, cut-out, navigator's map reader with light, 7 litre oil reservoir, special steering wheel and high beam Cibié Oscar lights. The owner has sought to only retain equipment that would have been used in period, with the exception of fuel tank selector switch back/front. The current owner has hardly used the car which has a recorded mileage of 63,950km, having only run it in the regularity section of historic rallies. It is presented in stunning condition, with a non-modified body.

With the lot of spare parts, this is a rare opportunity to acquire a well-maintained R8 Gordini that is non-modified and well equipped. In addition, it is offered with no reserve price.



Lot de pièces accompagnant la voiture :

Un moteur R8 Gordini 1 255 cm3
Un filtre à huile avec sangle et un filtre à air origine
Un calorstat
Deux étriers de frein impeccables avec joints neufs
Une visière tableau de bord
Deux feux arrière origine neufs
Un allumeur avec prolongateur
Un pot d'échappement piste
Deux sièges avant tissu R8 G, rabattables avec manette
Une assise arrière et un dos skaï
Un compteur de vitesses
Un compte-tours
Un manuel d'utilisation R8 Gordini
Un catalogue de pièces de rechange
Trois manuels de réparation en trois volumes
Un pot de peinture bleu Gordini réf. 418
Un rétroviseur intérieur et deux pare-soleil
Quatre bougies neuves et quatre bougies origine
Quatre plaquettes de frein (adaptées modèles Groupe 2)
Deux bavettes arrière neuves
Un jeu de ceintures de sécurité R8
Un embrayage neuf complet
Un capot moteur
Quatre cerclages de phares R8 Gordini
Un tapis de sol arrière origine

Spare parts coming with the car:

An R8 Gordini 1,255cc engine
An oil filter with strap and original air filter
A calorstat
Two brake calipers in excellent condition with new seals
A visor panel
Two new original rear lights
Ignition with follower
A racing exhaust
Two front seats in R8 G fabric, folding with handle
A rear seat, leatherette back
A speedometer
A rev counter
A R8 Gordini user's manual
A catalogue of spare parts
Three repair manuals in three volumes
A pot of paint Gordini blue réf. 418
An interior rear view mirror and two sun visors
Four new spark plugs and four original spark plugs
Four brake pads (adapted for Group 2 models)
Two new rear mudflaps
A set of R8 seatbelts
A completely new clutch
An engine cover
Four R8 Gordini headlight rims
An original rear carpet



103

**Titre de circulation
français**

French title

N° de série :

HBT 7 L 10437

✓ Voiture saine

Sound car

✓ Combinaison de

couleur très « chic »

« *chic* » *colour*

combination

✓ Ancienne restauration

de qualité

Previous high-quality

restoration

€ 30 000 / 40 000

1961 AUSTIN-HEALEY 3000 MK1

L'Austin-Healey 3000 Mk 1 fut présentée en juin 1959. La première 3000 n'est pourtant pas très différente de la 100 six, mais c'est une meilleure voiture. Les améliorations du freinage et du moteur compensent le peu d'effort d'Austin-Healey concernant la carrosserie. En effet, l'adoption de freins à disques à l'avant et une augmentation de puissance de l'ordre de 10% rendent le comportement de la six cylindres sûr et amusant.

La voiture présentée fut fabriquée en juin 1960 comme le précise le certificat du British Motors Industry Heritage Trust. Elle est d'origine californienne et son châssis mécano-soudé est très sain. Elle est équipée d'un alternateur Lucas, d'un ventilateur électrique Kenlowe et d'un Ventilateur en Inox Flexfan. Un allumeur électronique Flame Thrower remplace celui d'origine. L'échappement est en inox et elle est chaussée de pneus Michelin XWX. Les suspensions arrière (lames, amortisseurs) ont été remplacées. Un dossier de factures accompagne cette voiture. La boîte de vitesses a été refaite en 2008 mais nous avons noté que la synchro de troisième est à revoir. Le propriétaire actuel qui l'a importé des USA n'a eu que du bonheur à son volant.



The Austin-Healey 3000 Mk 1 was launched in June 1959. The first 3000, however, was not very different to the 100/6, but was a better car. The improvements to the brakes and the engine made up for the largely unchanged bodywork. Indeed, the use of disc brakes at the front and a 10% increase in power made the six-cylinder car's performance sure and fun.

The car offered was built in June 1960 as stated on the British Motors Industry Heritage Trust certificate. It is fitted with a Lucas alternator, Kenlowe electric fan and a stainless steel Flex Fan. The original ignition has been replaced with a Flame Thrower electronic ignition. It has a stainless steel exhaust and is fitted with Michelin XWX tyres. The rear suspension (leaf springs, shock absorbers) has been replaced. A file of documents comes with the car. The gearbox was refurbished in 2008 but we have noted that the third gear synchromesh needs looking at. The current owner who imported it from the US has had lots of enjoyment at the wheel of this car.



**Copie du titre de
circulation français
Copy of the french
title**

Châssis n°
1870144500274

✓ Premier six cylindres
Mercedes d'après-guerre
*First post-war six
cylinder Mercedes*
✓ Rare dans cette
carrosserie
Rare body
✓ Excellent état
d'origine
*Excellent original
condition*

€ 40 000 / 60 000
Sans réserve
No reserve

1954 MERCEDES BENZ 220 B Cabriolet

Avant la guerre, le catalogue de Mercedes comporte une voiture plus modeste que ses énormes 540 K, la 170 V. En 1938, elle fait l'objet d'un léger rajeunissement esthétique et, au lendemain des hostilités, elle est le premier modèle relancé par Mercedes, sous le nom 170 S. Les ailes sont plus enveloppantes et la caisse un peu plus douce mais, globalement, elle n'est guère différente de sa devancière dont elle reprend le quatre cylindres 1,8 litres culbuté. Solide et bien construite, ses performances modestes ne peuvent toutefois satisfaire une clientèle qui, après des années de privations, retrouve le goût des performances. Mercedes lance alors, en 1951, une version plus étoffée, équipée d'un moteur six cylindres 2,2 litres à arbre à cames en tête, le premier pour Mercedes après le conflit. Plus souple que le quatre cylindres, la mécanique de la 220 développe 80 ch, ce qui suffit pour emmener la



Before the war, the range of Mercedes models on offer included the 170V, a much smaller car than the enormous 540Ks. In 1938 it was updated aesthetically, and when hostilities ceased, it was the first model to be relaunched by Mercedes, under the name 170S. It featured bigger wings and a softer shaped body, but it was essentially the same as its predecessor and used the same four cylinder 1.8-litre engine. It was strong and well built, but potential customers were unmoved by its modest capabilities. After years of hardship, they were looking for a little more excitement. In 1951, therefore, Mercedes introduced a bigger and better version with a 2.2-litre overhead cam engine, the company's first six-cylinder car since the war. The extra two cylinders provided more versatility and it produced 80 bhp, giving



voiture à 140 km/h. En outre, elle bénéficie d'un style plus au goût du jour, les phares étant désormais intégrés dans les ailes. Parallèlement à la berline, la gamme comporte un coupé et deux cabriolets, A et B à deux ou quatre places. Ces versions plus exclusives bénéficient d'une finition raffinée. Avec une production totale de 2 360 cabriolets, il s'agit aujourd'hui d'une voiture rare et recherchée.

L'exemplaire que nous présentons a été acheté par son actuel propriétaire en 1990 à un amateur connu, qui en aurait lui-même fait l'acquisition auprès de sa première propriétaire, Mme Pastor, habitant la Principauté de Monaco. Il s'agirait donc d'une troisième main, ce qui explique son état d'origine peu commun. Le propriétaire actuel a utilisé régulièrement la voiture avant que des ennuis de santé, à partir de 1992, ne l'amènent à la remiser. Elle a été conservée dans de bonnes conditions, ce qui a permis d'éviter que son état ne se dégrade. En 2009, elle a été remise en route avec les précautions d'usage: vidange huile et liquide de refroidissement, remplacement des bougies et de la batterie. Dans cette version cabriolet B, cette Mercedes 220 offre quatre places confortables, les occupants pouvant profiter des sièges en cuir rouge, magnifiquement préservés et dont les légères craquelures témoignent d'une vie d'utilisation respectueuse. L'extérieur bicolore, noir et rouge selon une découpe propre à la marque, a su lui aussi traverser les âges sans en subir l'outrage et se présente extrêmement bien. Cette voiture a le charme d'un passé vivant et palpable, qui n'est pas effacé par une restauration outrancière. Vendue avec une copie de Carte Grise française.

the car a top speed of 140km/h. It also looked more up-to-date, with lights integrated into the wings. Like the saloon, the range comprised a coupé and two cabriolet versions, A and B with two or four seats. These more exclusive versions offered a higher standard of finishing. Just 2,360 cabriolets were built, making this a rare and sought after car today.

The example offered here was acquired by its current owner in 1990 from a well-known enthusiast, who would have bought the car from its original owner, Mme Pastor, a resident of the Principality of Monaco. It would be in the hands of only its third owner from new, which explains its unusually original condition. The current owner used the car regularly until 1992, when ill-health led him to put it away. It has been stored in excellent conditions and as such, has experienced no deterioration. In 2009, it was put back on the road with the usual recommissioning: oil and coolant replacement, new spark plugs and battery. As a cabriolet B version, this Mercedes 220 provides ample room for four, offering passengers the comfort of red leather seats, wonderfully preserved with a nice patina that evidences its careful use. The two tone exterior in red and black has also survived the years honourably and is in extremely good condition. This car exudes the charm of its past, having escaped excessive restoration. The car is sold with a copy of its French registration documents.



105

Titre de circulation français
French title
Châssis n° 1E20518
Moteur n° 7E3482-9

✓ Version Série 1 très désirable
A very desirable Series 1
✓ Présentation exceptionnelle
Exceptional condition
✓ Vous en rêviez déjà il y a 50 ans...
Its like time had stood still

€ 46 000 / 64 000

Sortant de restauration / *Recently restored*

1965 JAGUAR Type E Coupé Série 1 4,2L

La Jaguar Type E est une des voitures les plus marquantes du XX^e siècle. Aussi avons-nous le grand plaisir d'en présenter un exemplaire exceptionnel. Pour commencer, il s'agit d'une des versions les plus élégantes et les plus désirables, un coupé 4,2 litres, Série 1, dont le dessin a encore la pureté de la première esquisse. D'autre part, cette voiture à conduite à droite a bénéficié d'une restauration approfondie, étalée sur près de trois ans et effectuée sans compter. La carrosserie a été démontée, mise à nu, sablée puis traitée par phosphatage avant peinture, dans son bleu d'origine retrouvé lors du décapage de la caisse. Plusieurs pièces ont été remplacées: deux ailes, les pare-boue, le tablier arrière et tout l'accastillage. Du côté des trains roulants, les freins ont été refaits avec uniquement des pièces neuves: maître-cylindre, servofrein, conduites, disques, étriers à quatre pistons Coopercraft. Tous les silentblocs, les joints, les caoutchoucs et la visserie sont neufs, de même que les amortisseurs arrière et l'échappement, remplacé par une ligne en inox. Le pont arrière a fait l'objet d'un démontage et d'une vérification.



The Jaguar E-type is one of the most significant cars of the twentieth century. Enthusiasm for its fiftieth anniversary celebrations across the globe this year is ample evidence of how important the car is. So we have the great pleasure to present an exceptional E-Type. To begin with, this car is from the very desirable Series 1, which retained the purity of the original design, but with the more powerful 4.2-litre engine that followed the original 3.8. On top of that this right-hand-drive car has received a very thorough restoration, spread over nearly three years and done without any cost constraints. The body was removed and completely stripped, sandblasted and then phosphate-treated prior to painting in its original blue that was found on the underbody. Several body sections were replaced: two wings, mud flaps, rear apron and all the fittings. As for the running gear, brakes were redone with new parts: master cylinder, brake booster, pipes, discs, four-piston Coopercraft calipers. All isolators, seals, rubbers and hardware are new, as are the rear shocks and exhaust, replaced by one in stainless steel. The rear axle was dismantled, adjusted and re-assembled.





Le moteur qui est le moteur d'origine de la voiture a lui aussi bénéficié de toutes les attentions. Après démontage et vérification de la culasse, il est apparu qu'un réalésage ne s'imposait pas, ce qu'indiquaient déjà les compressions. Les conduits de circulation d'huile ont été testés et l'arbre à cames vérifié. Les soupapes et leurs sièges sont neufs, de même que la segmentation, les coussinets et les bagues. Le circuit de refroidissement a été revu: radiateur confié à un spécialiste, durits en kevlar, ventilateur électrique Kenlow qui se déclenche à 70°, radiateur de chauffage neuf. Les carburateurs ont été refaits, ainsi que l'allumage, avec la pose d'une commande électronique dans le distributeur. L'alternateur et le démarreur «high torque» sont neufs. Les travaux mécaniques ont été réalisés par un professionnel à la retraite de 65 ans, particulièrement expérimenté. Les factures de pièces totalisent plus de 30 000 euros, alors que le temps de main-d'œuvre est estimé à 1 000 heures de travail. Depuis sa restauration, la voiture a couvert moins de 2 000 km, donnant toute satisfaction. Elle monte facilement dans les tours, ne chauffe pas et offre un comportement sain. Cette remise en état approfondie est documentée par des photos et un dossier de factures des pièces que nous conseillons aux acheteurs potentiels d'examiner.



The original engine too received attention. After opening up and checking the cylinder head, it was decided that re-boring was not necessary, after checking the compression. The oil pipes have been checked as have been the camshafts. The valves and seats are new, as well as the bearings and bushings. The cooling system has been revised: the radiator refurbishing was entrusted to a specialist, Kevlar hoses have been used, a Kenlow electric fan installed to operate at 70 degrees, and a new heater put in. The carburetors have been rebuilt, and the ignition coil converted to an electronic unit. The alternator and 'high torque' starter are new. The mechanical work was done by a retired professional of 65 years, with the right experience. Parts invoices totaled over Euros 30,000, while the man hour that has gone into the car is estimated at over a 1,000. Since its restoration, the car has covered less than 2,000km (1,250 miles). The car revs up promptly without overheating and drives perfectly well. The restoration is documented by detailed photos and a file full of all the invoices and expenses are there for potential buyers to examine.



**Titre de circulation
français**
French title
Châssis n° 078867

✓ Une Ferrari vintage
et utilisable
*A classic Ferrari that is
very usable*
✓ Performances
brillantes
Brilliant performance
✓ Peu de kilomètres,
entretien très suivi
*A low mileage example,
extremely well
maintained*

€ 38 000 / 48 000

Moins de 25 000 Km d'origine / Just 25,000km (16,000 miles) from new
1989 FERRARI 328 GTS

La voiture que nous présentons est une 328 GTS, donc dotée du désirable toit amovible. Elle aurait été vendue neuve à un prince d'Arabie Saoudite dont le père, mécontent de cet achat, aurait fait immédiatement renvoyer la voiture chez le concessionnaire, avec tout juste 150 km au compteur! Dès 1989, le second propriétaire, britannique, en fait ensuite l'acquisition auprès du concessionnaire Ferrari et l'amène dans son garage de Vence, au sud de la France. L'utilisant uniquement pendant ses séjours sur le continent, il en a confié l'entretien au concessionnaire Ferrari Auto Palace, à Mandelieu. Le propriétaire actuel a ensuite acheté la voiture en 2010 et en serait donc le troisième propriétaire. En définitive, la voiture a peu roulé, ce qui explique le faible chiffre de 24 600 km indiqué par le compteur. D'une très belle teinte bleu métallisé avec intérieur crème impeccable, elle bénéficiera avant la vente d'une révision au garage Ferrari avec changements de ces courroies. Elle est accompagnée de son carnet tamponné à 10 000 et 20 000 km, ainsi que d'une facture de 4 748 € correspondant à des remplacements de courroies, dont celle de distribution. L'alternateur a été remplacé. Une voiture peu utilisée et bien entretenue par des propriétaires visiblement soigneux dans une combinaison de couleur sublime et originale.



The car presented here is a 328 GTS, with the very desirable removable targa roof. The car would have been sold new to a Saudi Arabian prince and then was immediately returned to the dealer, with just 150km on the clock, by the father, as he was most unhappy with his son's purchase! By 1989, the second owner, a British citizen who had acquired the car from the Ferrari dealer, decided to garage the car at his home in Vence, in Southern France and use it only occasionally when visiting the continent. Maintained by the official dealer Ferrari Auto Palace Mandelieu. The current owner bought the car in 2010 and is just the third owner. The car has hardly been used, which explains the very low mileage of just 24,600km (13,400 miles) as the odometer reading shows. In a really beautiful metallic blue with a cream interior in impeccable condition, the car has recently benefitted from a thorough overhaul from Ferrari that included the belts being replaced. The car comes with the service book properly stamped at 10,000 and 20,000km intervals and with invoices for € 4,748 that corresponds to the replacement of timing belts and the distributor. The alternator has also been replaced. A car that has been used sparingly and maintained impeccably by the previous owners.



107

**Titre de circulation
français**
French title
Châssis n° 15823

✓ Performances élevées
High performance
✓ Voiture rare
et bien équipée
*Rare and well-equipped
car*
✓ Prix encore
raisonnable
Still reasonably priced

€ 70 000 / 90 000

Livrée neuve en France, Matching numbers / *Delivered new in France, Matching numbers*

1972 FERRARI 365 GTC/4

Au début des années 1970, Ferrari a son fer de lance: la Daytona, dont la puissance et les capacités routières en font une formidable Grand Tourisme. A ses côtés, les 365 GT 2+2 paraît un peu pataude et dépassée et, en 1971, elle est remplacée par la 365 GTC/4. Dessinée par Pininfarina, elle s'appuie sur la plateforme de la Daytona, dont elle adopte le moteur V12 4,4 litres à quatre arbres à cames en tête. Ses 340 ch lui permettent des performances brillantes, largement supérieures à celles de la 365 GT 2+2. La boîte cinq rapports est accolée au moteur. C'est une voiture rare, dont la production s'élève à 500 exemplaires environ.

La voiture que nous présentons a été achetée par l'actuel propriétaire à un collectionneur de Ferrari français connu. Elle n'a parcouru que 1 000 km depuis sa dernière révision, au cours de laquelle un échappement neuf en inox a été posé. Les roues ont été restaurées,



At the start of the 1970s, Ferrari still had its spearhead: the Daytona, whose power and drivability made it a formidable Grand Tourer. Next to it, the 365 GT 2+2 appeared a little clumsy and outdated, and in 1971 it was replaced by the 365 GTC/4. Designed by Pininfarina, it used the same chassis as the Daytona, as well as adopting the same V12 4.4-litre overhead four-cam engine. A fraction less powerful than the berlinetta, its 340bhp was more than enough to provide an impressive performance, largely better than that of the 365 GT 2+2. It had an engine-mounted five-speed gearbox. This is a rare car, with approximately 500 examples being produced.

The car on offer was bought by the current owner from a well-known French Ferrari collector. It has covered less than 1,000km since its last check over, when a new stainless steel exhaust was fitted. The wheels



équipées de pneus neufs et les sièges avant ont été rénovés. En 2010, un compteur Ferrari neuf a été monté (facture), le kilométrage s'élevant alors à environ 75 000 km, d'après le précédent propriétaire. Dans un bon état de présentation, il s'agit d'un modèle encore sous-coté par rapport à ses prestations et sa rareté.

have been renovated and fitted with new tyres and the front seats have been completely renovated. In 2010, a new Ferrari odometer was fitted (invoice) and the kilometre reading rose to 75,000km, according to the previous owner. In very good condition, here is a model that is still under-priced, given its capability and rarity. But for how long...?





**COLLECTION
D'UN AMATEUR D'ART**

**COLLECTION OF AN ART
COLLECTOR**

LOTS 108 ► 111

108

**Titre de circulation
Allemand
German title**
Châssis n° IS20175

✓ Moteur d'exception
*An exceptional
powerplant*
✓ Ligne indémodable
Timeless lines
✓ Bel état de
présentation
In good condition

€ 35 000 / 45 000
Sans réserve
No reserve

1972 JAGUAR Type E V12 cabriolet

Elle a de qui tenir: après les Type C et Type D ayant remporté les 24 Heures du Mans, la Type E prend une place de choix, déclinant sur la route la personnalité de ces filles de la piste. Ligne fluide, nez ultra-profilé, elle va profondément marquer toute une génération. Le modèle est puissant et allie un châssis très bien pensé à une suspension arrière indépendante astucieusement logée dans un berceau rapporté. Cette merveille va évidemment évoluer au cours des ans et finira sa carrière en apothéose avec un tout nouveau moteur, présenté en 1971. Jaguar a voulu à nouveau marquer les esprits et a choisi une configuration noble, un douze cylindres en V de 5,3 litres. Un peu plus puissant que le six cylindres, il offre surtout beaucoup plus de souplesse et d'onctuosité. Cette nouveauté s'accompagne de changements esthétiques et d'équipements plus complets, avec une calandre grillagée et des ailes élargies.



After the legendary C-Type and the D-Type that won the 24 Hours of Le Mans, the street legal E-type from Jaguar had a tough act to follow, taking on from the racing successes of the older brethren and translating that to street cred. But with its flowing lines, its sharp and curvaceous profile, the E-Type succeeded beyond imagination and went on to profoundly mark a generation of enthusiasts. The E-Type combined the strong chassis inherited from its racing predecessors with an intelligent independent rear suspension cleverly housed in a sub-frame. This wonderful car obviously evolved over the years and in its penultimate guise went on to house a brand new engine, launched in 1971. Jaguar wanted to make an impression and for that they created an ultimate, a magnificent 5.3-litre V12. The launch of the third generation was accompanied by cosmetic changes – a mesh grille and flared fenders – and more comprehensive equipment.



Rouge avec intérieur et capote noire, cette Type E V12 équipée d'une boîte mécanique et de vitres électriques est en bel état de présentation. Elle a été entièrement restaurée dans les années 90 avant de rejoindre la collection que nous présentons. Capote baissée, elle permet de profiter pleinement des plaisirs de la balade et de l'incomparable agrément de son douze cylindres.

Red with black interior and hood, the V12 E-Type on offer is equipped with a manual transmission and power windows. In good condition, the car was fully restored in the 1990s before joining the collection that is presented here. Top down, the car allows you to really enjoy the pleasures of a fine and beautiful car that is powered by a silky smooth V12.



109

Copie de titre de circulation allemand
Copy of German title

Châssis n° CRX 3645

Moteur n° 3645

✓Version coupé, très exclusive
Coupé version, very exclusive

✓Rare conduite à gauche
Rare left hand drive model

✓Raffinement propre à la marque et au modèle
Refinement typical of the make and model

€ 25 000 / 40 000

Sans réserve

No reserve

Conduite à gauche, livrée neuve en Suisse / *LHD, delivered new in Switzerland*
1968 ROLLS ROYCE Coupé Mulliner Park Ward

Plus élancée que la berline, le coupé est, comme la berline, équipée avec beaucoup de soin dans les ateliers de Mulliner. Côté mécanique, elle reçoit le V8 6,75 litres procurant à ce salon roulant d'excellentes performances. Le 22 novembre 1967, le coupé Silver Shadow que nous présentons a été livré aux ateliers de Mulliner Park Ward pour que le carrossier y effectue les aménagements correspondants à la commande. Cinq mois plus tard, le 4 avril 1968, les clés en sont remises à son premier propriétaire, M. Provera-Barsi, à Lugano-Paradiso, en Suisse. Elle a ensuite appartenu au collectionneur irlandais M. Dennis Lane. Il y a une dizaine d'années, cet élégant coupé a rejoint une collection de véhicules anciens et, suite à un problème mécanique, il est resté stocké dans de bonnes conditions, sans tourner. Une révision mécanique sera donc nécessaire pour pouvoir l'utiliser normalement. Repeint il y a 20 ans environ, de couleur gris métallisé, il est dans un très bon état de présentation. L'intérieur en cuir beige clair présente une superbe patine et est équipé d'un volant en bakélite blanc, probablement une option d'époque. Le compteur affiche 21 951 miles et la voiture est une rare conduite à gauche, ce qui la rend particulièrement désirable. Elle est vendue avec uniquement une copie d'un Fahrzeugbrief allemand.



More shapely than the saloon, the coupe was also equipped, to a very high standard in the Mulliner workshop. On the mechanical side, it received the V8 6.75 litre engine that gave this 'drawing room on wheels' excellent performance.
The Silver Shadow coupé we are offering was delivered to Mulliner Park Ward on 22 November 1967, for the coachbuilder to carry out the necessary work as per the customer's order. Five months later, on 4 April 1968, the keys were handed over to its first owner, M. Provera-Barsi from Lugano-Paradiso in Switzerland. It then belonged to an Irish collector, Mr Dennis Lane. Approximately ten years ago, this elegant coupé became part of a collection, and following a mechanical problem, it has been stored in good conditions without being run. A mechanical overhaul will therefore be necessary before the car can be used. Repainted some 20 years ago, it is presented in metallic grey and is in very good condition. The light beige leather interior displays a superb patina, and features a white bakelite steering wheel, probably a period option. The odometer reads 21,951 miles and the car is a rare left hand drive model, making it particularly desirable. It is being sold with just a copy of the German Fahrzeugbrief.



110

**Sans titre
de circulation
Unregistered**
Châssis n° 108678106981

✓ Subtil mélange
de puissance américaine
et de gabarit européen
*A subtle blend of
American power and
European dimensions*
✓ Version 1962
très attractive
*Very attractive
1962 version*
✓ Belle présentation
In superb condition

€ 35 000 / 45 000
**Sans réserve
No reserve**

1962 CHEVROLET Corvette Cabriolet

Lorsque la General Motors lance, en 1953, la Chevrolet Corvette, c'est pour occuper un terrain que sont en train de monopoliser des marques comme Jaguar ou MG, celui des voitures de sport. Stricte deux places, la Corvette innove avec une carrosserie en plastique, qui sera sa marque de fabrique. Sa carrière commence avec un six cylindres, bientôt remplacé par un V8 plus conforme aux habitudes d'outre-Atlantique, alors que la ligne évolue vers une silhouette plus musclée. En 1956, la Corvette gagne ses flancs creusés caractéristiques et, l'année suivante, elle se pare de quatre phares. L'arrière perd ses rondeurs en 1961 et, en 1962, le fond noir de la calandre en trois parties lui donne un air plus agressif.

La Corvette de la vente est une version 1962, équipée du puissant V8 5,4 litres accolé à une boîte mécanique. Elle a été achetée il y a une dizaine d'années, alors qu'elle venait d'être restaurée, et a rallié la résidence secondaire d'un collectionneur important. De belle présentation avec sa teinte bleu marine et son intérieur brun/rouge, elle correspond à une des meilleures années de cette américaine originale, qui a su graver son nom dans l'histoire du sport automobile.



When General Motors launched the Chevrolet Corvette in 1953, it was to challenge the market monopolized by brands like Jaguar and MG that of serious sports cars. A strict two-seater, the Corvette innovated with a fibreglass body that remained its trademark. Launched with a somewhat underwhelming six-cylinder, the Corvette soon received a more powerful V8, which was more in line with practices across the Atlantic, while the design moved to a more muscular form. In 1956, the Corvette received its side scallops and the following year, the face featured four headlamps. By 1961 the rear lost its curve and in 1962 the black grille in three parts gave the Corvette a decidedly more aggressive look.

The Corvette on offer is a 1962 version, equipped with the powerful 5.4-litre V8, mated to a manual gearbox. Purchased ten years ago, when the car had just been restored, the car became a part of the garage of the second home of an important collector. In beautiful condition with its navy blue exterior and its interior in brown/red, it is one of the best examples of this American original that has its name well and truly engraved in the history of motorsport.



**Titre de circulation
allemand
German title**

Châssis n°
SCBZS009BCX02517

- ✓ Nom prestigieux
Prestigious name
- ✓ Luxe et puissance
Luxury and power
- ✓ Voiture rare
Rare car

€ 15 000 / 25 000
Sans réserve
No reserve

1981 BENTLEY Mulsanne

Mulsanne: un nom qui évoque le circuit des 24 Heures du Mans, où Bentley s'est distinguée à plusieurs reprises. Celle qui porte ici cette appellation n'a certes rien d'une voiture sportive, mais porte l'héritage de luxe de la marque. Pour la petite histoire, ce que nous nommons «la ligne droite des Hunaudières» est pour les Anglais «the Mulsanne straight», du nom du virage qui suit la longue ligne droite. Déclinaison Bentley de la Rolls Royce Silver Spirit, cette Bentley Mulsanne est animée par le même moteur V8 de 6,75 litres et offre les mêmes prestations de haut niveau. C'est une voiture rare, produite à moins de 500 exemplaires dans cette version.

La voiture que nous présentons a été livrée neuve en 1981 au Professeur Hans Kamper à Essen en Allemagne et a bénéficié d'un entretien suivi, comme le montrent ses carnets d'entretien. La révision des 80 000 km a été effectuée chez Auto König, à Munich, en 1995. La voiture a parcouru aujourd'hui 88 400 km et nous avons noté une petite fuite à l'échappement. Elle est accompagnée de ses manuels d'utilisation et d'entretien ainsi que de sa trousse à outils. L'intérieur est impeccable, avec une légère patine témoignant d'utilisateurs soigneux, et offre le confort et le raffinement correspondant au standing de la marque. Sièges cuir épais et tableau de bord bois font de cette automobile un véritable salon roulant. Elle est accompagnée d'un Fahrzeugbrief allemand la désignant comme une Rolls Royce.



Mulsanne: a name which brings to mind the circuit at the 24 Heures du Mans, where Bentley has distinguished itself on several occasions. The car that bears the name here, although having no sporting credentials, does carry the legacy of this luxury marque. For the record, what the French call "la ligne droite des Hunaudières" is "the Mulsanne straight" in English, from the name of the corner following the long straight. The Bentley variant of the Rolls Royce Silver Spirit, this Bentley Mulsanne is powered by the same V8 6.75-litre engine and offers the same high level of performance. This is a rare car, with less than 500 examples built.

The car on offer was delivered new in 1981 to Professor Hans Kamper from Essen in Germany, and has been regularly maintained throughout its life, as confirmed by the service books. The 80,000km service was carried out by Auto König in Munich, in 1995. Today, the car has covered 88,400km, and we have noted a small leak in the exhaust. It comes with the owner's manual and service books and its toolkit. The interior is impeccable, with a light patina confirming careful use, and offers the comfort and refinement that is in line with the standing of the marque. The plush leather seats and polished wooden dashboard make this an opulent 'drawing room on wheels'. It comes with German Fahrzeugbrief designating it as a Rolls Royce.



112

Carte Grise
de collection
French title
Châssis n° VAS239712M

✓ Finition de grand luxe
Very luxurious
✓ Restaurée et
entretenu avec soin
*Restored and
maintained with care*
✓ La Citadine
chicissime !
With a lot of urban chic!

€ 6 000 / 8 000
Sans réserve
No reserve

1974 AUSTIN Princess Vanden Plas

Princess Vanden Plas: cette dénomination un tantinet pompeuse recouvre une finition particulièrement luxueuse, sur la base de l'Austin 1100/1300, elle-même dérivée de la fameuse. Fruit du travail de Pininfarina et de Sir Alec Issigonis, cette jolie carrosserie lancée en 1963 habille un moteur transversal à transmission aux roues avant et une suspension par système Hydrolastic avec sphères sous pression. Née dans le groupe BMC, cette voiture originale va connaître la valse des badges, étant commercialisée sous le nom Austin, Morris, MG, et même Riley et Wolseley ! Mais c'est la Princess Vanden Plas qui offre la finition la plus raffinée, avec placage bois sur le tableau de bord et les portes, tablettes rabattables à l'arrière et sellerie cuir. A l'époque, elle est vendue plus cher qu'une Citroën DS ! L'exemplaire de la vente, conduite à droite, boîte mécanique, a été acheté en 1987 en Angleterre par un collectionneur lyonnais d'Aston Martin. Depuis, il lui a fait bénéficier d'une restauration approfondie, avec réfection du moteur 1300 et de la carrosserie et de la peinture, les moquettes étant confiées aux ateliers Baron bien connus à Lyon tout en conservant la sellerie d'origine en bel état . En 1999, la voiture recevait une immatriculation en carte grise française collection. Soignée avec beaucoup d'attention par un propriétaire fidèle et précautionneux, elle est en bel état de présentation.

Princess Vanden Plas sounds a tad pompous, but that was the iconic brand that indicated a luxurious version of the rather plebian Austin 1100/1300. Fruit of the work of Pininfarina and Sir Alec Issigonis, this compact, yet spacious car was launched in 1963 and featured a transverse engine and transmission that send power to the front wheels. Born during the time when Austin was an important part of the BMC Group, this car was also badged a Morris, as well as MG, Riley and even Wolseley! But it is the Princess Vanden Plas that offered the finest in quality and finish, with walnut wood veneer dashboard and door trims, picnic tables at the back of the front seats and leather for all the seats. The car on offer, a right hand drive version, was purchased in 1987 from the UK. Since then, the car went through a thorough restoration, with the 1300 engine completely rebuilt along with a full overhaul of the bodywork and brand new paint, with new carpets by the workshop Baron, well-known in Lyon for their quality execution and retaining the nicely patinated original upholstery. In 1999 the car was re-registered with a French collector's registration. Treated with great care by an owner who has been faithful to the car's original objective, the car is in remarkably beautiful condition.



**Titre de circulation
français**
French title

 Châssis n°
1210407502655

 ✓ Ligne élégante,
voiture raffinée
Elegant line, classy car

 ✓ Combinaison de
couleurs originale
*Original colour
combination*

 ✓ Historique intéressant
et suivi
*Interesting history and
maintenance*

€ 40 000 / 50 000

1957 MERCEDES 190 SL

La Mercedes 190 SL que nous présentons a été vendue neuve à un diplomate allemand. Elle l'a accompagné sur ses postes en Equateur, en Floride (la voiture comporte encore les plombs de douane sur la colonne de direction), en Angleterre et en Allemagne. Ne pouvant se résoudre à se séparer de sa voiture, ce diplomate l'a gardée après son départ à la retraite, dans sa résidence de Saint-Paul-de-Vence. À cette époque, il lui a fait bénéficier d'une restauration de carrosserie, avant de la donner à son neveu. C'est auprès de celui-ci que le propriétaire actuel a fait en 1999 l'acquisition de cette voiture. Membre du club Mercedes 190 SL, l'actuel propriétaire en a pris grand soin. En 2002, les établissements CPL à Caen ont révisé le moteur et adapté la culasse à l'essence sans plomb. Notre collectionneur a parcouru environ 40 000 km depuis. Ce qui n'empêche pas un entretien suivi, au cours duquel la pompe à essence et les carburateurs Solex ont été révisés. Cette 190 SL présente une très belle combinaison de couleurs, avec une carrosserie bleu clair et une sellerie bleu foncé. Elle est livrée avec un livret d'entretien en français et la documentation relative au modèle. Il est rare de croiser ainsi une 190 SL riche d'une histoire suivie entre les mains de propriétaires attentifs.



The Mercedes 190 SL we are proposing was sold new to a German diplomat. It accompanied him on his various postings to Ecuador, Florida (the car still has the Customs seals on the steering wheel), England and Germany. As he wasn't willing to sell this car, the diplomat took it with him to his home in Saint-Paul-de-Vence when he retired. At that time, he had the bodywork restored before giving the car to his nephew. The current owner bought the car from the nephew in 1999. The current owner is a member of the Mercedes 190 SL club, and takes great care of the car. In 2002, the CPL garage in Caen serviced the engine and adapted it for unleaded petrol. Our collector has done about 40,000 km in the meantime. Regular maintenance is nonetheless necessary and the petrol pump and Solex carburettors have been serviced in the process. This 190 SL comes in a very beautiful combination of colours, with a pale blue body and dark blue leather inside. It is delivered with a French service manual and the documentation for this model. It is rare to find a 190 SL with continuous history of attentive owners.



Titre de circulation français
French title
N° de série:
ZFFZR49B000119560

✓ Véritable GT
12 cylindres
True 12 cylinder GT
✓ Berlinette Ferrari
très abordable
Very affordable Ferrari Berlinetta
✓ Entretien suivi
Continuous history

€ 47 000 / 55 000

2000 FERRARI 550 Maranello

Ferrari présenta la remplaçante de la 512 M aux «Ferrari Racing Days», les 19 et 21 juin 1996. Pas moins de dix voitures étaient présentes qui furent appelées 550 Maranello, du nom de la petite ville où elles sont construites et de sa cylindrée approximative soit 550 décilitres. Le projet, quant à lui, portait le nom de F 133. La Ferrari 550 Maranello succédait à toute une déclinaison de berlinettes à moteur douze cylindres à plat, central arrière, qui, de la 512 BB à la 512 M, représentaient le haut de gamme sportif de la marque, si l'on excepte les séries limitées, depuis l'abandon de la 365 GT B/4 Daytona. La voiture de la vente a été vendue neuve par Pozzi à Levallois le 9 Mai 2000. Elle est peinte en gris Nürburgring, et son intérieur recouvert d'un magnifique cuir bleu foncé. Elle totalise 52000 km compteur, et l'entretien régulier fut fait chez Pozzi et chez RS Garage à Fontenay aux roses (factures). Les courroies de distribution ont été remplacées à 43200 km en juin 2009 et les carnets d'entretien sont à jour. La climatisation fonctionne parfaitement et elle est chaussée de pneus Pirelli P Zéro.

Ferrari introduced the replacement for the 512 M at "Ferrari Racing Days" on 19 and 21 June 1996. No less than ten cars were presented with the name 550 Maranello, after the small town where they were made, and their approximate cylinder size of 550 decilitres. The project was called the F 133. The Ferrari 550 Maranello succeeded a long line of mid-engined flat twelve cylinder berlinettas, which, from the 512 BB to the 512 M, represented the top of the range since the demise of the 365 GT B/4 Daytona, except for limited series. The car in the sale was sold new by Pozzi of Levallois on 9 May 2000. It is presented in Nürburgring silver, with a magnificent dark blue leather interior. The odometer shows 52,000km, and regular maintenance has been carried out by Pozzi and at the RS Garage in Fontenay aux Roses (invoices). The cam belts were replaced at 43,200km in June 2009 and the service book is stamped. The air conditioning works perfectly and the car is fitted with Pirelli P Zéro tyres.



115

Titre de circulation français

French title

Châssis n° 4Y85Z159046

✓ Restauration approfondie, état concours

Thorough restoration, concours condition

✓ Voiture peu courante, ligne séduisante

Unusual car, seductive styling

✓ Equipement opulent et moteur puissant

Lavishly equipped with powerful engine

€ 30 000 / 60 000

Sans réserve

No reserve

Plus de 70 000 € de facture de restauration / *More than € 70 000 spent in restoration*
1964 FORD Thunderbird Cabriolet

La présentation de la Chevrolet Corvette, en janvier 1953, mérite une réponse de Ford ! Ce sera la Thunderbird, dévoilée au Salon de Detroit en février 1954. Mais bien que n'offrant que deux places, elle est moins radicalement sportive que sa concurrente. La marque la présente comme une «personal luxury car» et jamais n'utilisera le mot «sport» dans ses documents publicitaires. Pour cette nouvelle Ford, on a dessiné une ligne élancée, qui reprend certains thèmes des voitures de la marque et qui comporte quelques caractéristiques alors très en vogue, comme le pare-brise panoramique ou les butoirs de pare-chocs évoquant des tuyères de réacteur. Dès le départ, elle est dotée d'un V8 qui lui procure des performances équivalentes à celles



The launch of the Chevrolet Corvette in January 1953, was guaranteed to get a reaction from Ford! That came in the form of the Thunderbird, unveiled at Detroit in February 1954. Ford decided to brand the Thunderbird as a “personal luxury car” and never did use the word “sport” in its advertising materials. For this new Ford, the designers at Ford created a striking shape, which drew on stylistic characteristics of other Ford cars and incorporated features so much in vogue then, such as the panoramic windscreen and bumpers that looked like jet engines. From the outset, the Thunderbird came with a V8, which ensured a performance equivalent to that of the Corvette, but with a higher standard of equipment.



de la Corvette, qu'elle surpasse en équipement. Pourtant, la nouvelle Ford tarde à trouver sa clientèle. Son habitacle à deux places en limite la diffusion et les dirigeants de la firme de Dearborn décident de la faire évoluer vers une voiture plus cossue: la deuxième génération de Thunderbird, présentée en 1958, conserve une ligne très personnelle, avec une grille de calandre agressive surmontée de quatre phares, mais elle offre désormais quatre vraies places. Elle bénéficie parallèlement d'un aménagement plus raffiné et exclusif. Avec cette nouvelle version, «l'oiseau de tonnerre» va véritablement prendre son envol avec une diffusion, pour l'année 1960, de plus de 92 000 exemplaires, à comparer aux 16 000 exemplaires vendus en 1957. Ford va donc poursuivre sur cette lancée, conservant à la Thunderbird sa position de voiture s'adressant à une clientèle plus opulente que sportive. L'arrivée en 1964

However, the new Ford was slow in finding customers. A pure two-seater initially, with a rather limited customer base, Ford executives decided to change the Thunderbird into a more opulent car. The second generation Thunderbird, launched in 1958, retained a very personal line with an aggressive grille flanked by four head lamps, and now the car featured four proper seats. Also, the Thunderbird, in its second generation guise, became more refined and upmarket. With this new launch, “the bird of thunder” finally took off, setting the sales charts afire, with over 92,000 sold in 1962, compared to just 16,000 units sold in 1957. Ford continued to maintain the momentum, retaining its positioning of the Thunderbird as a car targeting a more affluent clientele than the pure sporting kind. The arrival of the Mustang in 1964 confirmed this trend.





de la Mustang ne fera que confirmer cette tendance. La Thunderbird que nous présentons est un cabriolet de la quatrième génération. Elle conserve une allure mêlant agressivité et exclusivité, avec une calandre inclinée vers l'avant encadrée de quatre phares. Importée en 2003 des Etats-Unis, elle est équipée du V8 de 390 ci (6,4 litres) développant 300 ch, accolé à une boîte automatique trois rapports. Elle a rejoint une collection française importante, où le niveau de restauration et d'entretien est particulièrement élevé, si bien qu'elle a bénéficié en 2004-2005 d'une restauration complète. Plus de 70 000 € de factures témoignent des travaux effectués chez un spécialiste des voitures américaines, à Vernon, comportant entre autres une réfection moteur avec conversion au carburant sans plomb et la pose d'une ligne d'échappement en inox. Depuis cette remise en état, la voiture a parcouru 6 000 km et se présente dans un état rare. C'est un modèle peu courant en France, qui offre les plaisirs de l'Amérique, dans un gabarit presque européen.

The Thunderbird convertible that we are offering is a fourth generation version. It retains an allure that combines aggression and exclusivity, with a forward-leaning grille flanked by four head lamps. Imported in 2003 from the United States, this Thunderbird is powered by a 390 V8 (6.4-litres) engine that develops 300bhp, and is attached to a three-speed automatic gearbox. The car became a part of a French collection, where the level of restoration and maintenance was particularly high, so the car received a comprehensive restoration in 2004-2005. Over € 70,000 of bills reflect the work done by an American car specialist, and it includes, amongst others, an upgrade of the engine with conversion to unleaded fuel and the installation of an exhaust system in stainless steel. Since restoration the car has done just 6,000 km and comes in a truly exceptional condition. This is an unusual model in France, which offers the pleasures of America, but in an almost European template.





**COLLECTION
D'UN INDUSTRIEL BELGE**

**COLLECTION OF A
BELGIAN INDUSTRIALIST**

LOTS 116 ► 125

Titre de circulation belge
Belgian title
 Châssis n° S673805
 Moteur n° W7905-8S

- ✓ Sportive de légende
Legendary sportscar
- ✓ Moteur souple et puissant
Versatile and powerful engine
- ✓ Couleur originale
Original colour

€ 75 000 / 90 000

1955 JAGUAR XK 120 Roadster

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, l'amateur d'automobiles sportives n'a pas grand-chose à se mettre sous la dent. En France, les marques traditionnelles comme Delahaye ou Talbot s'accrochent à des modèles dépassés et en Angleterre les Sunbeam et Hillman ne font pas vraiment rêver. Les Allemands en sont aux balbutiements de la Porsche 356 et c'est sans doute en Italie, avec les Maserati 1500 et Ferrari 166 Mille Milles, que l'on trouve les voitures les plus excitantes. C'est pourquoi la présentation en 1948, au Salon de Londres, d'un nouveau roadster Jaguar a de quoi attirer les foules. Son nom de baptême, XK 120, traduit la volonté du constructeur de lui faire atteindre 120 mph (190 km/h), vitesse qui est alors l'apanage des voitures de course. Sa ligne sensuelle, basse et effilée tranche avec les carrosseries plus conventionnelles de l'époque et son six cylindres 3,4 litres double



After the second world war, the sportscar enthusiast had very few cars to get excited about. In France, traditional marques such as Delahaye and Talbot stuck to rather outdated models, and in England, the Sunbeams and Hillmans hardly caused the heart to race. The 356 was still in its infancy in Germany, and the most exciting cars were undoubtedly to be found in Italy, with the Maserati 1500 and Ferrari 166 Mille Milles. This is why the launch of the new Jaguar roadster, at the London Motor Show in 1948, caused such a stir. The car was baptised the XK120, a clear sign it was capable of 120mph (190km/h), a speed worthy of a racecar. Its sensual styling, low and sleek, was a contrast to anything else that was around at the time, and its 3.4-litre six cylinder twin overhead cam engine was extremely promising. At the start, however, William Lyons, the talented head of Jaguar, didn't





arbre à cames en tête s'annonce extrêmement prometteur. Au départ pourtant, William Lyons, brillant patron de Jaguar, n'envisage pas une production importante: l'XK 120 est là surtout pour faire patienter la clientèle jusqu'à la prochaine berline rapide Jaguar, la Mark VII, qui sera présentée en 1950. Mais l'histoire va en décider autrement: en mai 1949, la troisième XK 120 produite dépasse 210 km/h sur l'autoroute de Jabbeke, en Belgique. Cette performance exceptionnelle incite Jaguar à essayer son nouveau bolide en compétition. Au mois d'août 1949 à Silverstone, lors d'une épreuve réservée aux voitures de production, les Jaguar XK 120 s'adjugent les deux premières places. Ces succès marquent le début d'une carrière fulgurante: cette brillante voiture de sport va donner naissance aux fameuses Type C et Type D qui signeront les plus belles pages Jaguar dans l'histoire du sport automobile. Entretemps, elle va connaître une très belle carrière «de route», avec notamment une forte diffusion aux Etats-Unis. L'XK 120 fait en effet partie de ces rares modèles qui, dès la naissance, affichent une

anticipate producing the car in large numbers. The XK 120 was there to keep customers waiting for the next fast Jaguar saloon, the Mark VII, which was to be launched in 1950. History decided otherwise, and in May 1949, the third XK 120 off the production line passed 210km/h on the Jabbeke autoroute in Belgium. This exceptional performance encouraged Jaguar to try out its new fast car in competition. In a production car race at Silverstone in August 1949, Jaguar XK120s finished first and second. This result marked the start of a dazzling career, with this brilliant sports car giving rise to the famous C-Type and D-types, cars that gave Jaguar a prominent spot in the history of motor racing. Meanwhile, the XK 120 was enjoying enormous popularity as a road car, with notable success in the US. The XK120 is one of those rare models was right from the word go, and didn't require any improvement. This left-hand drive Jaguar XK120 has been totally restored in the US, with all the documentation for the work undertaken recorded in the

«justesse» qui ne nécessite pas d'améliorations. Cette Jaguar XK 120 conduite à gauche a bénéficié aux Etats-Unis d'une restauration poussée, comme en témoigne le volumineux dossier qui l'accompagne. Elle est équipée des désirables roues à rayons et son numéro de châssis laisse entendre qu'elle bénéficie du «Special Equipment», dont la version 180 ch du moteur six cylindres. Avec sa sonorité grave et son habitacle soigné, ce roadster XK 120 promet à son propriétaire de rares moments de plaisir, que ce soit pour une balade dominicale ou un long voyage de vacances.

file. It is fitted with the desirable wire wheels and the chassis number suggests that it is the 'Special Equipment' version with 180bhp six cylinder engine. With its wonderful engine note and immaculate interior, this XK120 roadster promises its new owner enormous pleasure, whether on a Sunday jaunt or a long-distance driving holiday



Titre de circulation belge
Belgian title
 Châssis n° HDR4320520

✓ Modèle emblématique
Emblematic model
 ✓ Les joies du roadster britannique
The joys of the British roadster
 ✓ Bonne présentation
Good appearance

€ 20 000 / 25 000

1957 MGA 1500 Roadster

Chez MG, le sport est une tradition. Les MG TC, TD et TF ont su séduire une clientèle jeune, aimant les sensations procurées par des voitures simples et sans problèmes. Mais ces modèles vieillissent et peinent à faire face à une concurrence grandissante, comme celle de Triumph dont la TR2 offre beaucoup d'atouts. Aussi les attentes sont-elles grandes autour de la nouvelle MGA, présentée en 1955 au Salon de Francfort. Elle y répond avec brio, avec un dessin d'une grande finesse signé Sydney Enever. Le châssis plus large que celui de ses devancières permet aux occupants d'être assis plus bas, dans un habitacle très britannique où la rusticité le dispute à la séduction. Cadrons ronds, court levier de vitesses, pare-brise bas, ligne de portes inclinée vers l'arrière, «side-screens» amovibles, tout contribue à l'atmosphère sportive que l'on attend d'une telle automobile.



Sport is a tradition at MG. The MG TC, TD and TF managed to attract a young clientele, who loved the sensations to be had with simple, problem-free cars. However, these models were aging and they had trouble fighting off growing competition from manufacturers like Triumph, where the TR2 offered many advantages. So there were high expectations when the new MGA was presented at the Frankfurt car show in 1955. It met these expectations with brio, thanks to a very refined design by Sydney Enever. The chassis was broader than its predecessors, allowing passengers to be seated lower, in a very British interior that was both rustic and attractive. Round dials, short gear stick, low windscreen, the backward-inclined line of the doors and removable side-screens all contributed to the sporty atmosphere we expect from this kind of car.



La voiture présentée a été achetée à M. Lawrence Rosenblatt, à New York, pour rejoindre une collection belge. Elle est dans sa couleur d'origine, «Old English White». Avec son intérieur rouge, elle bénéficie du chauffage, qui était disponible en option. Derrière le grand volant à fines branches, avec le moteur 1500 ronronnant joyeusement, cette MGA permet de profiter d'une conduite agréable et insouciance.

The car proposed was bought from Mr Lawrence Rosenblatt, in New York, to be added to a Belgian collection. It is still in its original colour, "Old English White". With its red interior, it has heating, which used to be available as an extra. Behind the large steering wheel with thin spokes, with the 1500 cc engine happily purring, this MGA will give you a pleasant, carefree drive.



Titre de circulation belge
Belgian title
Chassis n°
11102512001013

- ✓ Ligne élégante
Elegant styling
- ✓ Vrai cabriolet 5 places
True 5-seater cabriolet
- ✓ Qualité de fabrication
High quality engineering

€ 50 000 / 70 000

1968 MERCEDES 280 SE Cabriolet

Les Mercedes de la fin des années 1950 bénéficient du prestige de l'étoile et d'un confort haut de gamme, mais leur dessin commence à dater. Abandonnant définitivement les ailes séparées qui ne sont plus au goût du jour, Mercedes se lance dans la ligne «ponton», qui va évoluer quelques années plus tard, en 1960, avec les berlines 220 dotées des fameux petits ailerons arrière, discrets mais qui marquent l'entrée de Mercedes dans l'ère moderne. Comme toujours chez le constructeur allemand, les versions coupé et cabriolet ne tardent pas à suivre: lors de l'ouverture du musée de Stuttgart, en février 1961, est officiellement présentée la nouvelle 220 SE dont la production a débuté quelques mois auparavant. Par rapport à la berline la ligne s'est affinée, avec une ceinture de caisse basse et une large surface vitrée ; on a même rogné les ailerons arrière pour ne pas rompre la pureté de dessin de la ligne de coffre. À l'intérieur, la nouvelle Mercedes n'a rien à envier à ses devancières, avec une planche de bord en bois, des sièges cuir, une présentation soignée et un équipement très complet. On retrouve ce raffinement sur la version cabriolet, présentée quelques mois plus tard au Salon de Francfort. Elle bénéficie d'une luxueuse capote doublée qui disparaît sous un tendelet lorsqu'elle est

The Mercedes models from the end of the 1950s benefitted from the prestige of the marque and offered an exceptional level of comfort, but the styling was starting to look dated. Dropping the now unpopular separate wings, Mercedes launched the 'Ponton' range, developing it over the next few years. By 1960 these 220 saloons with distinctive rear wings had confirmed Mercedes' arrival in the modern era. As always with this German manufacturer, the coupé and cabriolet versions followed on swiftly, so that when the Stuttgart museum opened in February 1961, the new 220 SE versions were launched, having started production a few months earlier. Compared to the saloon, the styling was more refined, with a low waistline and featuring a large area of glass. Even the rear wings had been pared down to maintain the flow of the boot line. Inside, the new Mercedes was a match for its predecessors, with wooden dashboard, leather seats, well equipped and laid out. The attention to detail was the same with the cabriolet, which was introduced several months later at the Frankfurt Motor Show. It boasted a double-skinned hood which disappeared under a canopy when folded back.



repliée. Exclusif par ses qualités, ce nouveau cabriolet l'est aussi par son prix: à 48 000 francs, il vaut quasiment quatre DS 19 Citroën... Véritable réussite esthétique, la carrosserie ne sera pratiquement pas retouchée jusqu'à l'arrêt du modèle en 1971, soit dix ans après son lancement. Seule une calandre plus basse sera introduite en 1970. Sous le capot, le six cylindres à soupapes en tête, souple et endurant, passe de 2,2 litres sur la 220 à 2,5 litres puis 2,8 litres sur les 250 et 280 SE. Dans cette dernière version, il développe 160 ch permettant de flirter avec les 190 km/h, faisant de cette voiture une reine des longues distances, parcourues en tout confort et sans fatigue.

Of the highest quality, this new cabriolet also came with a high price: at 48,000 francs, it was worth four DS 19 Citroëns... A great success aesthetically, the body remained almost unchanged during its ten-year lifespan, with just a lowered radiator grille introduced in 1970, the year before it ceased production. Under the bonnet, the engineering of this luxury tourer was of the same high standard. The six cylinder overhead valve engine was versatile and durable, and went from 2.2-litres on the 220 to 2.5-litre, and then 2.8-litre on the 250 and 280SE. In this last version, the 160bhp allowed the car a top speed of 190km/h, providing relaxation





Le modèle que nous présentons a été vendu neuf au nouveau Mexique. Elle a profité d'un climat clément avant d'être importée en Europe et se présente dans un bon état cosmétique. Repeinte dans sa couleur d'origine beige métal (#462H) avec un intérieur en cuir brun et moquettes assorties, cette version à boîte automatique et autoradio Becker est accompagnée de ses livrets d'origine. Elle est équipée de 4 vitres électriques. Produite à 1 390 exemplaires dans cette version, il s'agit d'une voiture rare, qui représentait à l'époque le haut de gamme Mercedes. Elle en offre donc les prestations, largement au-dessus de la moyenne.

and comfort and crowning this car the queen of long-distance driving. The model offered here was sold new in New Mexico. The car enjoyed a clement climate before being imported into Europe, and is cosmetically in a good condition. Resprayed in its original metallic beige color (#462H) with brown leather interior and carpets, this automatic version with a Becker stereo comes with its original manuals and is fitted with 4 electric windows. Just 1,390 examples of this top-of-the-range model were produced, making this a rare and desirable car that has much to offer.



Titre de circulation belge
Belgian title
 Châssis n° TD/19507
 Moteur n° XPAG/TD2/19754

✓ Le charme des MG Midget
The charm of the MG Midget
 ✓ Comportement amusant
Fun to drive
 ✓ Mécanique simple
Mechanically uncomplicated

€ 20 000 / 25 000

1952 MG TD Roadster

En présentant en 1929 sa première Midget, MG se définit d'emblée comme synonyme de petites voitures sportives et ludiques. Les succès en compétition vont appuyer cette image et, des TA aux TC, le concept ne fait que s'affiner. La seconde Guerre Mondiale ne l'éteint pas, au contraire: les GI américains découvrent en Europe cette séduisante auto et l'adoptent immédiatement. La TD présentée en 1949 reprend le robuste moteur 1 250 cm³ de sa devancière et bénéficie de roues avant indépendantes et d'une direction à crémaillère. De plus, c'est la voiture du colonel Clifton, dans la fameuse bande dessinée de Raymond Macherot parue dans le journal Tintin...
 Livrée neuve à Hooper Motors, à Trenton dans le New Jersey (USA), la voiture que nous présentons a bénéficié d'une belle restauration effectuée aux États-Unis il y a une dizaine d'années. De teinte verte avec intérieur en cuir beige et couvre-tonneau de la même couleur, elle est en conduite à gauche et bénéficie d'un tableau de bord dont la



*With the unveiling of the Midget in 1929, the MG marque was defined from the outset as a brand synonymous with small, affordable sports cars. Success in competition helped build the image and from the TA to the TC, the concept was progressively refined. World War II did not kill off the brand, instead the American GIs in Europe discovered this attractive and delightful sports car and they decided to adopt it immediately. The TD, launched in 1949, took the robust 1250cc engine of its predecessor and mounted in a chassis that benefited from independent front suspension and a more direct rack and pinion steering became a very popular car. And of course, it was the car of Colonel Clifton, in the famous Raymond Macherot cartoon published in the journal Tintin...
 Delivered new to Hooper Motors in Trenton, New Jersey (United States), the car on offer received an extensive and meticulous restoration in the United States about ten years ago. Green in color*



planche en loupe d'orme épouse le fameux double bossage. Les ailettes de calandre peintes en rouge foncé rappellent la carrière sportive des voitures de la marque. Typique des roadsters anglais des années cinquante, cette petite sportive légère est une pourvoyeuse de bonne humeur !

with beige leather interior, with a tonneau cover of the same colour, this MG TD is left-hand-drive and has a dashboard in burr elm wood, with the famous twin curves look. The slats of the grille are painted a dark red, reminiscent of the sportier cars from the brand. Typical of the English roadsters of the 1950s, this is a small, light sporty purveyor of good times!



120

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n° 60F102503

✓ Symbole de «l'American way of life»

Symbol of the “American way of life”

✓ Ligne extraordinaire, équipement luxueux

Extraordinary styling, luxuriously equipped

✓ Cabriolet extrêmement spacieux

Extremely spacious cabriolet

€ 40 000 / 45 000

1960 CADILLAC Eldorado Cabriolet

Les années 1950 sont celles de la conquête des airs et de l'espace, où avions à réaction et fusées symbolisent la rivalité qui oppose Russes et Américains. Dans le monde occidental, l'ambiance est au progrès, appuyé par le développement rapide des techniques. L'automobile accompagne cette croissance, dans ses performances et son style. Chez Cadillac, l'inspiration aéronautique apparaît dès 1948, sous la forme de petits ailerons au bout des ailes arrière, dessinés sous l'impulsion d'Harley Earl, patron du style. A l'avant, les calandres chargées de chrome arborent le fameux «dollar grin», le «sourire dollar». Dans la forme, ces caractéristiques donnent à Cadillac une avance sur ses concurrentes Packard ou Lincoln, qui suivent le mouvement avec peine. Mais la marque va dominer les autres aussi sur le plan des performances, adoptant dès 1949 un V8 à soupapes en tête

The 1950s saw a preoccupation with the conquest for air and space, with jets and rockets symbolising the rivalry between Russia and America. In the western world, there was a mood for progress, reinforced by the rapid technological developments taking place. The motor car mirrored this period of growth, with advances in performances and style. At Cadillac, inspiration from the aeronautical world was evident from as early as 1948, in the tailfins conceived by chief designer Harley Earl. At the front of the car, the chrome radiator grilles wore the famous “dollar grin”. These features gave Cadillac a lead over competitors Packard and Lincoln, who were slow to move with the times. Cadillac also dominated the market with the performance of their cars, and in 1949 introduced a V8 overhead valve engine that

qui fait de ses voitures les plus performantes du marché. Seules les Chrysler vont réussir à leur tenir tête. Ainsi, Cadillac s'installe avec autorité comme la marque américaine la plus prestigieuse. D'ailleurs, General Motors a le vent en poupe et expose dans tout le pays ses projets futuristes, grâce au Motorama, son show ambulant. La puissance des moteurs progressant régulièrement, le style des Cadillac continue à évoluer vers plus d'extravagance. Pourtant, après avoir gagné quatre phares en 1958, la silhouette s'affine et s'allonge. En effet, les responsables du style considèrent qu'il faut ralentir la course à l'ostentation et aux amas de chromes. Ils créent une ligne

out-performed the competition. Only Chrysler succeeded in holding their own against them, and thus, Cadillac established themselves as the most prestigious American marque. On a roll, General Motors used their travelling show 'Motorama' to show off future projects around the country. The Cadillac styling became more and more extravagant, and the cars featured ever more powerful engines. However, after the introduction of four headlights in 1958, there was a move towards refining the styling and a decision taken to throttle back on the chrome and ostentation. Designs became more measured and featured vast areas of glass, although commercial pressure led



plus tempérée et dotée de vastes surfaces vitrées mais, sous la pression des «commerciaux», ajoutent au sommet des ailes arrière des ailerons encore plus spectaculaires, dotés de feux en forme d'ogive: c'est la marque de fabrique de la ligne 1959. A partir de là, les excès vont se calmer: les Cadillac 1960, toujours très longues et dotées d'un profil évoquant une tuyère de réacteur, sont plus sobres et élégantes. Leur V8 de 325 ch suffit largement à les propulser à la vitesse d'une sportive européenne. Le tout dans un confort hors du commun et surtout un niveau d'équipement que seules connaissent alors les voitures américaines, les commandes électriques assurant le moindre effort des occupants.

Reflète de «l'American way of life», cette voiture symbolise une période insouciance, où l'imagination des constructeurs ne connaissait guère de frein et où rien n'arrêtait les rêves de démesure. Cette version cabriolet, de couleur pêche avec intérieur en cuir beige d'origine, en excellent état de présentation, permet à quatre personnes (au moins !) de profiter de cette ambiance hors du commun.

to even more spectacular tailfins and coned rear lights on the back wings – the hallmark of the 1959 range. But from that point, excesses were curbed: the Cadillac from 1960, still with a long body shaped like a rocket jet, was more restrained and elegant. Its V8 325bhp engine could easily match the speeds of a European sports car. Only in American cars was such an extraordinary level of equipment on offer, with electrically operated controls that required minimum effort from its occupants.

Exemplifying the 'American way of Life', this car symbolises a carefree era, when car manufacturers were free to express their wildest dreams. This cabriolet version, presented in peach color with original beige leather interior, is in excellent condition, and offers an opportunity for four people (at least !) to enjoy its unique charm.



121

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n°
11304412002477(01)

✓ Ligne d'une grande légèreté
Beautifully subtle lines
✓ Version 280 SL, la plus puissante, boîte automatique
Version 280 SL, the most powerful, with an automatic transmission
✓ Belle combinaison de couleurs
Beautiful color combination

€ 25 000 / 35 000
Sans réserve
No reserve

1968 MERCEDES 280 SL Cabriolet Hard-Top

La Mercedes 190 SL était certes élégante et confortable, mais l'on pouvait déplorer sa puissance un peu juste. Avec la 230 SL présentée en 1963, Mercedes y remédie avec un six cylindres souple et suffisamment puissant pour emmener la nouvelle voiture à 200 km/h. Elle affiche en outre une ligne dont la ceinture de caisse basse et tendue donne une impression de grande légèreté. La forme particulière de son hard-top, légèrement concave, va lui donner son fameux surnom de «pagode». Comme dans toute Mercedes, le confort fait l'objet de toutes les attentions, que ce soit au niveau de la suspension ou de l'aménagement intérieur, richement équipé. Pour améliorer encore l'agrément de conduite, Mercedes propose à partir de 1967 sur la 280 SL un moteur 2,8 litres plus puissant, dont les 170 ch en font une grande routière enviée.



The Mercedes 190 SL was certainly elegant and comfortable, but one could complain that in the power department it was lacking. Launched as the 230 SL in 1963, Mercedes remedied the lack of power with a six-cylinder that was flexible and powerful enough to take the new car to a top speed of 200kph (125mph). The car's design featured a rather low beltlime that gave the car an impression of lightness. And that distinctive shape of the hard-top, with its slightly concave greenhouse gave this model the famous 'pagoda' nickname. To improve the driving experience even more, Mercedes offered from 1967 the 280 SL with an even more powerful 2.8-litre engine, developing as much as 170bhp, making it an even better grand tourer. The SL 280 for sale comes from a Belgian collection and comes in a



La 280 SL de la vente provient d'une collection belge et se présente en état d'usage. Ayant bénéficié d'une restauration ancienne aux Etats-Unis, elle fonctionne bien mais nécessite une vérification avant de se lancer dans un long voyage. Dotée d'une boîte automatique, elle est équipée de son autoradio Becker Mexico d'origine. Ses cuirs de couleur havane sont secs et nécessiteraient volontiers un traitement et graissage afin de conserver l'originalité.

used condition. Having enjoyed a previous restoration in the U.S., the car works well but may require a check before embarking on a long journey. An automatic transmission version, this 280 SL is equipped with its original Becker Mexico radio. The tan leather though has cracked in places and will require some refurbishing if the originality of the interiors is desired to be retained.



122

Titre de circulation belge

Belgian title

Chassis n° TS28445E

✓ Archétype du roadster anglais

Archetypal English roadster

✓ Construction robuste et fiable

Sturdy, reliable make

✓ Performances supérieures à ses concurrentes

Outperforms its competitors

€ 27 000 / 35 000

1958 TRIUMPH TR3 A

La Triumph TR3 fait partie des roadsters anglais qui ont fait rêver toute une génération. Avec ses portes échancrées et son moteur au ronflement sourd, elle est un véritable appel à la balade, ou au voyage pour les plus courageux. Rustique mais plus puissante que nombre de ses concurrentes (son robuste quatre cylindres développe tout juste 100 ch), la Triumph TR3 offre d'excellentes performances pour l'époque, atteignant 175 km/h en pointe avec l'overdrive Laycock de Normanville en option. Née en 1953 sous l'impulsion de Sir John Black, qui a repris la firme après la guerre, elle répond à la demande de la clientèle pour une voiture simple, sportive et abordable. D'abord sous l'appellation TR2, elle va évoluer en TR3 deux ans plus tard, mais c'est avec la TR3 A qu'apparaissent les modifications les plus sensibles: calandre plus large qui lui donne son sourire enjôleur, poignées de portes et de couvercle de coffre, clignotants arrière séparés, phares légèrement reculés.

The Triumph TR3 belongs to the family of English roadsters that were the dream of an entire generation. With its inclined doors and its muffled engine purr, it was a true invitation to take a drive or even a long-distance trip for the more brave. Basic but more powerful than many of its competitors (its tough four cylinders barely achieved 100 hp), the Triumph TR3 offered excellent performance for the time, reaching 175 kph at peak with the Laycock overdrive from Normanville on option. Created in 1953 at the initiative of Sir John Black, who took over the firm after the war, it met the demand of a clientele who wanted a simple, affordable sports car. It was initially named TR2, and then TR3 two years later, but the most significant changes came with the TR3 A: a wider radiator grill resembling a smile, door handles and boot lid, separate rear indicator lights, slightly inset headlights.

C'est une TR3 A que nous présentons ici, équipée d'un volant bois et de l'overdrive, ce qui permet de moins fatiguer la mécanique. Elle est également dotée d'un porte-bagages qui compense le volume relativement modeste du coffre. Robuste, charmeuse, amusante à conduire, la TR3 représente un condensé des plaisirs que peuvent offrir les automobiles de collection.

We are proposing a TR3 A, equipped with a wooden steering wheel and overdrive, which reduces wear on mechanical parts. It is also fitted with a luggage rack to offset the relatively small boot. Tough, charming, fun to drive, the TR3 concentrates all the pleasures to be had with collector cars.

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° BNL4L074382

- ✓ Ligne séduisante
Attractive line
- ✓ Sonorité inégalée
Unrivalled acoustics
- ✓ Simplicité d'entretien
Easy maintenance

€ 30 000 / 40 000

1959 AUSTIN-HEALEY 100/6 Roadster

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

With superb acoustics, an elegant line and a smooth, powerful six-cylinder engine, the Austin-Healey 100/6 had many. The Healey 100 was so named because it was supposed to exceed 100 mph — 161 kph — which it did easily in the first trials of the prototype, in 1952. Initially fitted with an Austin four-cylinder engine, it adopted the Austin-Healey name and was sold through the manufacturer's network. By 1956, the car benefited from the new six-cylinder BMC 2.6 litre engine, less "rough" than the former engine, which even gained in horsepower the following year with a modified cylinder head. With this solution, it achieved 175 kph comfortably. At the same time, it also benefited from some comfortable features like outside door handles and a fixed windscreen. The "big Healey" later underwent various enhancements and it was only taken out of the catalogue in 1968, after a long life that can be explained by a design that was well-thought out from the start. Today, it offers collectors an excellent return in terms of simplicity/comfort/



excellent rapport simplicité/agrément/performances, pour un prix plus raisonnable que certaines de ses concurrentes. Le modèle de la vente comporte de plus l'overdrive qui était disponible en option. De couleur bleu clair métallisé « Bleu Healey », il bénéficie d'une bonne présentation et d'un intérieur en bel état, avec ses sièges noirs à passepoils bleus.

performance, for a price that is more reasonable than some of its competitors. Furthermore, the model on sale includes the overdrive, previously available as an option. This attractive car is pale metallic blue "Healey Blue" with an interior in wonderful condition with black seats trimmed in blue.



124

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n°

A1210425500986

✓ Ligne évoquant la mythique 300 SL

Line reminiscent of the legendary 300 SL

✓ Equipement luxueux

Luxury options

✓ Prix attractif

Attractive price

€ 40 000 / 45 000

1955 MERCEDES 190 SL Roadster

Au tout début des années 1950, Mercedes revient à la compétition avec le coupé 300 SL. Extrêmement performant, il attire l'attention du bouillant importateur américain Max Hoffman, qui réclame à la maison-mère une version route et, par la même occasion, une déclinaison plus abordable. Ainsi, deux ans plus tard, au New York Motor Show, le stand de la marque arbore deux nouveautés de poids: le coupé 300 SL «papillon», d'une part, et le prototype 190 SL, d'autre part. Basé sur une plateforme raccourcie de berline 180, celui-ci comporte des trains roulants indépendants et une suspension soignée, à ressort hélicoïdaux. L'année suivante, en 1955, le Salon de Genève accueille la version définitive. Tout en reprenant certains traits caractéristiques de la 300 SL, cette nouvelle Mercedes de grand tourisme offre une ligne extrêmement élégante qui mêle sportivité et finesse. Elle est équipée d'un moteur 1,9 litres discret et endurant, l'intérieur étant traité avec grand soin: planche de bord en tôle peinte avec équipement très complet, sièges profonds,

In the early 1950s, Mercedes went back to racing with the 300 SL coupé. It was extremely high-performing and attracted the attention of the impulsive American importer, Max Hoffman, who asked the manufacturer to make a road version and, at the same time, a more affordable line. So, two years later, the Mercedes stand at the New York Motor Show featured two heavyweight novelties: the 300 SL “butterfly” coupé and the 190 SL prototype. Based on a shortened 180 saloon platform, it featured all round independent suspension, with coil springs, promising first class comfort. The final version was presented at the Geneva car show the following year, in 1955. While copying certain characteristic features of the 300 SL, this new grand tourer Mercedes offered an extremely elegant line combining responsiveness and refinement. It was fitted with a quiet, sturdy 1.9-litre engine and great care went into the interior: dashboard in painted sheet metal with a very complete instrument panel, deep

capote hermétique. Sur demande, et c'est le cas de la voiture que nous présentons, un petit siège d'appoint peut être installé transversalement à l'arrière. De couleur rouge avec sellerie cuir de la même teinte, ce modèle en état d'usage constitue une excellente occasion de s'offrir un des plus jolis cabriolets Mercedes à un prix attractif.

seats and an airtight top. An extra seat could be installed sideways at the back, upon request, which is the case with the car we are proposing. This model is red with leather seats in the same shade. It is roadworthy and it represents an excellent opportunity to acquire one of the prettiest Mercedes convertibles at an attractive price.

125

Titre de circulation belge

Belgian title

Châssis n° BC76AR

✔ Voiture de grande classe

Stylish car

✔ Version rare et racée

Rare version of this thoroughbred

✔ Belle presentation

Excellent condition

€ 85 000 / 115 000

1960 BENTLEY S2 Continental Flying Spur

L'apparition en 1955 de la Bentley Type S s'accompagne quelques mois plus tard de la déclinaison Continental, dans la lignée du coupé R. Mais cette fois, les carrossiers s'intéressent aussi à une carrosserie de «berline sportive», ce qui amène H.J Mulliner à présenter en 1957 sa Flying Spur. C'est une indiscutable réussite esthétique : plus basse que la berline «normale», mieux profilée, la ligne parvient à faire oublier le gabarit imposant de cette élégante et sobre automobile. L'aménagement intérieur n'est évidemment pas en reste et les occupants sont l'objet de toutes les attentions, entourés exclusivement de matériaux nobles comme le bois et le cuir. Quant à l'appellation Flying Spur, littéralement «Eperon volant », elle viendrait des armoiries

The appearance of the Bentley Type S in 1955 led to the decline of the Continental R coupé. The coachbuilders turned their attention to a “sporting saloon”, and in 1955 H.J Mulliner introduced his “Flying Spur”. Aesthetically, this was an undeniable success. It was lower than the 'normal' saloon and the shape disguised the large dimensions of this elegant and dignified car. The interior was to the same high standard, and the occupants were subjected to all manner of attention, cosseted in sumptuous leather and wood. As for the name, “Flying Spur” came from the Johnstone family crest, Harry Talbot Johnstone being Managing Director of H J Mulliner Ltd at the time.

de la famille Johnstone dont un membre dirigeait l'entreprise Mulliner. Deux ans plus tard, Bentley présente la S2 qui, pour la première fois, abandonne son six cylindres au profit d'un V8 de 6 230 cm3. Les 200 ch de cette nouvelle mécanique accommodent particulièrement bien la version Flying Spur et lui permettent d'atteindre à son tour 190 km/h. Plus belle et plus performante que la version de série, la Flying Spur est aussi beaucoup plus rare, n'ayant été produite qu'en série limitée. Son importance dans l'histoire de Bentley n'a d'ailleurs pas échappé au constructeur, qui a baptisé du même nom la berline Continental Flying Spur qui, en 2005, lançait un nouveau style.

Two years later, Bentley introduced the S2 which, for the first time, exchanged six cylinders for a V8 6,230cc engine. The 200bhp of this new machine was perfectly suited to the Flying Spur, enabling it to achieve speeds of 190km/h. Better looking and with improved performance, the Flying Spur was also very rare, having been produced as a limited series. Its importance in Bentley's history was recognised by the manufacturer when it gave the same name to the Continental Flying Spur saloon in 2005, launching a new style.



En très bel état de présentation, cette Bentley Continental Flying Spur a été vendue neuve le 3 juin 1960 à Londres par Jack Barclay à Philip Hill. Le deuxième propriétaire, Basil Wigodner achète la voiture en Mars 1963. Le troisième propriétaire, Frederik Kanter amène la voiture en Floride en 1975, il la fait restaurer en 2006 avant de la vendre au propriétaire actuel. C'est donc une quatrième main. De couleur bleu nuit, ses bois ont été refaits et l'intérieur en cuir beige clair offre un aspect séduisant et original, prêt à accueillir des occupants charmés par le confort de cette belle et rare automobile.

In stunning condition, this Bentley Continental Flying Spur was sold new by Jack Barclay in London to Philip Hill. In 1963, the car has been bought by Basil Wigodner. The third owner Frederik Kanter brought the car in Florida in 1975. In 2006 he restored the car before to sell it to the current owner. Presented in midnight blue, the beige leather interior is in charmingly original condition, the woodwork has been refurbished, and this rare and beautiful motor car offers a seductive level of comfort.



126

Titre de circulation français
French title
Châssis n°
SAJJNADW4DM171411

✓ Version cabriolet
Convertible version
✓ Entretien suivi, très belle présentation
Properly maintained, very good condition
✓ Factures et carnet d'entretien
Invoices and service book

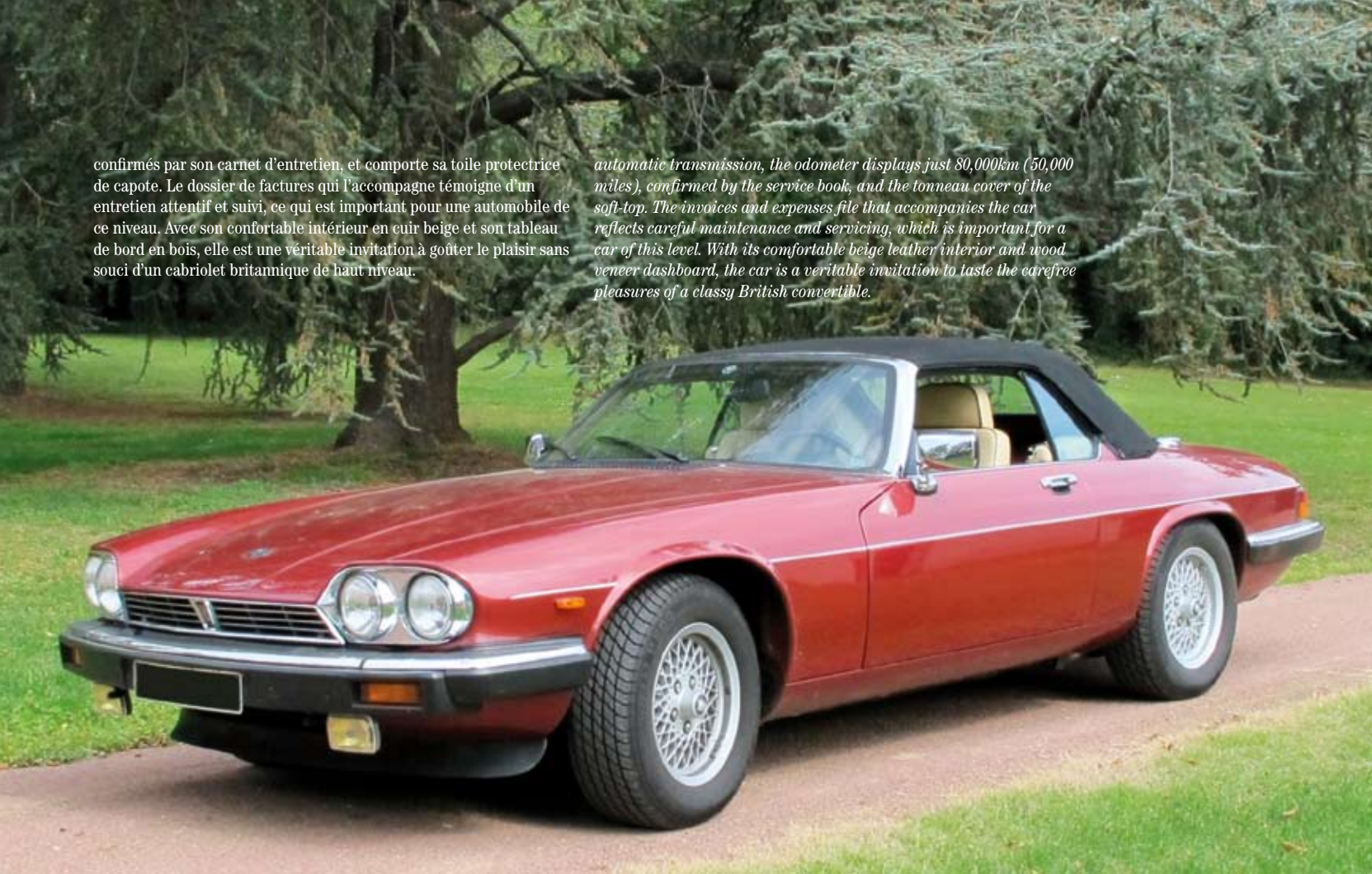
€ 16 000 / 24 000
Sans réserve
No reserve

80 000 Km d'origine / 80 000 Km from new
1987 JAGUAR XJS V12 Cabriolet

Succéder à la légendaire Jaguar Type E n'est pas simple. La XJS présentée en 1975 s'en sort bien, avec une ligne très originale et une personnalité qui s'oriente vers le grand tourisme. Equipée du noble V12 qui a fait ses premières armes sur la Type E Série 3, elle offre des performances de haut niveau alliées à un confort et un silence de fonctionnement que ne connaissaient pas sa devancière. Son principal défaut, une consommation élevée, sera effacé en 1981 avec la version HE «High Efficiency», dotée de nouvelles culasses dessinées par Michael May. Son propriétaire précédent étant Thierry Helloin de Ménibus, artiste de renom et grand amateur d'automobiles de collection, la voiture que nous présentons a été achetée par son actuel propriétaire en 2006. Equipée d'une boîte automatique, elle affiche 80 000 km d'origine,



Being the successor to the legendary Jaguar E-type is not easy. The XJS, launched in 1975 though did get received well, with a line and a very original personality that was oriented more towards grand touring, than outright sports. Powered by the magnificent V12 that had already debuted on the E-type Series 3, the XJS offered high performance combined with comfort and refinement that its predecessor didn't really offer. Its main drawback – that of a rather fuel high consumption – was eventually tackled in 1981 with the version HE or High Efficiency, with new cylinder heads designed by Michael May. The previous owner of the XJS on offer was Thierry de Ménibus Helloin, a renowned artist and an avid car collector. The current owner purchased the car from him in 2006. Equipped with an



confirmés par son carnet d'entretien, et comporte sa toile protectrice de capote. Le dossier de factures qui l'accompagne témoigne d'un entretien attentif et suivi, ce qui est important pour une automobile de ce niveau. Avec son confortable intérieur en cuir beige et son tableau de bord en bois, elle est une véritable invitation à goûter le plaisir sans souci d'un cabriolet britannique de haut niveau.

automatic transmission, the odometer displays just 80,000km (50,000 miles), confirmed by the service book, and the tonneau cover of the soft-top. The invoices and expenses file that accompanies the car reflects careful maintenance and servicing, which is important for a car of this level. With its comfortable beige leather interior and wood veneer dashboard, the car is a veritable invitation to taste the carefree pleasures of a classy British convertible.

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n°

ZFFJA09B000042869

✓ Première supercar
Ferrari
First Ferrari supercar
✓ Kit Koenig, allure
sportive
*Koenig kit, sporty
appearance*

✓ 30 000 kilomètres,
révision récente
*30 000 kilometres,
recently serviced*

€ 60 000 / 80 000

Ex Sultan Kalifa Al Nayan

1983 FERRARI 512 BBi Kit Koenig

Au Salon de Turin 1971 Ferrari se décide enfin à lancer une voiture à moteur central. Commercialisée à partir de 1973, la 365 GT/4 BB est équipée d'un 12 cylindres à plat «boxer» placé derrière le pilote, d'où son nom de «Berlinetta Boxer». En 1976, elle évolue en 512 BB et le moteur passe de 4,4 à 5 litres. En 1981, avec la disparition des carburateurs au profit de l'injection, le moteur délivre 340 ch, avec une amélioration de l'agrément de conduite grâce à une puissance plus progressive et mieux maîtrisée. Ainsi équipée, la redoutable berlinette atteint 285 km/h et couvre le 0 à 100 km/h en 6,5 secondes. Ferrari entre dans l'ère des supercars. La Ferrari 512 BBi que nous présentons a été vendue neuve au Sultan Bin Kalifa Al Nayan. Elle a été achetée en vente aux enchères par son actuel propriétaire en 1989 pour la somme de 1,100,000 FF ! Grâce à une réception à titre isolé, elle a pu être immatriculée en France en 1991. Elle avait alors parcouru moins de 25 000 km et a, depuis, peu roulé puisque le compteur affiche aujourd'hui 30 720 km. En 2009, alors qu'elle a 29 100 km, l'actuel propriétaire lui fait bénéficier d'une révision approfondie, comportant le remplacement de la pompe à eau, des pompes à essence, des courroies dont celles de distribution, une réfection

Ferrari finally decided to introduce a mid-engined car in 1971, launching the 365 GT/4 BB at the Turin Motor Show that year. Marketed from 1973 it had a 12 cylinder flat "boxer" positioned behind the driver, giving it the name "Berlinetta Boxer". In 1976 it evolved into the 512 BB with the engine growing from 4.4-litres to 5-litres. In 1981 a fuel-injection system replaced the carburettors, giving the car 340bhp. The more progressive and better controlled power improved the car's handling. In this form, the awesome berlinetta was capable of 285 km/h and covered 0 to 100 km/h in 6.5 seconds. Ferrari had arrived in the supercar era. The Ferrari 512 BBi offered was sold new to the Sultan Bin Kalifa Al Nayan. It was bought by its current owner at auction for 1,100,000 FF ! It was registered in France in 1991. At that time it had covered only 25,000km, and has done little mileage since, as the odometer is now showing just 30,720km. In 2009, with 29,100km on the clock, the current owner undertook a complete service of the car, to include replacement of the water and fuel pumps, belts, refurbishment of the clutch, replacement of brake hoses and refurbishment of brake





de l'embrayage, le remplacement des flexibles de frein avec remise en état des étriers, le remplacement des conduites d'eau et d'essence, un réglage des trains avant et arrière, la pose de pneus neufs, ainsi que diverses vérifications permettant de s'assurer que la voiture soit utilisable sans problèmes. La facture, jointe au dossier, totalise 15 950 € pour l'ensemble de ces travaux. Par ailleurs, cette voiture est équipée d'un kit Koenig de carrosserie, comportant en particulier un becquet avant, des ailes arrière spéciales et un petit aileron arrière. La réputation de Koenig en compétition n'est plus à faire et cette modification, en plus de donner à la voiture une allure sportive et racée, lui apporte un réel avantage aérodynamique. De couleur rouge avec un intérieur en cuir noir, elle représente une opportunité d'acquérir une légende parmi les berlinettes Ferrari, pour un prix plus que raisonnable par rapport à celui du marché actuel.

calipers, replacement of water and fuel pipes, front and rear end adjustment, new tyres, as well as various checks to ensure the smooth running of the car. The bills, included in the file for the car, total € 15,950 for this work.

In addition, this car is fitted with a Koenig kit body featuring a front spoiler, special rear wings and a small rear fin. Koenig's reputation in competition is well established, and this modification gives the car a real aerodynamic advantage, as well as the look of a sporting thoroughbred. Red with black leather interior, here is an opportunity to acquire one of the legendary Ferrari berlinettas for a modest price in today's market.



Titre de circulation français
French title
Châssis n°
11304412018051

✓ Automobile française d'origine
Of French provenance
✓ Très originale et saine
Very original and mechanically very sound
✓ Véritable 4 places
A veritable four-seater

€ 20 000 / 30 000

1970 MERCEDES-BENZ 280 SL «California»

La 230 SL (S.L. Sport Leicht) présentée en mars 1963 a immédiatement été remarquée par son toit en forme de «Pagode». Elle succédait à la fois à la 190 SL et à la prestigieuse 300 SL. Née avec un moteur de 2,3L, elle reçoit un 2,5L en mars 1967, et enfin en 1968 le 2,8L. Dernière version de la série sportive des cabriolets à toit pagode, les 280 SL, ont connu la faveur des amateurs de voitures décapotables confortables rapides et élégantes. La vitesse de pointe était de 205 km/h. La voiture de la vente est une véritable «California» à quatre places d'origine française. Elle est équipée de son Hard Top de la même couleur que la carrosserie et d'un intérieur d'origine en Tex de couleur Havane. Les tapis ont été refaits. Elle totalise 122000 km compteur qui semble être d'origine. La boîte automatique a été révisée il y a 1600 km. L'entretien est assuré à «l'atelier SL» à Nanterre où elle a fait l'objet



The 230 SL (SL standing for Sport Leicht, the German for lightweight sports) was launched in March 1963 and caught the fancy of car enthusiasts all over thanks to the very distinctive 'pagoda-shaped' removal hardtop. The final iteration of these pagoda-roofed convertibles, the 280 SL – with its 205kph (128mph) max speed – remains a favourite with connoisseurs of fast, comfortable and stylish convertibles.
The car on sale is a real “California”, in being a certified four-seater of French origin. The car comes with the original hardtop, which is in the same colour as that of the body, along with original Tex tan interiors. The carpets have been redone though. The odometer reading of 122,000km (76,000 miles) seems to be original. The automatic transmission was overhauled 1,600km (a thousand miles) ago. The



d'un examen approfondi, révélant une voiture très saine en carrosserie. Le moteur et la boîte de vitesses automatique sont souples et onctueux à l'usage. Elle est assortie d'une radio CD Kenwood.

car has been maintained at the 'SL workshop' in Nanterre where the Mercedes was the subject of a thorough scrutiny, confirming that the body is in a good state. The engine and the automatic transmission are very smooth and flexible to use. The car comes with a Kenwood radio-CD system.

129

Titre de circulation
USA, dédouanée
Europe
US title, EU customs
cleared

Châssis n°
SCEDT26T0BD005013

✓ Voiture originale
et rare
Rare and original car

✓ Très peu de km,
état impeccable
Very low mileage,
impeccable condition

✓ Ligne signée Giugiaro,
portes papillon
Designed by Giugiaro,
gull-wing doors

€ 25 000 / 35 000

Seulement 1650 Miles d'origine / *Only 1650 Miles from new*
1981 DELOREAN DMC 12

Ancien vice-président de General Motors, John Z. DeLorean lance à la fin des années 1970 une voiture portant son nom, la DeLorean DMC 12. Mais au bout du chemin, c'est la faillite sur fond de gestion frauduleuse et de détournement de fonds. En plein maelström financier, le beau John est alors accusé de trafic de cocaïne: plus dure sera la chute, au fond d'une prison américaine. Là, il découvre la foi, avant d'être acquitté des charges qui pèsent sur lui...
La ligne sobre et sportive de la DMC 12 est signée Giugiaro et la carrosserie en inox montée autour d'un châssis-poutre présente une indéniable originalité. L'accès à l'habitacle se fait par des portes papillon du meilleur effet et le moteur, placé à l'arrière, est un V6 PRV 2,9 litres dont les 137 ch emmène la belle à 200 km/h. On estime entre 8 et 9 000 exemplaires la production de cette voiture avant-gardiste, rendue célèbre par sa présence dans le film «Retour vers le futur». La DMC 12 de la vente n'a parcouru que 1 650 miles (2 000 km environ) depuis l'origine. Elle est dans un état de présentation impeccable, puisqu'elle a été conservée pendant plus de 25 ans dans un musée.

The celebrated former vice-president of General Motors, John Z DeLorean, launched a car that carried his name, the DeLorean DMC 12, towards the end of the 1970s. But further down the road management fraud and embezzlement caused it to fail. In the middle of this financial maelstrom, DeLorean was accused of trafficking cocaine: the slippery slope got steeper, and ended in an American prison. There, he found faith, before being acquitted of the charges against him...
The restrained and sporty body was designed by Giugiaro and the stainless steel body mounted on a beam-chassis was undeniably original. Access to the cockpit was via gull-wing doors and the engine, positioned at the rear, was a V6 PRV 2.9-litre whose 137bhp could power the beauty to 200km/h. Somewhere between 8,000 and 9,000 examples of this avant-garde machine were produced, made famous by its starring role in the film 'Back to the Future'. The DMC 12 in the sale has only covered 1,650 miles (approximately 2,000km) from new. It is offered in impeccable condition, having been kept in a museum for more than 25 years.

130

Titre de circulation
français
French title
Châssis n°
11202310008317

✓ Première main,
entretien suivi
One owner, continuous
history
✓ Rare version 300 SE
cabriolet
Rare 300 SE cabriolet
version
✓ Confort de grande
classe
High-class comfort

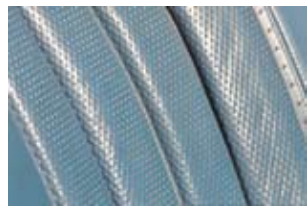
€ 40 000 / 60 000

Première main / First owner

1965 MERCEDES 300 SE Cabriolet

Présentée en 1961, la nouvelle gamme des coupés et cabriolets Mercedes grand tourisme lance un nouveau style, moderne et élégant. Au Salon de Genève 1962 le public découvre la 300 SE dotée d'un 6 cylindres 3 litres digne de son standing, complété par une suspension intégralement pneumatique et une finition encore plus soignée. En version cabriolet, sa production se limite à 708 exemplaires, ce qui en fait un modèle rare.

Trouver une voiture en état d'origine est toujours un grand plaisir. Quand en plus il s'agit d'une première main amoureuxment préservée, alors le cœur de l'amateur ne peut que s'émouvoir. Ainsi, ce cabriolet 300 SE quatre places à boîte mécanique est riche de son intérieur en cuir bleu d'origine à peine patiné sans accroc ni défaut. Ses chromes sont excellents et la voiture vient d'être révisée chez l'excellent Jean Philippe Contesse «Etoile Tuning» à Versailles. La capote doublée est d'origine et en parfait état. Le compteur kilométrique, à six chiffres, affiche 120 000 km d'origine et la voiture est accompagnée de ses carnets d'entretien tamponnés des révisions régulièrement effectuées chez Mercedes. Très désirable dans cette version 300 SE et bénéficiant de la légendaire qualité Mercedes, ce splendide cabriolet combine performances, confort, luxe, historique suivie et état rare. Difficile de faire mieux.



Launched in 1961, the new range of Mercedes coupés and cabriolets introduced a new modern and elegant styling. At the 1962 Geneva Motor Show, the public saw for the first time the beautifully finished 300 SE with its equally excellent 6 cylinder 3-litre engine, and fully integrated pneumatic suspension. Only 708 examples of the cabriolet version were produced, making this a rare model.

To find a car in original condition is always a great pleasure. When it is a one-owner car that has been lovingly preserved, the enthusiast can't fail to be moved. The original blue leather interior of this four seater manual 300 SE cabriolet displays the lightest of patinas with no hint of damage. The chrome work is excellent and the car has just been overhauled by the renowned Jean Philippe Contesse "Etoile Tuning" in Versailles. The double-skinned hood is original and in perfect condition. The kilometric odometer, displaying six figures, is showing the original 120,000 km and the car is accompanied by its stamped service books, showing work regularly carried out by Mercedes. The 300 SE version is very desirable, benefitting from the well-known quality of Mercedes, and this splendid cabriolet offers performance, comfort and luxury, presented in rare condition with continuous history. It doesn't get much better than this.



MERCEDES BENZ 300 SL
'THE GULLWING'
LOT 131



131

Titre de circulation
européen

European title

Chassis n°

198.040.5500359

Engine n°

198.980.5500356

✓ Histoire suivi, livrée
avec ses manuels
d'origine

*Continuous history,
with original manuals*

✓ Matching numbers et
coloris d'origine
*Matching numbers and
original colours*

✓ Une des automobiles
les plus mythiques de
l'histoire
*One of the most
legendary cars in
history*

€ 420 000 / 460 000

Matching numbers et historique suivi / *Matching numbers and continuous history*

1955 MERCEDES BENZ 300 SL «Papillon»

Châssis tubulaire, moteur six cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Merveilleuse trouvaille, les ailes «papillon» qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique: elles sont dues à la structure du châssis, qui monte haut sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Elle le mérite. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes se sont penchés sur son berceau, alors que l'Europe est en plein essor économique. C'est pourtant des Etats-Unis que vient la demande pour cette automobile d'exception. Max Hoffman, le dynamique importateur aux Etats-Unis de nombreuses marques européennes, réclame une voiture de sport de haut niveau capable



With tubular chassis, six cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the race track. A wonderful discovery, the 'gullwing' doors which gave it its name, were not only for show: they were a result of the structure of the chassis, which ran high on the sides to maximise its strength. What was a constraint became a feature which would make this car a legend. It merits this status. The best Mercedes engineers were bent over their drawing boards while Europe was booming economically. It was from the US, however, that the demand came for this exceptional car. Max Hoffman, the dynamic importer of numerous European marques to the US, called for a top of the range sports car capable of meeting the demand of his wealthiest customers. Even before the model appeared,



de répondre à la demande de ses richissimes clients. Avant même la sortie du modèle, il passe une commande ferme de plusieurs centaines d'exemplaires. Ce n'est donc pas un hasard si la 300 SL est dévoilée en 1954 au Salon de New York, et non pas de ce côté-ci de l'Atlantique. Les noms des acheteurs de la nouvelle Mercedes sont un véritable «Who's who» des célébrités de l'époque : Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler d'amateurs d'automobiles comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut déboursier 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 millions pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont celles qui dépassent 230 km/h en toute sécurité et qui couvrent le 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes. Ce qui fera dire au magazine «Auto Sport»: «La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables», exemple parmi tant d'autres des propos dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des Etats-Unis.

he put in a firm order for several hundred examples. It was not by chance, therefore, that the 300 SL was unveiled in 1954 at the New York Motor Show, and not on this side of the Atlantic. The names of people who bought the new Mercedes form a veritable 'Who's Who' of celebrities of the day : Pablo Picasso, the Shah of Iran, prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... without mentioning motoring enthusiasts such as Luigi Chinetti or Briggs Cunningham. In 1956, a 300 SL would set you back 5.4 million francs, against 1.6 million francs for a Porsche 356 1600 Super. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It was rare, at that time, to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 th 100km/h in under 9 seconds. The magazine 'Autosport' wrote: « The appearance of the 300 SL is fabulous and its performance is almost incredible. » This was one example amongst many rave reviews that accompanied the arrival of the 300 SL on the roads of Europe and America.



Sortie d'usine le 3 juin 1955, un an après la présentation du modèle, et livrée neuve au concessionnaire Mercedes-Benz de New York, cette mythique 300 SL se trouve dans ses coloris d'origine, intérieur en cuir rouge et carrosserie gris métallisé. Elle commence sa vie entre les mains d'un dénommé Lyle Vincent Finley, de Balboa Island en Californie, avant d'être vendue à Haigler Frank Haldane, via Criterion Machine Wks de Costa Mesa. Elle reste en Californie jusqu'en 1999. Il y a douze ans, elle revient en Europe, plus précisément en Belgique où elle est vendue, via un intermédiaire reconnu, à son propriétaire actuel, un très sympathique collectionneur de la marque dont nous avons vendu la splendide 600 au Mans Classic l'année dernière. Il est inscrit au très exclusif Club 300 SL avec lequel il participe à divers rallyes et balades. Le moteur de ce coupé «Papillon» a été refait il y a trois ans, ainsi que la pompe à injection, le maître-cylindre de freins, l'embrayage et le boîtier de direction. Un dossier complet de factures montre

This mythical 300 SL, still displaying its original colours, metallic grey body with red leather interior, left the factory on 3 June 1955, one year after the model was launched. It started its life in the hands of a certain Mr Lyle Vincent Finley from Balboa Island, California, before being sold to Haigler Frank Haldane, through Criterion Machine Works of Costa Mesa. The car remained in California until 1999. Twelve years ago, it returned to Europe, more precisely to Belgium, where it was sold, through a well known intermediary to its current owner, a very charming Mercedes collector whose splendid 600 we sold at the Le Mans sale last year. He is a member of the exclusive 300 SL club, and has participated in various of their rallies and events. The engine of this Gullwing was overhauled three years ago, as was the injection pump, brake master cylinder, clutch and steering. This work is all recorded in a comprehensive file of invoices. A « Tracker » was fitted. To improve drivability, a close ratio differential has been



ces différents travaux. Un « Tracker » a été posé. Pour le plaisir de conduite, un pont avec des rapports plus rapprochés vient d'être monté mais les éléments originaux seront donnés avec la voiture. Il sera également délivré au futur acquéreur une expertise du réputé Cabinet Clerens en Belgique, certifiant que la voiture n'a jamais subi de choc et ne présente aucune corrosion. Pour compléter ce bel exemplaire, les livrets d'origine (carnet d'entretien, manuel de bord...), et les sublimes valises rappelant la teinte des sièges, seront remis à l'acheteur. La 300 SL Papillon est un modèle mythique, une des plus belles automobiles de série jamais produite. Elle représente le «must» de ces voitures qui ont construit l'histoire de notre passion commune. La «Papillon» est à l'automobile ce qu'un Giacometti est à la Sculpture... une référence pour laquelle vous ne pouvez pas vous tromper en devenant son acquéreur.



installed but the original parts will be included with the car. The car will be delivered to the future owner with a report from the reputed Cabinet Clerens of Belgium, certifying that it has never been involved in an accident and has no corrosion. In addition, the original documents (service book and owner's manual...), and the glorious suitcases that echo the colour of the seats will be passed on to the new owner. The 300 SL Gullwing is a mythical model, one of the most beautiful production cars ever produced. It represents an essential part of the history of the automobile. The Gullwing is to the world of cars what a Giacometti is to sculpture... you can't go wrong by becoming the owner of such a landmark car.



**LA MORGAN
DE
JEAN-PAUL BELMONDO**
LOT 132

©Daniel Simon/Gamma



**Titre de circulation
français**
French title
Châssis n° 5446

✓ Provenance mythique
*Of a very special
provenance*
✓ Roadster fiable
à la ligne intemporelle
*A delightful roadster
with timeless lines*
✓ troisième main,
historique très suivi
*Third owner, well
maintained*

€ 20 000 / 30 000

1963 MORGAN 4/4 Plus Four – Ex Jean-Paul Belmondo

La firme Morgan était connue, entre les deux guerres, pour ses «Trois roues» à moteurs de motocyclettes JAP bi-cylindres. Ce n'est qu'en 1936 que Peter Morgan construisit sa première 4/4: quatre cylindres, quatre roues.

La voiture présentée est une Morgan achetée neuve chez Jacques Savoye à Paris par Jean-Paul Belmondo comme l'atteste un certificat de l'importateur. C'est une 3e main, achetée en 1970 qui totalise 60000 km compteur, et toujours entretenue méticuleusement. Elle est équipée de l'indestructible moteur de la Triumph TR4 de 2,2L et d'une carrosserie en acier. Ce dernier a été refait ou remplacé en 2006 ainsi que le radiateur. La peinture est dans sa teinte d'origine, les cuirs noirs sont également d'époque. Elle est équipée de saute-vent et son tableau de bord en bois est orné d'un totalisateur de Rallye Halda mécanique. La peinture a été refaite il y quelques années. Un charmant roadster classique, chargé de charme et d'histoire, livré neuf à un de nos acteurs français des plus mythiques.

Morgan was known between the wars for its rather eccentric twin-cylinder JAP motorcycle-engined three-wheelers. It was not until 1936 that Peter Morgan built his first four-wheeled car, the Morgan 4/4 (for its four-cylinder and four wheels).

The car on offer is a Morgan bought new in Paris by the legendary Jean-Paul Belmondo, from importer Jacques Savoye, as is obvious by the certificate provided by Morgan's French distributor. The car is third hand, bought in 1970, and the odometer shows 60,000km (37,000 miles), and has always been meticulously maintained. It is equipped with the indestructible Triumph TR4 engine of 2.2-litre. The engine was either rebuilt or replaced in 2006, along with the radiator. The paint is in its original colour and the black leather interiors are original too. The car comes equipped with a wind deflector and the wooden dashboard features a mechanical Rally Halda tripmaster. The paint was redone a few years ago. Full of charisma and history, this car is not just a charmingly classic roadster, but a car with a very special provenance, having been owned by one of France's most legendary actors.



**Titre de circulation
européen**
European title
Chassis n° 154162

✓ Rarissime version
Police, avec son
équipement

*Rare police version,
with its equipment*

✓ Toutes les qualités
d'une Porsche 356

*All the qualities
of the 356*

✓ Certificat
d'authenticité
*Certificate of
authenticity*

€ 150 000 / 200 000

Un des 14 exemplaires livrés neufs à la police de Düsseldorf / *One of 14 examples delivered new to the Düsseldorf police*

1960 PORSCHE 356 B Cabriolet T5 «Polizei»

À la fin des années 1950, la Porsche 356 est une des sportives allemandes les plus appréciées. Elle a repris les ingrédients qui avaient fait le succès de la première Volkswagen: moteur arrière, quatre cylindres à plat refroidi par air, carrosserie profilée. Mais la Coccinelle est loin derrière et les modifications initiées par Ferry Porsche ont transfiguré la paisible automobile en une brillante voiture de sport qui, à des performances intéressantes, ajoute une fiabilité supérieure à nombre de ses concurrentes. Après une première génération de 356 et 356 A, la 356 B est présentée en 1959. Plus moderne, sa carrosserie ne change que dans les détails, notamment au niveau des pare-chocs rehaussés et des phares plus haut placés. Le moteur 1 600 cm³ reste disponible en versions 60 ou 75 ch mais, à partir de mars 1960, il gagne encore quelques chevaux sur la Super 90, qui affiche 90 ch. Voiture très polyvalente, la Porsche 356 a fait la joie des conducteurs tout en brillant sur les circuits, notamment en version Carrera. Compte tenu de ses performances, il n'est guère étonnant qu'elle ait attiré l'attention de la police. Ainsi, en 1960, les forces de police de Düsseldorf prennent livraison de quatorze Porsche 356 équipées spécialement pour la poursuite rapide. Connues dans la région, elles seront surnommées «Weisse Mäuse» (souris blanches).

By the end of the 1950s, the Porsche 356 was one of the most popular German sportscars. It incorporated the ingredients that had made the first Volkswagen so successful: rear engine, air-cooled flat four cylinders, and a distinctive body shape. But the Beetle had long been left behind and the modifications initiated by Ferry Porsche had transformed the gentle automobile into a brilliant sportscar, combining appealing performances with a level of reliability that outshone its competitors. After the first generation of the 356 and the 356A, the 356B was introduced in 1959. More modern, some details of the bodywork had changed, notably with strengthened bumpers and raised headlamps. The 1600cc engine remained available in 60 or 75bhp versions, but from the start of March 1960, the Super 90 was available offering 90bhp. A very versatile car, the Porsche 356 has always been a driver's favourite, also performing brilliantly on the circuit, particularly the Carrera version. Given its capability, it was hardly surprising that it attracted the attention of the police. And in 1960 the Düsseldorf police force took possession of fourteen Porsche 356s, equipped specially for rapid pursuit. Well known in the area, they were nick-named "Weisse Mäuse" (white mice).



Les 14 voitures le jour de la livraison aux forces de police de Düsseldorf







C'est une de ces 14 rares voitures que nous sommes heureux de présenter à la vente. Outre l'inscription «Polizei» à l'avant et l'arrière, ces voitures étaient livrées à l'époque avec un équipement spécial comportant notamment: gyrophare fixé au sommet du pare-brise, sirène sur le capot arrière, plaque au niveau de l'immatriculation arrière pouvant s'allumer sur le mot «Halt», rétroviseur côté droit, poste émetteur-récepteur radio avec batterie installés derrière les sièges arrière, commandes au tableau de bord pour tout l'équipement spécial, dynamo supplémentaire 6 volts pour alimenter les accessoires, boîte à fusibles spéciale, réservoir d'essence de 80 litres. La voiture présentée est équipée de ses accessoires, sauf le poste émetteur-récepteur que le propriétaire n'a pas pu retrouver. D'après les informations qu'il nous a fournies, elle est de plus dotée d'un moteur Super 90, installé en échange-standard. Cette voiture a été restaurée par l'actuel propriétaire dans les règles de l'art et est accompagnée d'un certificat d'authenticité émis par Porsche. Il est extrêmement rare de voir passer ce type de voiture, très spécifique, à la vente. Elle allie les qualités très appréciées d'une 356 à l'originalité d'une version police, ce qui en fait un exemplaire introuvable.

It is one of these rare 14 cars that we are delighted to offer for sale. In addition to the inscription "Polizei" on the front and back, these cars were delivered at the time with special equipment to include: flashing light attached at the top of the windscreen, siren on the rear engine lid, a sign by the rear number plate that lights up to say 'Halt', a righthand rear mirror, two-way radio with batteries installed behind the rear seats, controls on the dashboard for the special equipment, supplementary 6 volt dynamo to power the accessories, special fusebox and an 80 litre fuel tank. The car is offered with all of these accessories apart from the two-way radio which the owner was unable to source. The owner has told us that the car's standard engine was exchanged for the current Super 90 engine. It has undergone a state of the art restoration by the owner and comes with a certificate of authenticity issued by Porsche. It is extremely rare to see this type of car come up for sale. It combines the best qualities of a 356 with the originality of a police version, making it a very scarce specimen.



134

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n°

ZFFFD60B000167984

✓ Un seul propriétaire,
vendue neuve et
entretenu chez Pozzi
*One owner from new,
bought from and
maintained by Pozzi*
✓ 620 ch, performances
d'exception
*620 bhp, exceptional
performances*

✓ Rarissime exemplaire
équipé de la boîte
manuelle
*Rare example with
manual gearbox*

€ 110 000 / 150 000

Première main, achetée en France / *First owner, bought new in France*

2009 FERRARI 599 GTB Fiorano

Avec la 550 Maranello présentée en 1996, Ferrari renoue avec la tradition des puissantes berlinettes à moteur V12 avant, dans la lignée des splendides 275 GTB et Daytona. Comme pour ses devancières, son dessin signé Pininfarina privilégie un long capot dont la virilité laisse présager de performances hors du commun. Quelques années plus tard, cette grande routière dotée d'accélération de supercar monte un échelon avec la 575M Maranello, dont la puissance dépasse maintenant 500 ch. Avec la 599 GTB Fiorano présentée au Salon de Genève 2006, le pas effectué par Ferrari est encore plus grand: le moteur 12 cylindres 6 litres, issu de celui de la Ferrari Enzo, passe à 620 ch, ce qui en fait alors la Ferrari de route la plus puissante de tous les temps. Ce moteur est aussi un des rares, pour une version route, à dépasser la puissance spécifique de 100 ch/litre sans l'apport d'attributs extérieurs comme un compresseur. Et elle ne s'appelle pas Fiorano pour rien, ayant signé un temps exceptionnel sur le circuit d'essai privé Ferrari dont elle porte le nom. Ultime évolution de la glorieuse famille des berlinettes Ferrari à moteur avant, la 599 GTB Fiorano allie puissance, comportement exceptionnel et élégance. Appartenant au club très exclusif des «plus de 320 km/h»,

With the launch of the 550 Maranello in 1996, Ferrari revived the tradition of the powerful front-engined V12 berlinettas, in line with the splendid 275 GTB and the Daytona. Like its precursors, Pininfarina's design boasts a long bonnet with a muscular appearance that hints at its extraordinary performance. Several years later, this grand tourer with the acceleration of a supercar was developed further with the 575M Maranello which exceeded 500bhp. With the 599 GTB Fiorano, launched at the Geneva Salon in 2006, it evolved into something even larger: the 12 cylinder 6 litre engine, originally from the Ferrari Enzo, gave the car over 620 bhp, making it the most powerful Ferrari on the road. This engine is also rare, for a normally-aspirated version, as it exceeds 100bhp/litre. And the car isn't called Fiorano for nothing, having set remarkable times on the private Ferrari test circuit that gave it the name. The ultimate evolution of the glorious family of front-engined Ferrari berlinettas, the 599 GTB Fiorano combines power, an outstanding level of comfort and elegance. Belonging to the exclusive "over 320 km/h" club, it formed the basis for several further





elle a servi de base à plusieurs évolutions, à commencer par deux machines époustouflantes, les 599 XX expérimentales et 599 GTO. C'est elle également qui a été choisie pour la version réalisée en l'honneur de Sergio et Andrea Pininfarina, la SA Aperta, et pour la Superamerica 45, produite spécialement pour le collectionneur Peter Kalikow. Ce qui est une façon de confirmer les extraordinaires qualités de cette berlinette, et la reconnaissance par les plus avertis de son statut particulier au sein de la gamme des voitures au cheval cabré.

Présentée dans sa teinte séduisante «Rosso Corsa», la 599 GTB Fiorano que nous présentons n'a couvert que 22 000 km depuis son achat neuf chez Charles Pozzi. Dotée de passepoils rouges assortis aux ceintures de sécurité, d'écussons Scuderia Ferrari, de radars avant et arrière, de freins carbone, de jantes de 20 pouces, d'un pot inox Tubistyle, elle n'a connu qu'un seul propriétaire qui en a pris grand soin, la confiant au garage Charles Pozzi pour toutes les visites d'entretien. Son propriétaire étant un amateur de Ferrari de la grande époque, il a spécifié lors de la commande que la voiture soit équipée de la boîte de vitesses à six rapports manuels pour en améliorer l'agrément de conduite. Vendue à l'époque 265 000 €, elle représente l'occasion de s'offrir une des plus performantes des Ferrari actuelles, pour une somme raisonnable.

evolutions, beginning with two mind-blowing machines, the 599 XX Experimental and the 599 GTO. It was also chosen for the version built in honour of Sergio and Andrea Pininfarina, the SA Aperta, and for the Superamerica 45, produced specially for the collector Peter Kalikow. These evolutions underline the recognition given by experts to the extraordinary qualities that give this berlinetta a special status at the heart of the Prancing Horse marque.

Presented in seductive "Rosso Corsa" livery, the 599 GTB Fiorano offered here has covered a mere 22,000km since it was purchased new from Charles Pozzi. Fitted with red piping matching the seatbelts, Scuderia Ferrari insignia, front and rear distance sensors, carbon brakes, 20 inch wheel rims and stainless steel Tubistyle exhaust, the car has been meticulously cared for by its one owner, and maintained throughout by the Charles Pozzi garage. A passionate enthusiast of Ferrari's finest era, the owner specified that the car be fitted with a six speed manual gearbox to improve the driving performance. Selling for €265,000 new, here is an opportunity to acquire one of the finest current high performance Ferrari for a reasonable sum.



135

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n° 4210014

Moteur n°

✓ Etat d'origine
étonnant

*Incredibly original
condition*

✓ Rare version 1961 avec
le moteur 83 ch.

*Rare 1961 version with
the 83 HP engine*

✓ Icône de l'histoire
de l'automobile
*Icon in the history
of the motor car*

€ 12 000 / 20 000

1961 CITROËN DS 19 Berline

La voiture que nous présentons est un modèle 1961, dans un état d'origine rare. Il appartient à un passionné d'automobiles, mécanicien Porsche qui en avait fait l'acquisition auprès du spécialiste reconnu Philippe Losson. Depuis 2007, de nombreux travaux mécaniques ont été réalisés: remplacement du liquide hydraulique, réglage de la garde d'embrayage, réglage des culbuteurs, vidange du liquide de refroidissement, pose d'un allumeur électronique, remplacement du faisceau de bougies, remplacement de durits d'eau et courroies, remplacement de la pompe à eau, remise en état du conjoncteur-disjoncteur, remplacement des membranes des cinq sphères et regonflage, remplacement des cylindres de roues arrière et des garnitures de freins arrière, échange standard de la direction, remplacement des quatre pneus et des chambres à air, pose d'une batterie neuve, remplacement du correcteur de hauteur avant et remise en état du correcteur arrière. Selon le vendeur, le kilométrage de 99 680 km est d'origine. Avec ses grilles d'ailes, ses projecteurs longue portée, son ancien tableau de bord et son moteur 83 ch, c'est une version rare et recherchée, témoin des débuts de l'icône qu'est aujourd'hui devenue la DS.



The car that we offer here is from 1961 and is in unusually original condition. It belongs to an enthusiast who bought the car from the renowned specialist Philippe Losson. Extensive mechanical work has been carried out on the car since 2007: replacement of the hydraulic fluid, adjustment of the clutch, adjustment of the valves, the coolant has been renewed, installation of electronic ignition, new spark plugs, water hoses, belts and water pump, the suspension and steering have been refurbished, replacement of rear wheel cylinders and brake pads, four new tyres and inner tubes, new battery, replacement of the front and refurbishment of the rear ride height adjusters. According to the vendor, the mileage of 99,680km is accurate. Complete with its fender grills, spotlights, original dashboard and 83bhp engine, this is a rare and sought after model, an wonderful example of the icon that the DS has become.



136

Titre de circulation français
French title
Châssis n° HK2-A166
Moteur / Engine
n° TY8 - 712-182

✓ La plus belle voiture française d'après-guerre
The prettiest post-war French car
✓ Intérieur d'origine
Original interior
✓ Matching numbers
Matching numbers

€ 80 000 / 120 000

Livrée neuve en Suisse / *Delivered new in Switzerland*

1963 FACEL II

On la considère comme la plus belle des Facel. Sa ligne de caisse basse et effilée et sa calandre en trois parties évoquent la puissance, tandis que son pavillon léger et lumineux traduit le luxe et le confort: ces qualificatifs résument la personnalité de la Facel II. Son moteur 6,3 litres de 355 ch l'emmène à près de 230 km/h, alors que l'habitacle se présente comme un véritable salon roulant. Au début des années 1960, elle est la dernière voiture française à défendre sa place sur le marché exclusif des voitures de très haut de gamme. L'aventure commence à Dreux, en 1939, à l'initiative de Jean Daninos, homme d'affaires enthousiaste, à la fois industriel et styliste. Il crée la société Facel (Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir) qui produit des carrosseries pour plusieurs constructeurs automobiles. La première Facel, baptisée Véga sur une idée du frère de Jean Daninos, Pierre, auteur des célèbres «Carnets du Major Thompson», est présentée en juillet 1954. Déjà dotée de la ligne racée qui sera la marque de fabrique de Facel, elle est équipée d'un moteur Chrysler qui emmène la voiture à près de 200 km/h.



It is considered to be the best looking of all Facel models. Its low, slender waistline and radiator grille in three parts conveys a sense of power, whilst the light and airy roof expresses the comfort and luxury: these terms sum up the personality of the Facel II. With an interior that presents itself as a 'drawing room on wheels', its 6.3-litre 355bhp engine can propel the car to almost 230km/h. At the beginning of the 1960s, it was the last French car to hold its own in the luxury car market. The story began in Dreux in 1939, with the vision of Jean Daninos, an enthusiastic businessman, an industrialist and a designer. He founded the company Facel (Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir), which produced bodywork for several car manufacturers. The first Facel was called Vega, named by his brother Pierre Daninos, author of the well-known "Carnets du Major Thompson", and was launched in 1954. This car already had the sleek lines that would become the hallmark of Facel, and was fitted with a Chrysler engine capable of nearly 200km/h.





Ces premières Facel, les «FV», vont voir leur diffusion augmenter progressivement jusqu'à la HK 500, voiture plus aboutie qui, avec le Chrysler 6,3 litres, frôle 230 km/h. Mais au début des années 1960 la ligne est un peu dépassée et, en 1961, Facel présente la Facel II dont le dessin magistral va faire date. L'entreprise connaît toutefois des difficultés indirectement liées à l'échec du moteur Pont-à-Mousson des «petites» Facel, et doit fermer ses portes en 1964, mettant fin à cette belle histoire. La Facel II a été produite à moins de 200 exemplaires, ce qui en fait une voiture d'une grande rareté. La Facel II que nous présentons a été livrée neuve en Suisse le 29 mai 1962 à M. Esner par l'intermédiaire de l'importateur, les établissements Blanc & Paiche à Genève, selon les informations délivrées par la dynamique et compétente Amicale Facel. L'Amicale précise également que la voiture est bleu irisé intérieur cuir «beige 847», elle est alors équipée d'un autoradio Radiomobile avec antenne Hirschmann, d'une boîte automatique, d'un pont autobloquant (rapport 2,93), d'une direction longue, d'un volant réglé dans sa position la plus haute et de roues fils Borrani.

The interior was extremely stylish, in line with the best luxury sports cars. These early Facel, the "FV" were developed progressively, through to the more complete HK 500, which could reach speeds of close to 230km/h with its 6.3 Chrysler engine. By the start of the 1960s, however, the styling started to look a little outdated, and in 1961 Facel launched the Facel II whose masterful design really made an impact. Unfortunately, the company was starting to experience problems related to the failure of the Pont-à-Mousson engine in the "small" Facel cars, and was forced to close its doors in 1964, marking the end of the fairytale. Less than 200 examples of the Facel II were produced, making this a very rare car. The Facel II offered here was delivered new in Switzerland on 29 May 1962 to Mr Esner, through the importer Blanc & Paiche in Geneva, according to information gathered from the very competent Facel Association. The Association also states that the car was iris blue with "beige 847" leather interior, fitted with a Radiomobile stereo with Hirschmann aerial, automatic gearbox, locking differential (ratio 2,93), a steering wheel set in its highest position and Borrani wire wheels.





Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1990. La voiture était en bon état mais, par sécurité, il a fait réaliser à l'époque un ensemble de travaux portant sur l'allumage (réfection), le circuit de freinage (cylindres de roues, maître-cylindre et servofrein), la direction et son assistance, le train avant, la boîte de vitesses, le convertisseur de couple (remplacement) et les pneumatiques. Le total de ces travaux s'est élevé à l'équivalent de 17 400 € (factures jointes au dossier). Par ailleurs, des pièces de rechange sont livrées avec la voiture: deux optiques de phares Mégalex avec les jons chromés correspondants; deux cerclages chromés de catadioptrés arrière; deux bagues pour le train avant; des pièces de direction assistée. Ces pièces ont été acquises auprès de l'Amicale Facel, qui en assure la refabrication. Gris irisé, la voiture est dotée d'un double bossage de capot dont l'origine est incertaine, peut-être pour loger un filtre à air spécial. Elle est toujours équipée de son moteur d'origine et se présente, avec un intérieur beige dont la patine offre le charme inégalable d'une sellerie conservée avec soin, loin de la froideur d'un cuir trop neuf. C'est une occasion rare d'acquérir un exemplaire de la dernière voiture française de luxe, dans sa version la plus belle et la plus désirable. Remerciements Michel Revoy – Archives Amicale Facel Véga

The current owner acquired the car in 1990. The car was in good condition, but as reassurance, he had work done at the time, on the ignition (repair), the brakes, (wheel cylinders, master cylinder and servo-assist), the power steering, the front end, the gear box, the torque converter (replaced) and the pneumatics. The total cost of this work amounted to the equivalent of €17,400 (invoices included in the file). Moreover, there are spare parts that come with the car: Megalex headlights with their chrome parts; chrome mountings for rear reflectors; two rings for the front axle; parts for the power assisted steering. These parts were bought through the Facel Association, who have vouched for their refabrication. Presented in iris grey, the car features a double-humped bonnet whose origin is uncertain, possibly to house a special air-filter. It is still fitted with its original engine, and comes with a beige interior with a patina that displays the unbeatable charm of carefully maintained upholstery, a far cry from the characterless feel of new leather. It provides a rare opportunity to acquire an example of the loveliest and most sought-after version of the last french luxury car. Thanks to Michel Revoy – Archives Amicale Facel Véga



137

Titre de circulation français
French title
Châssis n°
SCFCV81C4HTL15529

✓ Vendue neuve en France
Sold new in France
✓ Rare modèle injection
Rare fuel injection model
✓ Présentation superbe, historique suivi
Superb condition, continuous history

€ 80 000 / 100 000

1987 ASTON MARTIN V8 Volante

Les cabriolets Aston Martin, qui avaient disparu du catalogue en 1970 sous l'influence des réglementations américaines, refont leur apparition en 1978 en reprenant l'appellation Volante adoptée sur la DB6. Sommet du luxe sportif et du raffinement britannique, ce modèle a connu de prestigieux propriétaires: le Prince Charles a possédé de 1986 à 1996 une Vantage Volante, alors que dans «Tuer n'est pas jouer» (1987), James Bond — alias Timothy Dalton — roule dans une V8 Volante modifiée. Dans certaines séquences, il s'agit de la propre voiture de Victor Gauntlett, alors propriétaire de la marque. La splendide V8 Volante que nous présentons est une Series 2 (l'équivalent du Saloon Series 5), conduite à gauche, boîte automatique, vendue neuve en France par les établissements British Motors. Produite en nombre limité, il s'agit d'une des dernières de cette prestigieuse lignée. A ce titre, elle est dotée de l'alimentation par l'injection Weber-Marelli montée en remplacement des quatre carburateurs, ce qui lui permet aussi une ligne de capot plus douce et élégante. Elle a été achetée par son actuel propriétaire en 2001 lors d'une vente Artcurial, avec 34 300 km inscrits au compteur. Il n'en affiche aujourd'hui que

The Aston Martin cabriolets, which had disappeared from the range in 1970, in response to US regulations, reappeared in 1978 taking the name Volante adopted on the DB6. The height of sporting luxury and British elegance, this model has had some distinguished owners: Prince Charles owned a Vantage Volante from 1986 to 1996 while Timothy Dalton, as James Bond, drove a modified V8 Volante in "The Living Daylights" (1987). In certain scenes, the personal car of Victor Gauntlett, then owner of the marque, was used. The splendid V8 Volante that is offered here is a Series 2 (the equivalent of the Series 5 saloon), and is a left hand drive, automatic example that was sold new in France by British Motors. Produced in limited numbers, this is one of the last of this prestigious line. As such, it is fitted with Weber-Marelli fuel injection, which replaced the four carburetors and allowed a more elegant styling of the bonnet. It was bought by the current owner in 2001 at an Artcurial sale, with 34,000 km on the odometer, and today, it reads just 37,000. To ensure that the car would be maintained in perfect condition, the



37 000 et, pour que sa voiture se maintienne dans un état irréprochable, le propriétaire l'a confiée aux ateliers Lecoq pour une remise en état: après mise à nu, la carrosserie a bénéficié d'une peinture neuve alors que l'intérieur a été rafraîchi, équipé notamment de moquettes neuves et les sièges ont été rembourrés tout en conservant leurs magnifiques cuirs d'origine. Les travaux réalisés totalisent 24 000 €, comme en témoignent les factures jointes au dossier. La capote noire doublée avait déjà été remplacée. De couleur vert foncé, cette V8 Volante dotée d'un intérieur en cuir beige clair est équipée des désirables jantes BBS, de deux projecteurs longue portée ainsi que, sous le pare-chocs, de deux phares antibrouillard. En plus de la puissance (305 ch) et du raffinement de l'Aston Martin V8 Saloon, cette Volante permet l'incomparable plaisir de rouler capote baissée dans un modèle bien plus rare. Elle offre une présentation superbe, qui traduit un entretien soigneux et un historique parfaitement suivi.



owner entrusted it to the Lecoq workshop for restoration: the car was taken back to bare metal and repainted, the interior was refurbished, with the original leather seats re-stuffed, and the car was fitted with new carpets. Invoices for this work, included in the file, amount to €24,000. The double-skinned black hood had been replaced at an earlier date. Presented in dark green with beige leather interior, this V8 Volante is fitted with the desirable BBS wheels, two spotlights, and two fog lamps under the bumpers. With the power (305bhp) and style of the Aston Martin V8 saloon, this Volante also offers the unbeatable pleasure of driving with the hood down in a much rarer model. It has been meticulously maintained, comes with continuous history, and is offered in superb condition.



138

Titre de circulation
français

French title

Châssis n° LML805

Moteur n° VB6J276

✓ Rarissime cabriolet
conduite à gauche
*Rare left hand drive
cabriolet*

✓ La première d'une
fabuleuse lignée
*The first in an
exceptional line*

✓ Fantastique
investissement
Fantastic investment

€ 160 000 / 220 000

Livrée neuve en Suisse, matching numbers / *Delivered new in Switzerland, matching numbers*

1955 ASTON MARTIN DB 2/4 MKII Cabriolet

«L'excellence de sa boîte de vitesse et de ses qualités routières sont presque irrésistibles»: c'est ainsi que Paul Frère vante les mérites de l'Aston Martin DB 2/4 MkII, dans les colonnes de L'Equipe, dans les années 1950. Il faut dire que David Brown a parcouru bien du chemin, depuis son rachat de la marque en 1947. La DB1 de 1948 est un premier brouillon des chefs-d'œuvre à venir et, avec son quatre cylindres culbuté, hésite encore entre les traditions d'avant-guerre et le modernisme à venir. Pour aller plus loin, David Brown choisit chez Lagonda un splendide six cylindres 2,6 litres à double arbre à cames en tête, conçu sous l'autorité de WO Bentley. De Lagonda également, David Brown hérite d'un styliste talentueux, Frank Feeley. Les instruments sont là, il ne reste plus qu'à les mettre en musique: ce sera l'Aston Martin DB2. La ligne de cette berlinette tranche avec le style britannique traditionnel et évoque les élégantes réalisations transalpines d'Alfa Romeo ou de Cisitalia. Sa carrosserie légère, en aluminium sur une structure d'acier, et son six cylindres lui permettent des performances de vraie voiture de sport. Elle saura d'ailleurs les mettre à profit sur circuit.

«The superiority of its gearbox and its driving qualities are almost irresistible»: this is how Paul Frère praised the merits of the Aston Martin DB 2/4 MkII, in the French newspaper L'Equipe in the 1950s. It must be said that David Brown had come a long way since taking over the marque in 1947. The DB1 of 1948 was a first draft for the masterpieces to come, and with its four cylinder engine, hesitated between the pre-war traditions and the innovation to come. To continue its development, David Brown used an engine from Lagonda, a splendid six cylinder 2.6-litre overhead twin cam, designed under W O Bentley's direction. Brown also inherited a talented designer, Frank Feeley, from Lagonda. The instruments were all there, they just had to play the music - this happened with the Aston Martin DB2. The shape of this berlinetta broke with the traditional British styling and conjured up the elegant transalpine designs of Alfa Romeo and Cisitalia. Its light bodywork, in aluminium on a steel frame, combined with its six cylinders gave it the performance of a proper sports car. It would also be at home on the circuit.



Mais bien que techniquement raffinée, la DB2 manque encore de confort et d'espace intérieur, avec son coffre occupé par la roue de secours. Défauts éliminés sur la DB2/4, lancée en 1953, et dont le «4» signifie justement quatre places... Il ne s'agit certes que de deux minuscules sièges d'appoint, mais la voiture bénéficie en plus d'un coffre, accessible par un très exclusif hayon englobant la vitre arrière. Dotée de sièges avant séparés et d'un pare-brise bombé au lieu des deux glaces plates de la DB2, c'est la première Aston Martin que l'on peut commander en conduite à gauche. Avec sa ligne adoucie et son moteur plus puissant, la DB 2/4 a atteint sa maturité et les années qui suivent ne vont que parfaire ce modèle déjà très abouti. En 1955, avec la DB 2/4 MkII, la ligne s'affine encore, notamment à l'arrière. Elle plaît

However, despite its technical sophistication, the interior of the DB2 still lacked comfort and space with the spare wheel occupying the boot. These flaws were eliminated with the DB2/4, launched in 1953, whose '4' correctly signified 'four seater'. ... two tiny occasional rear seats it must be said, but the car also benefitted from a usable boot, accessed through a stylish tailgate that encompassed the back window. Fitted with separate front seats and a rounded windscreen that replaced the two glass screens of the DB2, it was the first Aston Martin that could be ordered in left hand drive. With its subtle styling and more powerful engine, the DB2/4 achieved maturity, and subsequent years served only to perfect the already successful model. In 1955, with the introduction of the DB2/4 MkII, the styling was



aux stars, aux amateurs d'automobiles sportives et... aux écrivains, telle Françoise Sagan qui connut une fâcheuse mésaventure au volant de son cabriolet, sur une route de Normandie...

Il est vrai que la DB 2/4 est une des voitures les plus chères du marché: en France, il faut déboursier 3 355 000 francs pour acquérir un cabriolet, contre 2 275 000 francs pour une Jaguar XK 120 et 2 822 000 francs pour une Lancia Aurelia Spider. C'est dire l'exclusivité de cette automobile à la fois sportive et raffinée, qui est en train de se bâtir une réputation et de faire naître une fabuleuse lignée: celle des Aston «DB» qui, jusqu'à la DB6, vont 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 du monde sans compromis de la compétition. Une personnalité qui, une fois installé au volant, rappelle l'époque où les amateurs fortunés allaient sur les circuits exprimer leur talent, avec la voiture qui leur servait aussi à se rendre à St-Moritz quand la neige couvrait la Suisse de son manteau blanc...

L'Aston Martin DB 2/4 MkII que nous présentons ajoute à la rareté du modèle celle d'être un cabriolet conduite à gauche, ce qui en fait une voiture exceptionnelle. D'autant plus qu'elle est restée longtemps dans la même famille et que, vu son état, son kilométrage d'à peine 82 000 km est probablement exact. De teinte blanc cassé avec sièges de cuir prune foncé, elle offre le charme de la patine passée, amoureuxment conservée par un propriétaire attentionné. Une opportunité que l'on ne retrouvera pas de sitôt.

further refined, notably at the back. The car was loved by celebrities, enthusiasts and... authors, such as Françoise Sagan, who was involved in an unfortunate accident at the wheel of her cabriolet, on a road in Normandy...

The DB 2/4 was one of the most expensive cars on the market: in France a cabriolet cost 3,355,000 francs while the Jaguar XK120 sold for 2,275,000 francs and a Lancia Aurelia Spider 2,822,000 francs. This reflected the exclusivity of this sporty and sophisticated car with a growing reputation that was creating a fabulous line of descendants – the Aston 'DB'. Elements of the DB2 and the DB2/4 were used and refined in subsequent models through to the DB6. The DB2/4 is in many ways the last Aston Martin able to express its distinctive personality free from the compromise of competition. A personality that, once sat behind the wheel, allows you to recall a time when lucky enthusiasts could test their skill on the circuit in the car that could also drive them to St-Moritz as the snow was falling over Switzerland The Aston Martin DB2/4 MkII that is offered here is an unusually rare left hand drive cabriolet, making it an exceptional car. Moreover, this car has been in the hands of the same family for some time and, given its condition, the mileage of just under 82,000 km is thought to be accurate. Presented in off white with dark plum leather seats, it displays the charm and patina of its past, having been lovingly cared for by an attentive owner. Here is an opportunity that won't come round again soon.



139

**Titre de circulation
français
French title**
Châssis n°
WDB1260371A318898

✓ Provenance historique
*Of significant historical
provenance*
✓ Excellent entretien
Very well maintained
✓ Faible kilométrage
Very low mileage

€ 7 000 / 15 000
**Sans réserve
No reserve**

Première main, 35000 km d'origine / *One owner from new, 35000 km from new*
1987 MERCEDES 500 SEL Blindée appartenant au Groupe Dassault

La Mercedes-Benz W126 a été présentée en septembre 1979 comme le successeur des modèles Mercedes-Benz W116. Le W126 est la deuxième génération de la Mercedes-Benz Classe S. S se référant au nom Sonderklasse ou «classe spéciale». La W126 a été initialement présentée avec des moteurs 6 cylindres en ligne, V8 dont une version 5L. comme le modèle présenté, et Turbocompresseur diesel.

La voiture présentée a été vendue neuve à Paris pour le groupe Marcel Dassault, c'est une première main et elle était la voiture personnelle de Madame Dassault, épouse du célèbre Marcel Dassault. Elle totalise 35000 km d'origine et bien évidemment a toujours été conduite par un chauffeur expérimenté. L'entretien a toujours été effectué régulièrement, comme il se doit, confié aux concessionnaires parisiens de la marque à l'étoile, notamment, Mercedes La Courneuve. Le carnet et tous ses manuels sont présents ainsi qu'un double des clefs et de l'alarme, le carnet est à jour et tamponné. Une remise en route vient d'être effectuée chez Mercedes en Septembre 2011.

L'intérieur est en Tweed coloré, très rare et élégant, à l'arrière, un téléphone cellulaire est fixé sur le dossier du siège passager et la banquette arrière est électrique. A la demande du groupe Dassault, elle fit l'objet d'un blindage léger sur les vitres latérales et les portières.



The Mercedes-Benz W126 family was introduced in September 1979 as the successor to the W116 models. The W126 was the second generation of Mercedes- Benzes with the S-Class badging. The W126 was initially launched with six-cylinder engines, with a 5.0-litre V8 (as in the car on offer) following, as well as turbodiesels.

The car on offer was sold new in Paris to the Dassault group and it was the personal car of Madame Dassault, the wife of the famous Marcel Dassault. The mileage on the car is a bare 35,000 km (22,000 miles) and the car has been driven very carefully by an expert chauffeur. Maintenance has always been very regular, as is to be expected, and was entrusted to the Parisian dealer of the brand: Mercedes La Courneuve. The service book and the manuals are all there along with a duplicate set of keys, as also for the alarm. The service book is up to date and stamped. A thorough servicing has been recently (September 2011) executed at Mercedes. The interior is in a colourful, yet rare and elegant, Tweed, and at the rear there is a cell phone attachment in the passenger armrest. The rear seat, incidentally, is electrically adjustable. At the request of Dassault, the car has light armouring on the side windows and doors.



140

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n°

ZFFAA17B000082473

✓ Berlinette Ferrari

12 Cylindres au nom
retentissant

*VI12 Ferrari, loud
and famous*

✓ Un mythe xtrêmement
abordable

Very affordable Myth

✓ Deuxième main

Moteur refait

*Second owner, engine
rebuilt,*

€ 40 000 / 50 000

1989 FERRARI Testarossa

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

La voiture présentée, rouge, moquettes rouges, cuirs noirs, est une seconde main, achetée neuve chez Pozzi et n'ayant parcouru que 68000 km. Son entretien a été assuré depuis qu'elle totalise 35000 km par Philippe Gardette, spécialiste de la marque, «Auvergne Moteurs». En 2004, une révision importante fut faite ainsi que celle de la boîte de vitesses et du différentiel (facture). Le moteur a été refait chez ce dernier récemment. Les courroies de distribution ont été changées lors d'une grande révision fin 2009. Elle est équipée d'un ensemble complet de bagages Ferrari spéciaux en cuir noir et de leurs housses ainsi que d'une alarme et d'une installation Hi-Fi CD Alpine. La peinture nous semble être d'origine malgré quelques éraflures à peine visibles. Une berlinette Ferrari à 12 cylindres encore très abordables et, rappelons le, développant 390 ch donnée pour 290 km/h chrono !

Ferrari's Testarossa was unveiled to the public at the Paris motor show of 1984 in October and at the same time launched with much fanfare at the Lido.

The car on offer is red in colour, with matching red carpet and black leather, and was bought secondhand from the original owner who had purchased the car new from French importer Pozzi. With barely 68,000km (a little over 42,000 miles) on the odo, the car has been maintained by Ferrari specialist Philippe Gardette of Auvergne Motors for the last 35,000km (22,000 miles). In 2004, a major mechanical overhaul was completed, specifically that of the gearbox and the differential, of which invoices are available. The engine too has been redone recently by Gardette. The timing belts were changed at a major revision in late 2009. The car is equipped with a full set of Ferrari luggage in black leather (along with their cloth covers) and the car comes with an alarm and an Alpine CD system. The paint seems to be original despite some barely visible scratches. A 12-cylinder Ferrari supercar that is not only affordable, but developing a still impressive 390bhp, good for a V-max of 290kph!



141

Titre de circulation européen
European registration

Châssis n°
SCBZB03D9PCX42523

✓ Confort, volupté et puissance
Comfort, pleasure and power

✓ Modèle héritant de l'identité sportive de Bentley
Model that has adopted sporting identity of Bentley

✓ Faible kilométrage
Low mileage

€ 45 000 / 55 000

Moins de 25 000 Miles depuis l'origine / *Less than 25 000 Miles from new*
1993 BENTLEY Continental R

La Continental R que nous présentons a été vendue neuve aux Etats-Unis, en Floride. En 1996, alors qu'elle n'affiche encore que 4 000 miles, elle était achetée par M. Edgar Schermerhorn, collectionneur hollandais important, par ailleurs grand amateur de Ferrari. Il la conserve dix ans, parcourant environ 10 000 miles avant de la vendre à M. Mark VanWaay et, aujourd'hui, le compteur affiche 24 000 miles (38 600 km) De teinte noire avec intérieur gris souris, elle est accompagnée de ses manuels d'utilisateur et de sa boîte à outils d'origine. Elle est équipée de jantes et d'une calandre de Continental T, posées chez Bentley pour la somme de 7 400 €. Dans un état de présentation impeccable, avec son tableau de bord habillé de bois vernis et ses sièges en cuir épais et confortables, cette Bentley Continental R emmène ses occupants avec la puissance d'une voiture de sport et la volupté d'un salon roulant. Ou la magie de voyager sur un véritable tapis volant...

A photograph showing the front interior of the car. The seats are upholstered in a light-colored leather with horizontal stitching. The dashboard and center console feature a dark wood veneer. The steering wheel is dark with a silver Bentley emblem in the center.

A photograph of the rear of the car. It shows the dual round taillights, a chrome bumper, and a small Bentley badge on the trunk lid. The car is parked on a paved surface.

The Continental R that we are offering was sold new to Florida in the US. In 1996, when it had covered just 4,000 miles, it was bought by M. Edgar Schermerhorn, an important Dutch collector, and a great Ferrari enthusiast. He kept the car for ten years, covering approximately 10,000 miles, before selling it to M Mark VanWaay, and today, the odometer shows 24,000 miles (38,000 km). Black with grey interior, it comes with its owner's manuals and original toolbox. It was fitted with Continental T wheels and radiator grille by Bentley for €7,400. In impeccable condition, with polished wood dashboard and plush leather seats, this Bentley Continental R transports its occupants with the power of a sports car in the opulence of a salon on wheels. Or the illusion of travelling on a real magic carpet...

A large photograph of the car from a front-three-quarter angle. The car is black with a large chrome mesh grille and dual round headlights. It has five-spoke alloy wheels and is parked on a cobblestone street with a metal fence and trees in the background.

142

Titre de circulation italien

Italian title

Châssis n° 300122

Moteur n° 901/01 900268

✓ Une des toutes premières Porsche 911

One of the earliest Porsche 911s

✓ Série 0,

à empattement court

Series 0, short wheelbase

✓ Véritable légende automobile

Truly legendary car

€ 60 000 / 80 000

122^e 911 construite / the 122nd 911 built

1964 PORSCHE 911

S'il est une légende automobile, c'est bien la Porsche 911. A tel point que, 46 ans après sa sortie, elle vient tout juste de s'offrir une nouvelle jeunesse: la génération 2011 est la sixième de ce mythe roulant... Il faut donc qu'elle soit bien née, ce qui n'est guère étonnant car elle a de qui tenir: la 356 en pose déjà les bases, mais la nouvelle voiture dévoilée en 1963 apporte des innovations radicales. Sous une forme plus moderne, elle cache un moteur beaucoup plus élaboré: de quatre cylindres culbutés, on passe à six cylindres quatre arbres à cames en tête, toujours disposés à plat en porte-à-faux arrière et refroidis par air. Pour une cylindrée de 2 litres, la puissance de 130 ch permet de dépasser 210 km/h et de couvrir le km départ arrêté en 29,3 secondes. La famille Porsche est évidemment très présente dans ce projet: Ferry Porsche en dirige l'orientation, son neveu Ferdinand Piëch participe à l'étude du moteur et son fils «Butzi» s'occupe de la carrosserie, le tout avec la collaboration d'Erwin Komenda, déjà très impliqué dans la 356. La voiture est présentée en septembre 1963, au Salon de Francfort

If any car can be called a legend, it's the Porsche 911. So much so that, 46 years after it first appeared, it has just come up with the latest offspring: the 2011 range is the sixth generation of this mythical machine...It started strongly, something which isn't surprising given where it came from : the 356 had already laid the foundation, but the new car, unveiled in 1963, featured radical innovations. Beneath a more modern body, it hid a much more elaborate engine : still flat and positioned at the rear, and air-cooled, but from four cylinders with push-rods, it had become a six cylinder overhead cam set-up. The 2 litres provided 130bhp which enabled the car to reach speeds of over 210km/h and to cover a km from a standing start in 29.3 seconds. The Porsche family was very involved in the project : Ferry Porsche supervised, his nephew Ferdinand Piëch took part in the development of the engine and his son « Butzi » was in charge of the bodywork, in collaboration with Erwin Komenda, who had been very involved in the 356. The car was launched in September 1963 at the Frankfurt

sous l'appellation 901, mais la production des modèles de série va commencer un an plus tard. Entretemps, elle est devenue 911 sous la pression de Peugeot qui se réserve les chiffres à 0 central. La voiture que nous présentons est une de premières 911 produites, portant le n° de châssis 122. Une attestation délivrée par Rolf Eckert, de Porsche, précise qu'elle est sortie en décembre 1964, donc moins de six mois après les premiers exemplaires. Elle appartient à la série 0, qui se caractérise notamment par un empattement court: 2,21 m au lieu de 2,27 m à partir de 1968. Elle a été achetée il y a plusieurs années par son actuel propriétaire à un notaire très connu en Sicile, qui en aurait lui-même fait l'acquisition en 1991 auprès de Marco Marinello chez le spécialiste Porsche Elevenparts. Le propriétaire, qui indique que la voiture est dotée d'une préparation «GTS», a participé à plusieurs reprises à la rétrospective de la Targa Florio. Cette Porsche, que les connaisseurs appellent 901, est en effet éligible pour de nombreuses épreuves historiques. En plus de l'attestation mentionnée plus haut, elle est accompagnée d'un certificat de la commission technique de l'ASI italien et de son passeport technique FIA. Son ancienneté dans la série des 911 en fait une voiture rare et extrêmement convoitée des amateurs.



Motor Show with the name 901, with production not starting until a year later. In the meantime, it became the 911, after protests from Peugeot who had rights to numbers with 0 in the middle. The car on offer is one of the very first 911s produced, carrying chassis number 122. A certificate, issued by Porsche's Rolf Eckert, states that it left the factory in December 1964, which is less than six months after production began. It is a series 0, characterised notably by a short wheelbase : 2,21 m which became 2,27 m from 1968. It was bought several years ago by the current owner from a renowned solicitor from Sicily who had bought it in 1991 from Marco Marinello of the Porsche specialists Elevenparts. The owner advises that the car is « GTS » prepared, and has taken part several times in the retrospective of the Targa Florio. This Porsche, that experts call a 901, is eligible for numerous historic events. In addition to the certificate mentioned above, it also comes with a certificate from the technical commission of the Italian ASI, and has FIA papers. Its seniority in the long line of 911s makes this a rare and extremely coveted car amongst enthusiasts.



143

**Titre de circulation
français**
French title
Châssis n° SRX 2487

✓ Prestige de la marque
*A very prestigious
brand*
✓ Confort et raffinement
Comfort and refinement
✓ Intérieur
magnifiquement patiné
*Interiors have a most
impressive patina*

€ 12 000 / 18 000
Sans réserve
No reserve

1967 ROLLS ROYCE Silver Shadow

L'actuelle propriétaire tient cette Rolls Royce Silver Shadow de son père, qui lui-même en avait fait l'acquisition dans les années 1990. Auparavant, la voiture avait été livrée neuve à la Franco-Britannic, à Levallois. Voiture de maître, elle a été peu utilisée ces dernières années, mais régulièrement mise en route pour éviter que la mécanique ne souffre d'un manque de fonctionnement. De couleur grise rehaussée d'un élégant liseré rouge, elle accueille les occupants dans un intérieur en cuir rouge superbement patiné, complété des belles tablettes équipant les places arrière. Faisant partie de ses rares premières séries de Silver Shadow, elle comporte le tableau de bord première version, plus plaisante que la version qui a suivi.



The current owner inherited the Rolls-Royce Silver Shadow on offer from his father, who had himself acquired the car in the 1990s. Originally the car was delivered new to Franco-Britannic, in Levallois. A car for special and occasional use, this Silver Shadow has been used very sparingly in recent years, but regularly enough to keep the mechanicals from suffering from a lack of use. Painted a subtle grey with an elegant red coachlining, the car's interior welcomes occupants to a set of plush red leather seats with lovely patina and which complement beautifully the picnic trays fitted to the rear of the front pair of seats. As a rare first generation Silver Shadow, the car features the dashboard from that period, which is decidedly more pleasant than the version that followed.



144

**Titre de circulation
français**
French title
Châssis n°
DCX 06651

✓ Désirable combinaison
de couleur
*Desirable color
combination*
✓ Ex Maison Christian
Dior SA
✓ Intérieur superbement
patiné
*Interior displaying
superb patina*

€ 14 000 / 18 000
Sans réserve
No reserve

1983 ROLLS-ROYCE Silver Spur – Ex Maison Christian Dior SA

Apparue en 1965 la Rolls-Royce Silver Shadow eut une longue descendance avec la Silver Shadow II en 1976 et la Silver Spirit en 1980. Présentée en même temps, la Silver Spur en était une version allongée au bénéfice du confort des passagers arrière.

La voiture présentée, une Silver Spur livrée neuve par British Motors à Monaco à la société Christian Dior à Monte Carlo, a commencé sa carrière comme voiture de prestige de la célèbre maison de couture. Cédée par la suite à une résidente de la Principauté, elle fut achetée par le précédent propriétaire au décès de celle-ci. Notre vendeur acheta la voiture il y a un an lors de notre vente «Automobiles sur les Champs». Il s'agit donc d'une quatrième main. On note qu'elle a bénéficié d'une révision récente avec changement des plaquettes de frein, remplacement des durites de direction assistée, changements du joint de collecteur d'échappement côté droit (factures). La batterie est neuve. Elle est peinte en noir avec filets blancs, toit vinyle noir, intérieur en cuir rouge et moquette rouge. La sellerie présente une belle patine. La voiture, examinée par l'expert Alexis Delicourt, est accompagnée de sa carte grise française normale et d'une pochette contenant le manuel de l'utilisateur et le carnet d'entretien (Sale and Service Handbook).



Released in 1965 the Rolls-Royce Silver Shadow had many descendants with the Silver Shadow II in 1976 and the Silver Spirit in 1980.

Presented at the same time, the Silver Spur was a longer version of the Silver Spirit, greatly benefitting the comfort of backseat passengers. The car presented here, a Silver Spur, was delivered new by British Motors in Monaco to the company Christian Dior in Monte Carlo, and started its career as a luxury car for the famous fashion house. Subsequently transferred to a resident of the Principality, upon their death it was bought by the previous owner. The vendor bought the car a year ago at our sale "Automobiles sur les Champs". It is therefore a fourth-hand car. It should be noted that it has been serviced recently, with the brake pads being changed, power steering hoses replaced, right hand side exhaust manifold gasket replaced (novices provided). The battery is new. It is painted black with white stripes, a black vinyl roof, red leather interior and red carpet. The leather upholstery has a lovely finish. The car, which has been examined by the expert Alexis Delicourt, comes with its normal French carte grise (car registration document) and a folder containing the user manual and the maintenance log (Sale and Service handbook).



145

**Carte grise française
de collection**

French title

Châssis n° DB6/2472/R

Moteur n° 400/2376

✓ Entretien suivi,
très belle présentation
*Proper maintenance
and in very good
condition*

✓ Direction assistée
Power Steering

✓ Plus spacieuse que
ses devancières
*More spacious than
its predecessors*

€ 90 000 / 130 000

Achetée à Aston Workshop / An Aston Workshop purchase

1966 ASTON MARTIN DB6

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. Dernière héritière de la ligne créée par Touring, la DB6 offre l'avantage d'un habitacle plus spacieux que celui de ses devancières. Elle comporte toujours le splendide six cylindres double arbre qui ajoute un bruit envoutant à ses 285 ch.

De teinte rouge «Dubonnet» avec intérieur cuir noir, conduite à droite, la DB6 que nous présentons a été mise en fabrication le 1er février 1966 et livrée le 21 du même mois au distributeur Eton Motor Group, pour la remettre à son premier propriétaire, G. Mason-Styrton, dans le Surrey. Elle était alors dotée — et l'est toujours — d'une boîte automatique Borg-Warner, d'un différentiel autobloquant, de roues



Made famous by the legendary James Bond as well as by their dynamic qualities, the Aston Martin DB series combined the elegance of a classy British home with beautiful Italian lines and a nicely powerful and gutsy engine. Last heir to the line created by Italian design house Carrozzeria Touring, the DB6 had the advantage of a more spacious interior than its predecessors, though the motive power still remained the bewitching and splendid six-cylinder dual overhead cam engine developing 285bhp.

'Dubonnet' red in colour, with black leather interior, this right-hand-drive DB6 rolled out of the factory on the 1st of February 1966, and was delivered on the 21st of the same month to dealer Eton Motor Group, for them to hand over the car to its original owner, G. Mason-Styrton, from Surrey. The car featured a Borg-Warner



à rayons chromées, d'une vitre arrière chauffante, d'une antenne électrique, de papillons de roues à trois oreilles et d'un avertisseur spécial avec inverseur. Depuis, elle a été équipée d'une assistance de direction et d'un autoradio stéréo Sony avec trois haut-parleurs, posés en 2001 par «The Aston Workshop», en Angleterre. La voiture est accompagnée d'un important dossier de factures, depuis les années 1970 jusqu'à 2010, témoignant d'un entretien suivi. Entre 1979 et 1983, les travaux ont été effectués au garage Aston Martin Hyde Vale à Londres, puis chez Aston Workshop. En 1997/1998, elle a bénéficié d'une importante remise à niveau avec remplacement d'un grand nombre de pièces, comme des éléments de freins, les tapis de sol... Elle comporte son V5 anglais ainsi qu'un contrôle technique (MOT). C'est une voiture en bel état, dont les propriétaires ont pris grand soin. Sur ce type de modèle, c'est particulièrement important.



automatic (which is what the car comes with even now), a limited-slip differential, chrome spoke wheels, a rear window heater, a power antenna, three-eared butterfly wheel nuts and a special horn. The car has since been equipped with power steering and a Sony three-speaker stereo system, all installed in 2001 at The Aston Workshop in the UK. The car comes with a impressive invoice file, from 1970 to 2010, reflecting the thorough servicing and maintenance procedure followed. Between 1979 and 1983, work was carried out by the Aston Martin Hyde Vale garage in London, and then at The Aston Workshop. In 1997/1998, it received a major overhaul with many parts replaced, including parts for the braking system, floor mats and else. It has a V5 English registration as well as a MOT technical control. Here's a car in a very good condition, whose owners have obviously taken great care of it, which is particularly important for this model series.



146

Sans titre de circulation, voiture de course
Without registration papers, racing car
Châssis n° 9

✓ Rare et belle
«Art Car», par un peintre reconnu
Rare and stunning “Art Car”,
by well-known artist

✓ Une des meilleures voitures du championnat GT3

One of the best cars of the GT3 championship
✓ Voiture opérationnelle à un prix très réaliste
Operational car at realistic price

€ 150 000 / 200 000

2008 ASTON MARTIN DBRS9 GT3, Art Car par Luis Salazar

En 2006, parallèlement aux catégories GT1 et GT2, la FIA lance un nouveau championnat européen, le GT3. Aston Martin est une des premières à mettre au point une voiture spécifique pour cette catégorie. Développée par Aston Martin et Prodrive, la DBRS9 est, comme la DBR9 en GT1, dérivée de la DB9 de route. Elle lui emprunte son V12 5,9 litres dont la puissance passe à 550 ch et bénéficie de nombreuses modifications au niveau de la caisse et des trains roulants: arceau-cage, panneaux de carrosserie en fibre de carbone, vitres latérales et arrière en polycarbonate, intérieur dépouillé, trains modifiés, suspension abaissée et affermie, boîte spéciale, entre autres. Le poids baisse de près de 500 kg par rapport à la DB9 de route, sur cette version produite à 26 exemplaires. Polyvalente et efficace, la DBRS9 va se révéler une redoutable compétitrice dans cette catégorie et, en 2009, un exemplaire de l'écurie française Hexis Racing remporte le championnat d'Europe.

La voiture que nous présentons est une DBRS9 qui a justement débuté sa carrière au sein de Hexis Racing, écurie créée en 2001/2002 par Michel Mateu et qui n'a cessé de progresser, prouvant une réelle compétence en la matière. En 2007, Hexis s'engage en GT3 avec deux DBRS9 et, en 2008, termine deuxième du championnat d'Europe avec la voiture présentée ici, qui décroche deux victoires et deux secondes places, d'après les informations fournies par l'actuel propriétaire.

En 2009, la voiture prend part au championnat GT belge Belcar et aux 24 Heures de Francorchamps où elle abandonne à la quatrième heure. En 2010, elle est engagée par l'écurie BRS Aston Martin Racing aux «Total 24 Hours of Spa», mais cette fois dans une livrée qui va la faire particulièrement remarquer, réalisée par un artiste de talent. L'actuel propriétaire avait à l'époque déclaré: «Nous avons décidé de nous inscrire dans la tradition des BMW aux 24 Heures du Mans, et de

The FIA introduced a new European championship, GT3, in 2006, to run alongside the GT1 and GT2 categories. Restricted to amateur drivers, this category is for GT cars that are closer to the production format than the more sophisticated GT1 and GT2 cars. Development is only allowed between racing seasons and not over the course of a season. Aston Martin was one of the first to prepare a car specifically for this category. Developed by Aston Martin and Prodrive, the DBRS9 was, like the DBR9 in GT1, derived from the DB9 road car. It took the V12 5.9-litre engine, the power increasing to 550bhp, and benefitted from numerous modifications to the body and the running gear including a roll cage, fibreglass body panels, side and rear windows in polycarbonate, stripped out interior, lowered and stiffened suspension and special gearbox. Twenty-six examples of this version were produced, each weighing almost 500kg less than the road-going DB9. Versatile and efficient, the car revealed itself to be a formidable competitor in this category, and in 2009, a DBRS9 from the French Hexis Racing team won the European championship. The car on offer is a DBRS9 which began its career at Hexis racing, forming part of the team created in 2001/2002 by Michel Mateu. Continuously developed since then, it has proved very competitive. In 2007, Hexis took part in GT3 with two DBRS9s and in 2008 finished second in the European championship in this car, landing two victories and two second places, according to information provided by the current owner. In 2009 the car took part in the Belgian GT championship Belcar and in the '24 Heures de Francorchamps' where it retired after four hours. In 2010 it was taken on by the BRS Aston Martin Racing team to compete in the 'Total 24 Hours of Spa', this time in striking livery created by a talented artist. The present owner said at the time: “We have decided to continue the BMW Le





présenter une Art Car. Nous avons confié la décoration de notre Aston Martin DBRS9 à l'artiste contemporain Luis Salazar.» D'origine basque espagnole, ce peintre est arrivé à Liège en 1966, à l'âge de dix ans, ses parents ayant fui l'Espagne franquiste. Il y est resté et a développé son art abstrait, réussissant à se forger une réputation internationale. Cultivant les teintes vives, il les juxtapose en un jaillissement lumineux et coloré. Il vit aujourd'hui de son art, qu'il expose régulièrement. Il a été décoré Chevalier des Arts et des Lettres en janvier 2011 par le Consul de France à Liège. Le résultat de son travail sur la DBRS9 est saisissant. Luis Salazar a parfaitement su adapter sa peinture à la voiture et à la vitesse, qui transforme les couleurs. C'est une réalisation extrêmement originale, par un peintre de renom. Sur le plan technique, la voiture vendue, parfaitement opérationnelle, est aux spécifications 2010. Le moteur a parcouru 1 200 km depuis révision, sachant que celles-ci ont lieu au bout de 6 000 km, obligatoirement chez Prodrive, ce qui permet de suivre l'historique des pièces. La boîte a couvert 600 km (8 000 km avant révision) et, avant les «Total 24 Hours», l'arbre de transmission, les cardans et les rotules étaient neufs. Elle est vendue avec un lot de pièces: vingt jantes dont deux trains montés en pneus Michelin; un arbre de transmission (2 heures); des pièces de carrosserie 2008 (jupes latérales et becquet avant); un jeu de phares; des disques et mâchoires de freins (4 heures); un jeu de cardans (6 heures). Cette DBRS9 est une des rares voitures de compétition à combiner la recherche de la vitesse avec celle de la beauté abstraite. Une opportunité qui se présente rarement.

Mans 24 Hours tradition, and present an Art Car. We gave the task of decorating our Aston Martin DBRS9 to the contemporary artist Luis Salazar.” Originally from the Basque region of Spain, this painter arrived in Liège in 1966 at the age of ten, his parents having fled Franco’s Spain. He remained there and became an abstract artist, forging an international reputation. His art uses strong tones, juxtaposed in a burst of light and colour. He works as an artist today, exhibiting regularly. He was awarded the ‘Chevalier des Arts et des Lettres’ in January 2011 by the French Consul in Liège. The result of his work on the DBRS9 is striking. Luis Salzar has adapted his painting perfectly to the car and to speed which transforms the colours. It is an extremely original creation, by a renowned artist. On the technical side, the car is fully operational, to 2010 specifications. The engine has run 1,200km since being serviced, which will have taken place after 6,000km, compulsorily at Prodrive, making it possible to keep a record of the work. The gearbox has covered 600km (8,000 km before service) and, before the ‘Total 24 Hours’ the transmission shaft, universal and ball joints were new. It is sold with one lot of spare parts: twenty wheels with two sets fitted with Michelin tyres ; a transmission shaft (2 hours) ; pieces of 2008 bodywork (side skirts and front spoiler); a set of headlights ; brake discs and shoes (4 hours) ; a set of universal joints (6 hours). This DBRS9 is one of the rare competition cars to combine the pursuit of speed with an abstract beauty. An opportunity which rarely arises.



LA TRIUMPH DE JOHNNY HALLYDAY

LOT 147



Johnny Hallyday et son ami Jean Basselin, propriétaire de la moto © Jean Basselin

© 2007

Titre de circulation français**French title**

Cadre / Frame:

SMTTC398RM3165086

Moteur / Engine:

R165766

✓ Provenance mythique et historique limpide
Of very special provenance with a well-recorded history

✓ Préparée par le meilleur atelier français dans la spécialité
Prepared by the best French Triumph specialist

✓ Etat irréprochable et faible kilométrage
In perfect condition, with very low mileage

€ 15 000 / 20 000

2003 TRIUMPH Thunderbird Sport 900 – Ex Johnny Hallyday

La Triumph 650 Thunderbird bicylindre est apparue en 1949 et fut rendue célèbre car elle était la monture de Marlon Brando dans «L'équipée sauvage». La T-Bird réapparaît en 1995 sous la forme que nous présentons mais motorisée par un 3 cylindres de 885 cm³ développant 70 ch. La moto présentée a été achetée neuve par le célèbre chanteur Johnny Hallyday et préparée

à sa demande par Mécawin (facture). Elle totalise seulement 8200 km d'origine. Le moteur a reçu une rampe de carburateurs compétition Keihin FCR 39 coiffés de filtres à air K&N et de silencieux en inox. Les durites de freins ont été remplacées par des modèles compétition en inox également. Les jantes chromées ont été remplacées et chaussées récemment de pneus neufs «Dunlop Mutant». Le guidon est du type US un peu plus haut, type corne de vache.

Le carter de chaîne a été redessiné par Mécawin. Les rétroviseurs sont de type «Ascot» et les clignotants en aluminium de type «Tracker». Cette superbe motocyclette méticuleusement préparée et entretenue figurera certainement auprès d'un amateur de la marque ou d'un fan de Johnny. Une copie de la carte grise originale au nom de Jean Philippe Smet dit Johnny Hallyday est disponible dans le dossier.

«Cette moto-là, mon vieux, elle est terrible!»

The Triumph Thunderbird 650 twin was launched in 1949 and was made famous as Marlon Brando's bike in the mythical 1953 movie "The Wild One". The T-Bird reappeared in 1995, but this time it was powered by a 885cc triple that developed 70bhp. The bike on offer was bought new by legendary French rock star Johnny Hallyday and was specially prepared for him by the famous French Triumph specialist Mécawin (the invoice can be seen). The bike has barely covered 8,200km (a little over 5,000 miles) since new. The engine has been 'breathed upon' with competition Keihin FCR 39 carburetors, along with K & N air filters, plus the addition of stainless steel exhausts. The brake hoses have also been replaced with racing stainless steel ones. The chrome wheels have been replaced recently and now sports Dunlop Mutant tyres. The US-type handlebar is slightly higher, and is 'cow horn' shaped. The chain guard was redesigned by Mécawin too. The rear-view mirrors are Ascots and the aluminum indicators are from Tracker. This beautiful motorcycle has been meticulously prepared and maintained and will surely be treasured by fans of either Triumph or Johnny Hallyday. A copy of the original registration certificate on behalf of Jean Philippe Smet (Johnny Hallyday's real name) is also available in the file.



148

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n° AM 116282

Moteur n° AM 116882

✓ historique continu,
voiture très suivie
*Proper history, well-
maintained car*

✓ Modèle encore
sous-coté
Model still underrated
✓ Bel état d'origine
Good original condition

€ 26 000 / 34 000

Troisième main, livrée neuve en France / *Third hand, delivered new in France*

1972 MASERATI Indy 4200 Coupé

Cette Indy 4,2 litres a été livrée neuve à Robert Consten, frère de Bernard Consten, le pilote fameux. Il l'a conservée jusqu'en 2000, date à laquelle il l'a cédée à un amateur, propriétaire-récoltant en Indre-et-Loire. C'est à lui que l'a achetée l'actuel propriétaire, cette Maserati Indy n'ayant donc eu que trois propriétaires différents (cf copie des cartes grises). Le compteur affiche 69 500 km, ce qui semble être le kilométrage réel compte tenu de l'historique suivi de la voiture et de son bel état d'origine. De couleur orange foncée et riche d'un très bel intérieur d'origine, elle est équipée de la climatisation, et l'autoradio d'origine Maserati sera remonté avant la vente. Elle est équipée de son moteur d'origine et elle est accompagnée d'un important dossier de factures témoignant de divers travaux dont les plus importants concernent une réfection de la distribution (rodage de soupapes, rectification guides et sièges), des carburateurs et de l'allumage. Les pneus sont neufs. D'un point de vue cosmétique, un voile de peinture il y a plus de dix ans a suffi à maintenir la voiture dans un très bel état de présentation, rare sur ce modèle. Voiture mal connue, l'Indy jouit encore d'une cote raisonnable, compte tenu de ses performances et de son raffinement.



This 4.2-litre Indy was delivered new to Robert Consten, the brother of Bernard Consten, the famous rally driver. He owned the car till 2000, when it was sold to an amateur vineyard owner in Indre-et-Loire. It is from him that the current owner bought the car, thus this Maserati Indy has had only three different owners from new (the vehicle registration booklet attests this). The counter shows 69,500km (a little over 43,000 miles), which seems to be the actual mileage given the exact historical tracking of the car and its fine original condition. Dark orange in color with a beautifully original interior, the Indy is equipped with air-conditioning and a Maserati radio that will be installed before the sale. The car is matching numbers and comes with an impressive invoices file showing various repairs, the most important being that of an overhaul of the distributor (polishing of the valve seats and guides), the fuel and ignition systems. The tyres are all new. From a cosmetic point of view, a coat of paint sprayed more than ten years ago has been enough to keep the car in a beautiful state, which is rare on this model. The Indy is an underrated car with impressive performance and very fine refinement that deserves more than a second look.



149

**Titre de circulation
français**

French title

N° de série:

B 20 S # 3195

N° moteur: #3802

✓ La meilleure des B20

The best of the B20s

✓ Modèle préparé
avec soin

*Car carefully restored
and prepared*

✓ Eligible à de
nombreuses épreuves
historiques

*Eligible for many
historical events*

€ 75 000 / 95 000

1954 LANCIA Aurelia B 20 GT 4° Série

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 et sans remonter jusqu'aux Lambda et Dilambda d'entre les deux guerres les Aurelia des années 50 étaient des automobiles étonnamment moderne qui reflétaient la personnalité de Vincenzo Lancia et de ses ingénieurs de talent.

L'Aurelia était née, discrètement habillée en berline, en 1950, très vite, 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, l'homme qui avait déjà proposé aux américains le Speedster Porsche et qui allait leur proposer la Mercedes 300 SL.

Lancia, from the very beginning and till the brand came under the control of Fiat, have always been very exclusive, intelligent and somewhat different, with the Lambda and Dilambdas of the inter-war period and the Aurelias of the 1950s were all very innovative cars that reflected the personality of founder Vincenzo Lancia and his talented engineers. The Aurelia was born as a conservative saloon in 1950, but the following year an elegant coupe derivative was launched, and which was turned into a rakish spider in 1954 for the U.S. market under the leadership of importer Max Hoffman, the man who had already launched in the U.S. the Porsche Speedster, followed by the Mercedes 300 SL.



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 ou 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. Pour parfaire l'équilibre des masses la boîte de vitesses et l'embrayage étaient accotés au différentiel ainsi que les freins à l'arrière. A partir de la 4ème série la B20 fut équipée d'un essieu de type de Dion. La B20 se déclina en six séries.

La voiture présentée est une rare et désirable 4ème série, conduite à droite, restaurée dans sa teinte originale dans les excellents ateliers milanais KCA en 1986, spécialisés dans les Lancia. Un collectionneur turinois l'acheta et participa à quelques rallyes et au Monte Carlo historique. Après quelques années, elle fut remise dans un garage sec et remise en route fin 2007. Le moteur fut alors refait (pistons et chemises et arbres à came spéciaux) chez un autre spécialiste Lancia de Turin, l'Officina Travagin, et le réservoir d'essence traité anticorrosion. La voiture a ensuite été vendue sous le marteau d'Hervé Poulain et a rejoint une importante collection française de Lancia. La carrosserie est très saine récemment repeinte et les ajustements des ouvrants très jointifs, la peinture est très belle. Les pare-chocs et les enjoliveurs sont fournis avec la voiture. On redécouvre de nos jours les vraies Lancia et leur sophistication technique. Cette B20 donnera bien du plaisir à son prochain propriétaire. Elle est éligible dans nombre de compétitions historiques, comme les Mille miles, le tour auto et le Monte Carlo historique.

The heart of the Aurelia was an engine whose architecture would become a classic – which prestige carmaker today worth its salt does not have a V6 engine in its range? The suspensions too were very innovative, especially at the front where the shock absorbers and coil springs were housed in a vertical tube that acted as the steering pivot too, making wheel travel perfectly vertical. And for the perfect front/rear weight distribution, the gearbox and clutch were housed with the differential and the brakes at the rear. The fourth series of the B20 innovated with a de Dion type rear axle. The B20 eventually had six series.

The car on offer is a rare and desirable fourth series, in right-hand-drive form, restored to its original color in the excellent Lancia specialist workshops of KCA Milan, in 1986. A Turin-based collector bought the car and participated in several rallies, including the Monte Carlo Historique. After a few years, the car was put away in a dry garage and was eventually restarted in late 2007. The engine was then rebuilt (pistons and camshafts) by another Lancia specialist in Turin, Officina Travagin, and the fuel tank corrosion was treated. Sold by Artcurial in 2008 the car joined a large French collection of Lancias. The body is in very good state, the paintjob is still really superb. The interior has been redone and is in good condition. Bumpers and wheel caps are provided. Looking at the B20 you realise the technical sophistication of the Lancias of the period and we are sure that this car will give much pleasure to its next owner. It is eligible in many historic competitions, such as the Mille Miglia, the Tour Auto and the Monte Carlo Historique.



150

Titre de circulation français
French title
Châssis n°
VF1C0630P14316491

✓ Voiture très originale
Very original car
✓ Signature Lecoq !
Signed by Lecoq!
✓ Excellent état, futur
Collector
*Excellent condition,
future collector's car*

€ 4 000 / 8 000
Sans réserve
No reserve

1996 RENAULT Twingo Lecoq

Dans le monde de l'automobile ancienne, André Lecoq a su se faire un nom sans équivalent. Son activité ne s'est pas bornée à la restauration, puisqu'il s'est même lancé dans la modification de certains modèles. Parmi eux, la Renault Twingo, pour laquelle il a conçue une finition haut de gamme, assortie de teintes inspirées de certaines Bugatti. La production de cet exercice de style, vendu à l'époque 7 620 € en plus des 9 970 € de la voiture neuve, est estimée à moins de 50 exemplaires. La voiture que nous présentons bénéficie de cette préparation spéciale qui comporte notamment: intérieur en cuir rouge ; accoudoir central cuir avec vide-poche doublé alcantara; ciel de toit, dos de siège arrière et plage arrière en alcantara; peinture latérale d'une découpe «style Bugatti»; insert peint en imitation loupe d'orme; moquettes beige avec passepoils rouges; jantes alu à rayons style Bugatti. La voiture bénéficie en outre d'un toit ouvrant sur toute la longueur du pavillon et d'une boîte «easy», avec embrayage hydraulique automatique. Le compteur affiche 67 000 km d'origine. Outre les travaux d'entretien habituels, cette Twingo très spéciale a bénéficié d'un remplacement des disques avant à 49 013 km et des amortisseurs, freins arrière et échappement à 51 133 km. Elle est en excellent état de présentation et son contrôle technique est vierge.



In the world of vintage cars, André Lecoq has managed to earn an unrivalled reputation. His activity is not limited to restoration work, since he also begun modifying some models. One of them is the Renault Twingo, for which he has designed a top-of-the-line finish in colours taken from certain Bugattis. The production of the exercise in style, sold at the time for € 7,620 on top of the € 9,970 for the new car, has been estimated at less than 50 examples. The car we are proposing has undergone this special preparation that notably includes: red leather interior; central leather armrest with alcantara-lined side pocket; sunroof; back of rear seat and rear section in alcantara; painted bonnet grills and sides painted with Bugatti-style outline; painted insert in elm burr imitation; beige carpeting with red trim; aluminium rims with Bugatti-style spokes. The car also has a sunroof running the full length of the roof and an "easy" transmission with automatic hydraulic clutch. The original odometer reads 67,000 km. In addition to the traditional maintenance work, this very special Twingo has benefited from the replacement of the front disks at 49,013 km and the shock absorbers, rear brakes and exhaust at 51,133 km. It is in excellent condition and its roadworthiness record is clear.



**Titre de circulation
français**
French title
châssis:
WPOZZZ93ZCS000479

✓ La plus aboutie
des 930
The most advanced 930
✓ Superbe état d'origine
*Superb original
condition*
✓ Entretien suivi
*Continuous service
history*

€ 36 000 / 46 000

1982 PORSCHE 930

Présentée au salon de Paris 1973, la Porsche 930 Turbo est commercialisée à partir de 1974. Le moteur de 3,0L est hérité en partie du moteur de la Carrera RS 3,0L. Avec l'adjonction d'un turbocompresseur KKK, c'est la version la plus musclée de la 911 affichant à l'époque 260 cv DIN. En 1977, la 930 gagne 300 cm³ et 40 cv, mais elle prend aussi un peu de poids. Les équipements plus complets et l'amélioration de l'insonorisation en sont responsables. La 930 continue à se bonifier avec l'âge avec notamment l'adaptation d'un nouveau système d'injection et l'adoption de jantes arrière plus larges afin d'améliorer la tenue de route. La voiture que nous présentons est «Blanc Grand prix» intérieur noir. Equipée de la boîte quatre vitesses, la voiture à été vendue neuve par Sonauto et entretenue depuis par Jean Dizier, concessionnaire de la marque à Paris. Elle affiche 115700 km au compteur. C'est une troisième main, elle est équipé d'un toit ouvrant électrique et son carnet d'entretien est à jour et ses manuels de bord et un dossier de factures accompagne la voiture.



First shown at the Paris Motor Show in 1973, the Porsche 930 Turbo went on sale in 1974. The 3-litre engine was derived in part from the engine used in the Carrera RS 3.0L. With the addition of the KKK turbocharger, it was the most powerful version of the 911, boasting 260bhp DIN. In 1977, the 930 gained 300 cc and 40hp, but also a little extra weight, due to the improved sound-proofing and more comprehensive equipment. The hydraulic clutch was also more civilised. The suspension benefitted from new anti-roll bars, firmer shock absorbers and larger diameter rear torsion bars. The 930 continued to improve with age, particularly with a new adapted fuel injection system, and wider rear wheels to improve road-handling. The car that is offered is "Grand Prix white" with a black interior. It is a four-speed model sold new by Sonauto and maintained since then by Jean Dizier, the marque dealer in Paris. It is third hand and is fitted with an electrically operated roof. It comes with its up to date service book, manuals and a file of invoices.



152

Titre de circulation français

French title

Châssis : # 305314 DN

✓ Exceptionnelle combinaison de performances et de raffinement
Exceptional combination of performance and sophistication

✓ Symbole du luxe automobile des années 60
Quintessential luxury car from the 1960s

✓ Un véritable salon roulant, incroyablement spacieux
A real touring car, incredibly spacious

€ 10 000 / 12 000

1963 JAGUAR MK X

Cinq personnes à 200 km/h, dans un confort d'exception : tel aurait pu être le slogan accompagnant la Jaguar MkX lors de son lancement en 1961. Pour ce modèle, William Lyons n'avait lésiné ni sur la technique, ni sur l'équipement : suspension à quatre roues indépendantes, freins à disques, direction à assistance variable ... De plus, elle bénéficiait des 265 ch du moteur Type E, ce qui en faisait un remarquable cocktail de performances élevées et d'impeccable comportement. L'intérieur était richement doté, en témoignent les garnitures bois abondantes, ou encore les sièges et contreportes en cuir. La voiture de la vente est à conduite à droite et est régulièrement entretenue. Les freins ont été refaits récemment et le train avant réglé. Elle est équipée d'une boîte mécanique et d'un overdrive. Les vitres sont électriques et elle est montée avec des Michelin XWX. Le cuir est d'origine ainsi que le ciel de toit en laine beige. Les tapis en laine grise sont bordés de cuir rouge. Le chrome du pare-chocs arrière et certaines boiseries sont à refaire, un dossier de factures, un manuel de bord et une revue technique suivent la voiture. Le tableau de bord est équipé d'une radio d'époque Becker Europa. Cette Jaguar est souple et silencieuse, est très agréable à conduire.



An exceptionally comfortable five-seater capable of 200km/h: this could have been the slogan for the Jaguar Mk X when it was launched in 1961. With this model William Lyons made sure that no expense was spared, either technically or in the car's specification: independent suspension all round, disc brakes, power steering. Moreover it boasted a 265 bhp E-Type engine, providing a heady mix of superior performance and impeccable handling. The interior is lavishly appointed, resplendent in wooden trim, picnic tables with courtesy mirrors, and leather upholstery on the seats and doors. The car in the sale is right hand drive and has been regularly maintained. The brakes have been refurbished recently and the front suspension overhauled. It has a manual gearbox with overdrive, electric windows and is fitted with Michelin XWX tyres. The leather interior and beige fabric headlining are original, and the grey wool carpets are bordered with red leather. The rear chrome bumpers and some of the woodwork require attention. The car comes with a file of invoices, owner's manual and a technical appraisal. There is a period Becker Europa radio fitted in the dashboard. This Jaguar is smooth and silent and very enjoyable to drive.





**COLLECTION
D'UN PASSIONNÉ
D'AMÉRICAINES
SUCCESSION PATRICK LEVY**

**COLLECTION OF
AMERICAN CARS
PATRICK LEVY'S ESTATE**

LOTS 152 ► 168



© Ch. Bedei

Qu'elle soit à deux, trois ou quatre-roues, Patrick Levy était un passionné de mécanique avant tout. Il possédait un bagage technique riche, acquis au fil des années.

À l'adolescence, il découvre les plaisirs de la moto et passe ainsi de longues années dans le milieu de la compétition tout-terrain, pendant lesquelles il prépare lui-même ses machines pour les rendre plus performantes, allant même jusqu'à fabriquer sa propre moto de course. Puis il découvre le monde de la voiture et plus particulièrement celui des voitures américaines.

Amateur éclectique, il montre cependant un net penchant pour celles arborant l'emblématique moteur V8, qu'il aime avant tout écouter en roulant. Ce n'est pas la vitesse qui l'attire particulièrement, mais simplement le plaisir de conduire. Il parcourt ainsi des milliers de kilomètres chaque année au volant de ses différentes voitures pour aller à la rencontre d'autres passionnés, à travers la France et l'Europe. Il est également très investi dans le milieu parisien de la voiture américaine.

Il aimait également les véhicules à l'esthétisme décalé, recherchant le plaisir de rouler « différent », et cela le mènera jusqu'à s'intéresser aux engins à trois-roues.

Les véhicules présentés aujourd'hui représentent une petite partie de la collection accumulée au fil des années.

Whether it had two, three or four wheels, Patrick Levy was above all passionate about engineering. He acquired extensive technical knowledge over the years.

When he was growing up, he discovered the fun of motorcycles, and spent many years competing in off-road events. During this time, he prepared his bikes himself, going so far as to build his own race bike. Then he discovered the world of cars and in particular, American cars. An eclectic enthusiast, he had a real penchant, however, for those machines sporting the emblematic V8 engine, which he loved to hear the sound of while driving. It wasn't speed that captivated him, but the pleasure of driving. He travelled thousands of miles every year at the wheel of his various cars to meet other enthusiasts across France and Europe. He was also very involved in the American car scene in Paris.

He also loved vehicles that were out of the ordinary, looking for the pleasure to be had from driving something different, and this led him to get involved in three-wheeled machines.

The vehicles offered today represent a small part of the collection that had been accumulated over the years.

153

Titre de circulation français
French title
French car registration
Châssis n°
1B7FD14U5HS334073

✓ Homologué en France
Roadworthy in France
✓ Look ravageur
Amazing look
✓ Rare dans cet état
Rare in this condition

€ 8 000 / 12 000
Sans réserve
No reserve

1987 DODGE Ram D-150 Pick-up

Ford a son modèle F, et Doge son Ram. Eternels rivaux, ces deux pick-up constituent à eux seuls une bonne part du parc automobile américain, friand de ces «trucks» robustes, commodes et correspondant parfaitement aux grands espaces d'Outre-Atlantique. Chez Dodge, l'appellation Ram («Bélier»), clin d'œil à l'emblème de la marque, apparaît en 1981 sur la «D Series» née en 1961. Les désignations «D» et «W» sont conservées, pour les modèles à deux et quatre roues motrices respectivement. Quant au chiffre, 150 correspond à une charge utile de 500 kg, 250 à 750 kg et 350 à une tonne. Le Dodge Ram que nous présentons est un D-150 homologué en France en véhicule utilitaire, refait par Patrick Levy qui, en grand amateur de voitures américaines, voulait qu'il soit en très bon état de carrosserie. La peinture a été complètement refaite, la benne ayant bénéficié d'un traitement spécial antichoc et antidérapant. Les feux avant et arrière sont neufs. Il est équipé d'un moteur 5,2 litres V8 développant 140 ch, accolé à une boîte automatique, ce qui lui donne une excellente aptitude à tracter et aux déplacements tous chemins. Compte tenu de sa vocation utilitaire, il est rare de trouver un tel véhicule dans un si bel état ce qui, ajouté à son allure ravageuse et son homologation française, le rend particulièrement attractif.

Ford has its model F, and Dodge its Ram. These two pick-ups and eternal rivals alone represent a good share of American cars, as these tough, practical trucks, well-suited to the great distances across the Atlantic are very popular. At Dodge, the name Ram refers to the manufacturer's emblem, which appeared in 1981 on the "D Series" created in 1961. The "D" and "W" designations were kept for the models with two and four-wheel drive respectively. The number 150 corresponds to a payload of 500 kg, 250 to 750 kg and 350 to one ton. The Dodge Ram we are proposing is a D-150 roadworthy in France as a commercial vehicle, overhauled by Patrick Levy, a great fan of American cars, who wanted the bodywork to be in very good condition. The paintwork has been completely redone, and the bed of the truck has had a special shock and skid-proof treatment. The front and rear lights are new. It is equipped with a 5.2-litre V8 engine reaching 140 hp, hooked up to an automatic transmission which gives it an excellent towing and all-terrain capacity. Since it is a working vehicle, it is rare to find this type of truck in such good condition, not to mention its amazing look and French roadworthiness, which make it particularly attractive.



154

Titre de circulation
français

French title

Châssis n°
2G1FP22K8X2118248

✓ Nom mythique

A mythical brand

✓ Voiture homogène et
agréable

*A homogeneous and
pleasant design*

✓ Présentation de
qualité

In very good condition

€ 5 000 / 8 000

Sans réserve

No reserve

1999 CHEVROLET Camaro V6 Coupé découvrable

Le succès de la Ford Mustang sortie en 1964 va faire réfléchir la General Motors, tout autant que celui des muscle cars emmenés par la Pontiac GTO. Présentée en 1966, la Camaro est une réussite. Avec sa ligne «Coca-Cola», ses ailes renflées, sa calandre affirmée et ses phares dissimulés derrière la grille, elle en impose et, dans sa version SS 396, le ramage vaut largement le plumage: le gros V8 6,5 litres développe 375 ch! Cette personnalité forte lui permet d'imposer son nom, et la Camaro va ainsi connaître cinq générations. L'avant-dernière, qui nous intéresse ici, voit le jour en 1998. Trente ans après la première du nom, la ligne s'est adoucie et la personnalité s'est assagie pour se conformer aux tendances du moment. Une des versions les plus homogènes est celle dotée du moteur V6 3,8 litres qui développe un peu plus de 200 ch. C'est celle que nous présentons, dont la carrosserie coupé quatre places se découvre par moitié, grâce à un demi-toit amovible au-dessus du conducteur et du passager. Voiture agréable et facile à utiliser, dotée d'une boîte automatique, elle a parcouru 101 000 km ce qui semble être le kilométrage depuis l'origine et se présente en bel état, avec un intérieur impeccable.

The success of the Ford Mustang, which was launched in 1964, got General Motors rethinking about its muscle cars like the Pontiac GTO which it had launched the same year, but with more modest success. Unveiled in 1966, as a more direct answer to the Mustang, the Camaro went on to become a resounding success too. Featuring a 'coke-bottle' shape, the Camaro's bulging fenders, along with the menacing hidden headlamps behind the grille, made the striking 396 SS look not only purposeful but was perfectly reflective of its power potential thanks to a stonking 6.5-litre V8 that developed a whopping 375bhp! The penultimate generation, which concerns us here, was born in 1998. Thirty years after the first generation, the line has softened and the personality has mellowed to comply with current trends. And this is consistent with the specifications of the car on offer: a 3.8-litre V6 that develops a little over 200 horses. This one is with the four-seat coupe body, but with a half-retractable roof over the driver and passenger. The car is very nice and easy to use, and comes equipped with an automatic transmission. It has done just 101,000km (a little over 60,000 miles), which seems to be the correct mileage from origin and is in excellent condition with a flawless interior.



155

Titre de circulation
français

French title

Châssis n°

VMKAFOHO515625079

✓ Le plaisir de conduire
à l'état pur
*For pure driving
pleasure*

✓ Voiture rare
Rare car

✓ Etat proche du neuf
Almost new condition

€ 30 000 / 40 000
Sans réserve
No reserve

Moins de 2700 km d'origine / *Less than 2700km from new*

1998 RENAULT Spider

«*Il fallait des talents de visionnaire pour constater que le Spider répond à une nouvelle attente*», précise Patrick Faure, Président de Renault Sport, en préface de «Spider Story» (Wake-up Éditions). Engin radical, il n'est conçu que pour le pur plaisir de conduire. La conception du châssis est confiée à Claude Fior, spécialiste reconnu, qui met au point une plateforme en aluminium. Le quatre cylindres 150 ch de la Clio Williams est placé à l'arrière et la carrosserie est celle d'un roadster biplace doté d'un simple saute-vent, véritable éloge à la légèreté et l'efficacité. Cette configuration hors norme permet de couvrir le km départ arrêté en 27,5 secondes, apanage de voitures de beaucoup plus forte cylindrée. La production du Spider s'est limitée à 1 726 exemplaires, ce qui en fait un modèle rare.

La voiture proposée a été achetée par Patrick Levy directement au concessionnaire Renault Auto Kraus, à Erlangen, en Allemagne, alors qu'elle affichait seulement 850 km. Aujourd'hui, elle n'en a parcouru que 2 694 et son état est proche du neuf. Ses jantes sont sans accrocs, l'intérieur est à peine marqué et elle est équipée de pots Vector. Deux casques de la teinte de la voiture, non homologués moto, accompagnent la voiture. Pour le plaisir, uniquement...



“It took the talents of a visionary to see that the Spider met a new demand”, explains Patrick Faure, President of Renault Sport, in the preface to “Spider Story” (Wake-up Editions). This radical car has been designed strictly for the pure pleasure of driving. The chassis design was entrusted to the well-known specialist Claude Fior, who perfected an aluminium chassis. The four-cylinder 150 hp of the Clio Williams was placed in the rear and the body was that of a two-seater roadster equipped with a single wind deflector; a true eulogy to lightness and efficiency. This unconventional configuration allowed the car to cover the start-finish kilometre in 27.5 seconds, an achievement reserved for cars with much more powerful engines. The production of the Spider was limited to 1,726 units, which makes it a rare model. The car proposed was bought by Patrick Levy directly from the Renault Auto Kraus dealer, in Erlangen, in Germany, when there was only 850 km on the clock. The mileage today is only 2,694 kilometres and it is in an almost new condition. The rims are undented, the interior is barely marked and it is fitted with Vector exhaust pipes. The car comes with two helmets the same colour as the car, not approved for motorcycles. Strictly for pleasure



Titre de circulation français
French title
 Châssis n°
 1C3EW65G21V703539

✓ Sensations
 décoiffantes
Amazing sensations
 ✓ Edition limitée
 Mulholland
Mulholland limited edition
 ✓ Très rare en plaques
 françaises
Very rare with French number plates

€ 25 000 / 35 000
 Sans réserve
 No reserve

2001 CHRYSLER Prowler Roadster

Ce Chrysler Prowler fait partie des 3 170 exemplaires produits sous ce label, après l'arrêt de la marque Plymouth. Il s'agit d'une version exclusive du Prowler, série limité Mulholland, dotée d'une teinte spéciale «Midnight Blue» avec capote bleu foncé et liseré bleu clair de ceinture de caisse. Pour la petite histoire, Mulholland Drive est une voie importante de l'agglomération de Los Angeles, en lisière de Hollywood, Santa Monica et de leurs quartiers chics appréciés des stars. De très belle présentation, ce Prowler à l'allure prodigieusement originale affiche 15 224 miles (24 500 km). Il est accompagné de son bon de garantie ainsi que ses notices d'origine (Owners manual). Il représente une occasion unique de s'offrir un engin hors du commun, homologué en France où il est extrêmement rare encore plus dans cette série limitée.



This Chrysler Prowler is one of the 3,170 cars produced under this name, after the Plymouth marque ceased production. It is an exclusive version of the Prowler, the Mulholland limited edition, which comes in a special "Midnight Blue" shade with a dark blue top and a pale blue trim around the body. Mulholland Drive is actually a main road on the outskirts of Los Angeles, near to Hollywood, Santa Monica and the chic neighbourhoods popular with film stars. This Prowler is very attractive with an incredibly original look and it has 15,224 miles on the clock (24,500 km). It comes with a warranty and the original owner's manual. This is a unique opportunity to buy an exceptional car that is roadworthy in France, where it is extremely rare, particularly in this limited edition.



157

**Titre de circulation
britannique
English V5**

Châssis n°

SQ2900AUFFPP30075

Moteur n° JD37214

✓ Allure fabuleuse
du Prowler

Fabulous Prowler look

✓ Mécanique Ford
éprouvée

Tested Ford mechanics

✓ Belle présentation

Nice appearance

€ 4 000 / 6 000

Sans réserve

No reserve

2002 FIERO V2 Roadster

La «Fiero Factory», basée en Angleterre, tient son nom de la Pontiac Fiero. C'est en effet sur la base de cette voiture que l'entreprise a lancé son premier kit car, en 1993, la Fierossa, inspirée de la Ferrari Testarossa. Créée en 1991 par Stephen Briddon, Fiero Factory a, depuis, produit un grand nombre de kits et de répliques. En 2000, séduit par l'allure incomparable et provocante du Plymouth Prowler, Stephen Briddon se lançait dans la réalisation d'une réplique du roadster américain inspiré du monde du hot rod. Sur la base mécanique de la Ford Granada, Fiero Factory produisait une carrosserie en fibre de verre extrêmement fidèle à son inspiratrice, sous le nom de Fiero V2.

Le Fiero V2 que nous proposons est équipé d'un moteur V6 Ford 3 litres développant 150 ch, moteur éprouvé et plus économique que la mécanique d'origine. De teinte violette, il comporte un intérieur spécifique, réalisé avec soin. Le compteur affiche 12 351 miles (19 900 km) et l'ensemble offre l'allure ravageuse du Prowler et d'excellentes performances.



The "Fiero Factory", based in England, is named after the Pontiac Fiero. The company effectively launched its first kit car based on this car in 1993. It was called the Fierossa, after the Ferrari Testarossa. Created by Stephen Briddon in 1991, Fiero Factory has since produced a large number of kits and replicas. In 2000, entranced by the incomparable, provocative allure of the Plymouth Prowler, Stephen Briddon decided to produce a replica of the American roadster, drawing on the hot rod world. On the mechanical base of the Ford Granada, Fiero Factory produced a fibreglass body, extremely similar to its inspiration, called the Fiero V2. The Fiero V2 we propose is fitted with a Ford V6 3-litre engine reaching 150 hp, which is reliable and more economical than it was originally. It is purple with a carefully crafted custom interior. The odometer shows 12,351 miles (19,900 km) and the car combines the amazing allure of the Prowler with excellent performance.



158

Carte grise collection
French title
Châssis n° F0241897

✓ Le luxe, la finition
et la puissance Cadillac
*Cadillac luxury,
finishing and power*
✓ Bonne présentation
Good appearance
✓ Quatre immenses
places découvertes
*Four immense
convertible seats*

€ 12 000 / 16 000
Sans réserve
No reserve

1970 CADILLAC De Ville Cabriolet

Chez Cadillac, l'appellation «De Ville» apparaît en 1949 et désigne une carrosserie coupé sans montant central. En 1956, l'appellation s'étend à la berline quatre portes, qui perd aussi son montant central en prenant le nom «Sedan De Ville». A partir de là, la gamme De Ville ne va cesser de s'étendre, réalisant à elle seule la majorité des ventes Cadillac. Côté motorisation, les De Ville sont amplement pourvues, avec à partir de 1968 un V8 de 7,7 litres développant 375 ch. La version 1970 que nous présentons comporte les caractéristiques apparues sur la Cadillac De Ville l'année précédente, comme la large calandre verticale en coupe-vent et les quatre phares disposés horizontalement. Elle bénéficie évidemment de commandes électriques pour les réglages de sièges, les vitres et la capote, cette dernière étant équipée d'une lunette arrière en verre. Le pare-brise a été remplacé et la voiture fonctionne bien. Son vaste habitacle et son confortable intérieur cuir en fait une voiture prête pour les déplacements, dans des conditions de confort exceptionnelles. Elle est accompagnée de son «owners manual» d'origine.



At Cadillac, the “De Ville” name appeared in 1949 and referred to a coupé body with no central pillar. As a result, when the front and rear windows were down, passengers benefited from wide side view. In 1956, the name was extended to the four-door saloon car, which also lost its central pillar, taking the name “Sedan De Ville”, still with the special finishing. From then onwards, the De Ville line grew continuously and it accounts for the majority of Cadillac sales. As for the motorization, De Ville cars were well-equipped, with a 7.7-litre V8 engine reaching 375 hp by 1968, when pollution control standards were not as stringent as they are now. The 1970 version that we are proposing has the characteristics first seen on the Cadillac De Ville the previous year, such as the wide vertical windbreaker radiator grill and the four headlights laid out horizontally. It obviously benefits from the electric controls for adjusting seats, windows and the top, with the latter fitted with a rear window in glass. The windscreen has been replaced and the car runs well. Its vast passenger compartment and comfortable leather interior makes it perfect for travel, under exceptionally comfortable conditions. It comes with the original owner's manual.



159

**Titre de circulation
français**
French title

Châssis n°
242679B126856

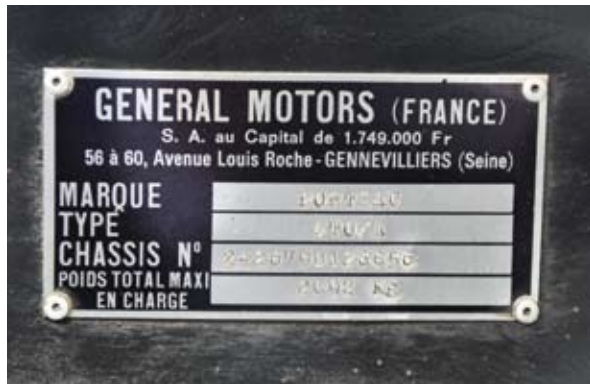
✓ Le premier des
muscle-cars
*The first of the muscle-
cars*
✓ Rarissime version
Export Europe
*Extremely rare Export
Europe version*
✓ Options désirables,
Direction assistée, freins
à disques à l'avant
*Good options, power
steering, front disk
brakes*

€ 20 000 / 30 000
Sans réserve
No reserve

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

1969 PONTIAC GTO Cabriolet

On la considère généralement comme le premier «muscle car» américain, cette catégorie de voitures qui marie moteur «big block» et caisse de taille moyenne. La Pontiac Tempest Le Mans GTO présentée en 1964 surprend tout le monde, car elle offre des performances hors du commun et ouvre la voie à une nouvelle catégorie d'automobiles. Pour contourner la règle de General Motors de ne pas équiper les voitures moyennes de moteurs de plus de 5 400 cm³, De Lorean imagine de proposer, dans une caisse de Tempest, une option comportant le moteur 6,4 litres et 325 ch de la volumineuse Pontiac Bonneville. Le résultat est explosif et, au lieu des 5 000 exemplaires prévus, la GTO séduit d'emblée 32 450 acheteurs. Les autres constructeurs vont évidemment s'engouffrer dans la brèche, qui s'ouvre sur dix années de course à la puissance: Dodge Charger, Chevrolet Camaro, Chevelle SS, Plymouth Roadrunner et bien sûr Ford Mustang sont les filles de cette génération.



It is generally considered to be the first American “muscle car”, a category of cars that combines a “big block” engine with a medium-sized body. The Pontiac Tempest Le Mans GTO presented in 1964 surprised everyone, because it offered exceptional performance and opened up a new category of cars. To bypass General Motors’ rule of not equipping medium-sized cars with engines of over 5,400 cm³, De Lorean came up with the idea to propose, in the Tempest body, an option to have the 6.4-litre engine and 325 hp of the bulky Pontiac Bonneville. The result was explosive and the GTO instantly attracted 32,450 buyers instead of the estimated 5,000. The other car manufacturers obviously leapt into this opening, which heralded the start of a ten-year race for engine power. Dodge Charger, Chevrolet Camaro, Chevelle SS, Plymouth Roadrunner and, of course, Ford Mustang are the offspring of this generation. In this burned-rubber





Dans cet univers de gomme brûlée, la GTO a un rang à tenir. Après trois ans de ventes en constante progression, une seconde génération est lancée en 1968. Légèrement plus courte, elle adopte quatre phares horizontaux et des boucliers déformables de la teinte de la carrosserie en guise de pare-chocs. Dans l'essai d'une GTO de série, le magazine Hot Rod mesure le 400 m départ arrêté en 14,7 secondes et estime que la nouvelle GTO est la «Pontiac offrant le meilleur comportement jusqu'à présent».

La voiture présentée est une rare version Export Europe 1969, dont seuls trois exemplaires auraient été importés en France cette année-là. Son numéro de châssis nous apprend qu'elle a été assemblée dans l'usine de Baltimore. Son compteur est gradué en km et elle est équipée d'une boîte automatique et de la direction assistée, de jantes spéciales, de freins à disque à l'avant et du fameux compte-tours placé sur le capot. De couleur noire avec capote noire, son intérieur est en très bel état d'origine, avec un élégant volant bois à trois branches ajourées et de beaux sièges en cuir. Elle a bénéficié de quelques travaux récents, dont la pose d'un alternateur et d'un silencieux d'échappement neufs. Proposée sans prix de réserve, cette Pontiac GTO, rarissime en version export, représente une période courte et intense de l'histoire de l'automobile américaine, où le confort a cédé la place au caractère affirmé de ces muscle-cars. Sensations fortes assurées...

world, the GTO had a rank to uphold. After three years of constantly growing sales, a second generation was launched in 1968. It was slightly shorter and it now had four horizontal headlights and flexible shields the same colour as the bodywork by way of bumpers. At the trial of one standard GTO, Hot Rod magazine measured the 400 m start-finish in 14.7 seconds and judged that the new GTO was the "Pontiac offering the best behaviour to date".

The car proposed is a rare Export Europe 1969 version, only three units of which would have been imported to France that year. The chassis number tells us that it was assembled in the Baltimore factory. Its speedometer is in kilometres and it is equipped with an automatic transmission and power steering, special rims, disk brakes in front and the famous rev counter placed on the bonnet. It is black with a black bonnet and the interior is in very good original state, with an elegant wooden steering wheel with three ornamental spokes and lovely leather seats. It has benefited from recent work, like the installation of a new alternator and muffler. Proposed with no reserve price, this Pontiac GTO, extremely rare in export version, represents a short, intense period in the history of the American car, where comfort gave way to the assertive character of these muscle-cars. Guaranteed thrills...



160

Carte grise collection

French title

Châssis n° 2Q421285

✓ Un nom mythique, le haut de gamme Cadillac

A legendary name, the top-of-the-line Cadillac

✓ Un moteur hors du commun

An exceptional engine

✓ Sans prix de réserve

No reserve price

€ 8 000 / 12 000

Sans réserve

No reserve

1972 CADILLAC Eldorado Cabriolet

Eldorado: un nom qui fait rêver, évoquant un pays où l'or coule à flot... Chez Cadillac, c'est en 1953 qu'il apparaît pour la première fois, pour désigner un cabriolet qui se différencie du reste de la gamme par une finition extrêmement raffinée accompagnée d'un prix élevé. En 1970, elle reçoit le plus gros moteur équipant une voiture de série: 8 193 cm³, ce qui donne une puissance de 400 ch et un couple phénoménal de 74 mkg à 2 800 tr/mn. Pour le plus grand bonheur de la clientèle habitant les états les plus chauds comme la Californie ou la Floride, le cabriolet Eldorado, qui avait disparu de la gamme en 1966, revient en 1971. Le cabriolet Eldorado 1972 de la vente est de couleur blanche, avec intérieur en cuir rouge et moquettes rouges. La commande de capote électrique ne fonctionne pas, mais les glaces électriques sont opérationnelles. La position «parking» de la boîte est inopérante et on note une fuite à l'échappement. Il s'agit d'un modèle haut de gamme qui bénéficie de tous les raffinements Cadillac, dont un réglage de hauteur pneumatique sur l'essieu arrière et le fabuleux moteur 8,2 litres donnant à cette volumineuse automobile des accélérations de voiture de sport. Mais c'est surtout au «cruising» tranquille que l'Eldorado invite, par sa souplesse et son confort. Cette voiture est offerte sans prix de réserve.



Eldorado: a name to make you dream, evoking a land with rivers of gold. At Cadillac, the name first appeared in 1953 to designate a convertible distinguished from the rest of the line by its extremely sophisticated finishing and high price. In 1970, it was fitted with the largest engine equipping any mass produced car (8,193 cm³), which produced 400 hp and a phenomenal torque of 74 mkg at 2,800 rpm. The Eldorado convertible, which was dropped from the line in 1966, returned in 1971 to the joy of customers living in sunnier states like California or Florida. The 1972 Eldorado convertible for sale is white, with a red leather interior and red carpeting. The electric top control does not work but the electric mirror controls work. The "parking" position on the transmission does not work and there is a leak in the exhaust system. This is a top-of-the-line model that has all the usual Cadillac refinements, including a pneumatic height adjustor on the rear axle and the fabulous 8.2-litre engine that gives this spacious car the acceleration of a sports car. However, the Eldorado is made for pleasant drives because of its smooth handling and comfort. This car is for sale with no reserve price.



161

Titre de circulation
français

French title

Châssis n°

X8JM8103740212013

Moteur n°

812801-40003824

✓ Side-car original,
deux roues motrices

Original sidecar,
two-wheel drive

✓ Excellent état,
immatriculation française

Excellent condition,

French number plate

✓ Origine mécanique BMW

BMW original engine

€ 6 000 / 8 000

Sans réserve

No reserve

Première main, 2 304 Km d'origine / One owner from new, 2 304 Km from new

2004 IRBIT Ural Ranger Side-car tracté

L'origine des Ural est controversée, mais selon la version la plus communément admise, ces motos russes sont nées d'une cession de licence par BMW, en 1940, dans le cadre du pacte germano-soviétique unissant alors les deux pays. En tout cas, une chose est sûre: la première Ural M72 est une copie de la BMW R71. En Allemagne, elle va céder la place à la R75, plus moderne. De son côté, la version russe sera fabriquée dans l'usine d'Irbit, en Sibérie, sans évolution majeure avant les années 1960 où elle adopte un moteur culbuté. Aujourd'hui, Ural continue à produire une gamme de motos à peu près sur la même base. Le modèle que nous présentons, de type IMZ-8.1037, est une Ranger 750 achetée neuve en France par Patrick Levy. De teinte sable, son originalité est d'être équipée d'un side-car dont la roue est entraînée par un arbre relié à la transmission, ce qui lui procure une capacité de franchissement supérieure à un attelage classique. Sa boîte de vitesses quatre rapports comporte une marche arrière. Dotée d'un phare additionnel, d'un robuste porte-bagage et d'un bidon d'essence supplémentaire, sa capacité de chargement en fait une moto idéale pour le voyage. Affichant 2 304 km d'origine, riche d'une allure «rétro» qui ne manque pas de charme, elle est en excellent état.



There is some controversy about the origin of the Ural, but it is commonly held that these Russian motorcycles originally came from a licence agreement with BMW in 1940, in the context of the non-aggression treaty signed between Germany and the Soviet Union. In any case, we know for sure that the first Ural M72 is a copy of the BMW R71. In Germany it was replaced by the more modern R75. In the meantime, the Russian version was built at a factory in Irbit, in Siberia, with no major changes made before the 1960s when it adopted the overhead valve. The Ural still produces a range of motorcycles today, more or less on the same base. The model we are proposing is the IMZ-8.1037 type, a Ranger 750 bought new in France by Patrick Levy. It is sand-coloured and the originality is that it is fitted with a sidecar with a wheel driven by a shaft coupled to the transmission, which gives it a greater clearance capacity than a standard coupling. It has a four-speed transmission with a reverse gear. Equipped with an extra headlight, a sturdy luggage rack and spare petrol can, its load capacity makes it an ideal motorcycle for travelling. It is in excellent condition, with only 2,304 km in mileage.



162

Carte grise collection
French title
Châssis n° 45159

✓ Préparation très soignée
Very well-adjusted
✓ Rare sur
cette base Fiat
Rare on this Fiat base
✓ Voiture
particulièrement originale
Particularly original car

€ 5 000 / 8 000
Sans réserve
No reserve

1937 FIAT Balilla Coach Hot Rod

Le hot rod est une culture qui nous vient directement des Etats-Unis. Elle tient son origine, dans les années 1920, de la volonté d'augmenter les performances de sa voiture. On dépouillait un roadster simple de ses accessoires, on l'équipait d'un moteur plus puissant, et il était prêt pour se mesurer avec les copains, en accélération. Quant à l'origine du mot, elle reste incertaine: peut-être une contraction de «hot roadster», ou une allusion aux bielles («rods») des moteurs trop poussés qui finissaient par rendre l'âme... Essentiellement basés sur des modèles Ford à châssis séparé, les hot rod se sont étendus en Europe à d'autres marques. Parallèlement, le soin apporté aux réalisations n'a fait qu'augmenter, l'allure ayant finalement autant d'importance, sinon plus, que les performances.

La Fiat Balilla présentée aurait été transformée dans un atelier du Gers dans les années 1980. Elle est alors connue sous le nom de «Pom rod», à cause de la teinte vert pomme qui la caractérisait. Depuis, la préparation a été poussée plus loin, avec pose d'un moteur Ford Kent 1300 et peinture rouge Candy. Cette réalisation particulièrement soignée, très remarquée dans les concentrations, a fait l'objet de plusieurs parutions dans la presse. Sur cette base Fiat, il s'agit d'un rod particulièrement original.



The hot rod is a culture imported directly from the USA. It started in the 1920s with a desire to increase a car's performance. You would strip the parts from an ordinary roadster, fit it with a more powerful engine and then it was ready to compete in acceleration races with your friends' cars. The origin of the word remains in doubt, however: It may be a contraction of "hot roadster", or an allusion to the camshafts ("rods") of heavily gunned engines that ultimately burn out. Primarily based on the monocoque chassis of Ford models, hot rods expanded to include other makes of cars in Europe. In the meantime, the work that went into the enhancements continued to progress, with appearance becoming as much, if not more, important than performance. The Fiat Balilla proposed was apparently modified in a workshop in the Gers department in the 1980s. At the time it was known as the "Pom rod", because of its characteristic apple green colour. Since then, the adjustments have been taken further, with the addition of a Ford Kent 1300 motor and Candy red paint. This particularly meticulous creation, with remarkable attention to detail, has been the subject of several press articles. This is a particularly original rod on a Fiat base.



163

Titre de circulation
français

French title

Châssis n°

CX5002021053

Moteur n°

✓ Trois-roues très original

Very original

three-wheeler

✓ Sensations grisantes

Thrilling ride

✓ Homologué en France

Homologated in France

€ 7 000 / 10 000

Sans réserve

No reserve

1979 JZR Trike Honda

Comme les Lomax, Triking ou Pembleton, le JZR est un trois-roues fabriqué en kit, inspiré des premiers Morgan Aero et équipé d'un moteur de moto (ou de 2CV pour la Lomax). Le JZR est composé d'une structure en acier sur laquelle sont montés des panneaux de carrosserie en fibre de verre. La transmission se fait à la roue arrière via un arbre de transmission. Le moteur est obligatoirement un bicylindre en V, refroidi par air ou par eau, placé à l'avant et d'origine variable: Honda, Guzzi ou même Harley Davidson, généralement accolé à sa boîte de vitesses d'origine. Les autres pièces de mécaniques peuvent être d'origine Ford ou Fiat, avec des roues fils automobiles. Léger, avec un moteur moderne suffisamment puissant, le JZR offre des sensations de conduite très originales et extrêmement grisantes. De teinte vert anglais avec intérieur noir, ce trois-roues JZR est d'une allure délicieusement rétro, avec ses ouïes de capot, son pare-brise en V et son porte-bagages en bois. Il est équipé d'un bicylindre en V Honda CX 500 à refroidissement liquide, moteur dont la réputation d'endurance et de fiabilité n'est plus à faire. Vendu avec un moteur de rechange, ce JZR est en bon état et promet à son futur propriétaire des sensations peu communes. Il présente l'énorme avantage d'être immatriculé en France.



Like the Lomax, Triking and Pembleton, the JZR was a three-wheeler in kit-form, inspired by the first Morgan Aeros, and fitted with a motorcycle engine (or a 2CV engine for the Lomax). Several hundred examples have been built for enthusiasts since then. Built with fiberglass panels on a steel chassis, it was rear-wheel drive via a driveshaft. It had the obligatory V-twin front engine, air or water-cooled which could be from Honda, Guzzi or even Harley Davidson, usually with corresponding gearbox. Other parts came from Ford or Fiat, and its wire wheels were from a motor car. There are also some mechanical components that give the car's year of registration. Lightweight, and equipped with a relatively powerful modern engine, the JZR provides an original and extremely thrilling driving experience.

Presented in British racing green with a black interior, this JZR three-wheeler has a wonderfully retro feel, with vents on the bonnet, v-shaped windscreen and wooden luggage rack. Its V-twin Honda CX 500 water-cooled engine has a reputation for reliability and durability second to none. Offered with a spare engine, this JZR is in good condition and is ready to provide its future owner with plenty of thrills. It has the enormous advantage of being registered in France.



164

**Titre de circulation
français**
French title
Châssis n°
VMTFUN50000500569

✓ Voiture originale
Original car
✓ Sensations ludiques
Great fun
✓ Utilisable dès 16 ans
Usable from 16yrs

€ 3 000 / 6 000
Sans réserve
no reserve

2006 SECMA Fun 500 Extr'm Roadster

Après avoir commencé son activité il y a une dizaine d'années dans le domaine des voitures sans permis, Secma a progressivement étendu son champ d'action à d'autres types d'automobiles. Implantée à Aniche, dans le Nord, cette Société d'Études et de Construction de Mécanique Automobile a, depuis, produit 30 000 véhicules sous les marques Erad et Secma. Un des derniers produits marquants est le F16, petite bombe à quatre roues atteignant 180 km/h grâce à un quatre cylindres 16 soupapes. Mais la gamme comporte aussi des automobiles plus «raisonnables», comme le Fun 500 Extr'm. Petit roadster biplace, il est équipé d'un bicylindre quatre temps 500 cm³, dont la puissance est limitée à 15 kW (21 ch) pour lui permettre d'être conduit dès 16 ans par les titulaires du permis A1 ou B1. Son poids très modeste de 394 kg lui permet d'atteindre 110 km/h, et surtout sa carrosserie ouverte et basse procure des sensations de conduite particulièrement grisantes ! D'autant que ce Fun 500 est doté d'une suspension à quatre roues indépendantes et de quatre freins à disques permettant un comportement sûr. En cas d'intempéries, un capotage protège l'habitacle. La voiture de la vente est une deuxième main, achetée en 2010 à son premier propriétaire. À notre époque de restrictions tous azimuts, voilà une auto sympathique, qui fait de la résistance !



Having started out some ten years ago producing vehicles that didn't require a car licence, Secma gradually extended their range to other types of vehicles. Based in Aniche, in the north of France, SECMA (Société d'Etudes et de Construction de Mécanique Automobile) has produced more than 30,000 vehicles under the marques Erad and Secma. One of the recent highlights is the F16, a small rocket on four wheels capable of 180km/h thanks to a four cylinder 16 valve engine. However, the range also includes more "reasonable" cars, such as the Fun 500 Extr'm. A compact two-seater roadster, it is fitted with a twin cylinder four speed 500cc engine, whose power is restricted to 15kW (21 bhp) so that it can be driven by 16yr olds with A1 or B1 licences. Its modest weight of 394kg allows it to reach speeds of 110km/h, and combined with its low open bodywork, it guarantees a thrilling drive! This Fun 500 has four wheel independent suspension and four disc brakes allowing a confident performance. In case of inclement weather, a cover protects the interior. The car offered in this sale is second hand, bought in 2010 by its first owner. In these times of restrictions and regulations, here is a great car that allows some escape !



165

**Titre de circulation
français
French title**
Châssis n° 96488478

✓ Modèle original pour
rouler régulièrement
*Original model for
regular driving*
✓ Moteur V8 diesel
V8 diesel engine
✓ Belle présentation
Excellent condition

€ 3 000 / 5 000
**Sans réserve
No reserve**

1979 OLDSMOBILE Cutlass Saloon

Chez Oldsmobile, l'appellation Cutlass fait sa première apparition en 1954, sur un coupé expérimental. Mais c'est en 1961 que cette désignation va s'appliquer à certaines voitures de la gamme. Le nom va devenir très populaire, au point de représenter la majeure partie des ventes Oldsmobile. En 1976, la Cutlass est même la voiture la plus vendue aux Etats-Unis, ce qui en dit long sur la qualité du modèle. La génération de 1979 est la cinquième et offre, pour la première fois, un hayon arrière «à l'européenne». L'Oldsmobile Cutlass présentée est équipée d'un V8 diesel, ce qui en fait une voiture plus économique que les américaines le sont habituellement. L'actuel propriétaire lui a fait bénéficier d'une restauration cosmétique soignée, faisant fabriquer sur mesure deux pare-chocs spéciaux en polyester, de la teinte de la voiture. Elle est également équipée d'un pot d'échappement en inox à sortie latérale, réalisé sur mesure, d'un volant sport Grant à banches ajourées et de splendides jantes spéciales American Racing. De couleur grise avec un confortable intérieur velours et skaï et des vitres teintées, cette voiture en très bon état de présentation et dotée d'un hayon arrière commode constitue une occasion de rouler régulièrement et en tout confort avec une voiture qui se démarque dans le flot de la circulation. Elle est proposée sans prix de réserve.



At Oldsmobile, the name 'Cutlass' first appeared in 1954, on an experimental coupé. But it was in 1961 that this title was used for certain cars in the range. The name became very popular and soon accounted for the majority of Oldsmobile sales. Moreover, in 1976, the Cutlass became the best-selling car in the US, which said everything about the quality of this model which had lived through several generations. The 1979 version was the fifth, and offered a European-style tailgate for the first time. The Oldsmobile Cutlass offered is equipped with a V8 diesel engine, making it more economical than the average American car. The current owner has undertaken a thorough cosmetic restoration and has had two special plastic bumpers made, finished in the correct paint colour. The car has also been fitted with a tailor-made side exit stainless steel exhaust, a Grant steering wheel with openwork spokes and splendid American Racing wheels. Finished in grey, the car has a comfortable velvet and leatherette interior and tinted windows. Offered in very good condition and with a convenient tailgate, it provides a great opportunity for everyday driving in a highly comfortable car that will stand out in the crowd. It is offered at no reserve.



166

Titre de circulation français
French title
Châssis n°
68367F81743824382

✓ Le luxe, la finition et la puissance Cadillac
Cadillac luxury, finishing and power
✓ Quatre immenses places découvertes
Four immense convertible seats
✓ Sans prix de réserve
No reserve price

€ 12 000 / 16 000
Sans réserve
No reserve

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

1968 CADILLAC De Ville Cabriolet

Chez Cadillac, l'appellation «De Ville» apparaît en 1949 et désigne une carrosserie coupé sans montant central. En 1956, l'appellation s'étend à la berline quatre portes, qui perd aussi son montant central en prenant le nom «Sedan De Ville». A partir de là, la gamme De Ville ne va cesser de s'étendre, réalisant à elle seule la majorité des ventes Cadillac. Côté motorisation, les De Ville sont amplement pourvues, avec à partir de 1968 un V8 de 7,7 litres développant 375 ch.

Le cabriolet De Ville 1968 de la vente, de couleur rose avec intérieur et capote noirs, a été livré neuf en France, ce qui lui permet notamment de bénéficier d'un compteur de vitesses gradué en km. Extrêmement spacieux, il comporte évidemment tous les raffinements digne de son rang, comme des commandes électriques pour les vitres, la capote et les sièges ainsi qu'un autoradio. De belle présentation, il a bénéficié d'un entretien suivi par son propriétaire, qui l'a utilisé pour de paisibles déplacements et des parades, cette voiture incitant plus à la balade qu'à la conduite rapide. Elle est proposée sans prix de réserve.



At Cadillac, the “De Ville” name appeared in 1949 and referred to a coupé body with no central pillar. From then onwards, the De Ville line grew continuously and it accounts for the majority of Cadillac sales.

Mechanically, De Ville cars were well-equipped, with a 7.7-litre V8 engine reaching 375 hp by 1968, when pollution control standards were not as stringent as they are now.

The pink 1968 De Ville convertible for sale, with black interior and top, was delivered new to France, which means it has the benefit of a speedometer in kilometres. It is extremely spacious and it obviously has all the refinements expected for this category, like electric controls for the windows, the top and the seats as well as a car radio. The car is in good condition and has been regularly serviced by the owner, who used it for leisurely trips and shows, as this is a car more suited to relaxed excursions than fast driving. Offered without reserve



167

**Titre de circulation
français**

French title

Châssis n°

1P3EW65G8YV605671

✓ Véritable hot rod
à la fiabilité moderne
*A genuine hot rod with
modern reliability*

✓ Très rare en Carte
grise françaises
*Very rare with French
number plates*

✓ Sensations décoiffantes
Amazing sensations

€ 25 000 / 35 000
Sans réserve
No reserve

2000 PLYMOUTH Prowler Roadster

Inspiré du projet «Hemisfear» de Chip Foose, designer indépendant reconnu dans le monde du rod, le Plymouth Prowler («rôdeur», littéralement) présenté en 1997 est une vraie surprise. Les ingénieurs de Chrysler ont osé réaliser un véritable hot rod moderne ! Lorsque la marque Plymouth est arrêtée, en 2001, le Prowler est encore vendu sous le nom Chrysler, jusqu'à février 2002. Chrysler comblera ensuite le vide laissé par le Prowler avec le coupé Crossfire, certes original mais nettement plus banal. Au total, moins de 12 000 exemplaires sont sortis d'usine, dont 8 532 sous la marque Plymouth. Le Plymouth Prowler n'a jamais été importé en France. Aussi en acquérir un en plaques d'immatriculation françaises constitue une occasion extrêmement rare. Voiture sortant de l'ordinaire, le Prowler attire l'attention et se démarque de façon radicale dans la circulation, tout en offrant les sensations extrêmes d'un vrai rod alliées la fiabilité d'une voiture moderne. Avec un compteur affichant 15 973 miles (25 700 km), ce Prowler de couleur jaune avec intérieur et capote noirs se présente en bel état.



The Americans adore hot rods, the cars from the 1930s that were completely overhauled and fitted with powerful engines. The Plymouth Prowler was designed with this image in mind. Inspired by the "Hemisfear" project of Chip Foose, a well-known independent designer in the hot rod world, the Plymouth Prowler was a real surprise when it was presented in 1997. The Chrysler engineers had dared to make a genuine modern hot rod! When the Plymouth brand stopped in 2001, the Prowler continued to be sold under the Chrysler name, until February 2002. Chrysler then filled the gap left by the Prowler with the Crossfire coupé, a car that was undoubtedly original but much more ordinary. In total, less than 12,000 units left the factory, including 8,532 under the Plymouth brand. The Plymouth Prowler was never imported into France. So to buy one with French number plates represents an extremely rare opportunity. The Prowler is an extraordinary car that attracts attention and truly stands out on the road, simultaneously offering the extreme sensations of a genuine hot rod and the reliability of a modern car. With 15,973 miles on the clock (25,700 km), this Prowler is yellow with a black bonnet and interior, all in good condition.



168

€ 3 000 / 5 000
Sans réserve
No reserve

PLYMOUTH Prowler Remorque

Le Plymouth Prowler, sorte de hot rod moderne à l'allure extravagante comme osent en produire les constructeurs américains, est un roadster deux places, sans compromis. Le coffre offrant un volume limité, la marque proposait une remorque spéciale, dans le style et la teinte de la voiture. Cette remorque, de couleur noire, dont la forme évoque l'arrière du Prowler, comporte des roues et des feux identiques. Elle bénéficie d'une finition soignée, l'intérieur étant tapissé de moquette. Produite par le constructeur à peu d'exemplaires elle constitue aujourd'hui un accessoire « culte » pour les collectionneurs.

The Plymouth Prowler is a two-seater roadster, a sort of modern hot rod with the extravagant appearance that American car manufacturers dare to produce, without any compromise. As the boot capacity was limited, the brand used to propose a special trailer; matching the style and colour of the car. This black trailer, with a shape similar to the rear of the Prowler, has two wheels and identical lights. The finish is meticulous and the inside is carpeted. The manufacturer only produced a few units so it now represents a “cult” accessory for collectors.



169

Carte grise collection

French title

Châssis n°
6L67S6Q197743

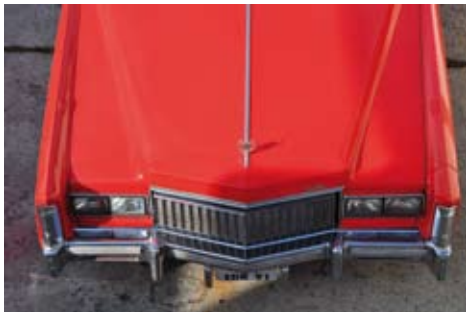
✓ Eldorado, un nom
qui fait rêver
*Eldorado is a name
to make us dream*
✓ Idéale pour les
balades à plusieurs
*Ideal for taking drives
with friends*
✓ Sans prix de réserve
No reserve price

€ 8 000 / 12 000
Sans réserve
No reserve

1976 CADILLAC Eldorado Cabriolet

Eldorado: un nom qui fait rêver, évoquant un pays où l'or coule à flot... Chez Cadillac, c'est en 1953 qu'il apparaît pour la première fois, pour désigner un cabriolet qui se différencie du reste de la gamme par une finition extrêmement raffinée accompagnée d'un prix élevé. Le cabriolet Eldorado 1976 est le dernier du genre. Il faudra attendre 1984 et l'Eldorado Biarritz pour que ce fer de lance de Cadillac offre à nouveau les joies de la conduite cheveux au vent.

De couleur rouge avec intérieur et capote blancs, la Cadillac Eldorado 1976 que nous présentons correspond au dernier millésime de la version cabriolet, avant la disparition de cette carrosserie suite aux réglementations américaines. Les systèmes électriques de commande de la capote et des vitres fonctionnent, même si la capote nécessite une réparation. Nous avons noté quelques traces de corrosion sur les planchers. Patrick Levy a utilisé la voiture pour différentes parades. Elle dispose de la finition luxueuse que Cadillac réservait à son modèle-phare et constitue le véhicule idéal pour les balades tranquilles à plusieurs. Cette Cadillac Eldorado est vendue sans prix de réserve.



Eldorado: a name to make you dream, evoking a land with rivers of gold. At Cadillac, the name first appeared in 1953 to designate a convertible distinguished from the rest of the line by its extremely sophisticated finishing and high price. The 1976 Eldorado convertible is the last of its kind. We had to wait until the launch of the Eldorado Biarritz in 1984 before people could once again enjoy driving this Cadillac icon, with their hair in the wind.
The 1976 Cadillac Eldorado we propose is red with white interior and top, corresponding to the last model of the convertible version before this bodywork disappeared due to American regulations. The electric control systems for the top and the windows work, although the top needs to be repaired. We have also noted some signs of corrosion on the floor. Patrick Levy used the car for various parades. It has the luxury finishing that Cadillac used to reserve for its flagship model and it is the ideal vehicle for pleasant trips with several friends. This car is for sale with no reserve price.



CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.

Les rapports entre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1- Le bien mis en vente

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondissements légaux.

2- La vente

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

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.

Toutefois Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. A toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan aura acceptés.

Si Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint.

En revanche le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.

Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots.

En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.

Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot « adjugé » ou tout autre équivalent entrainera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.

L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

3- L'exécution de la vente

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

AUTOMOBILE

Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes:

- De 1 à 150 000 euros: 16 % + TVA au taux en vigueur
- Au-delà de 150 000 euros: 10 % + TVA au taux en vigueur

AUTOMOBILIA

- 23 % + TVA au taux en vigueur

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

b) - Les véhicules sont vendus en l'état.

Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

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

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

e) - Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

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

g) - Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

h) - L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 30 octobre 2011 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

i) - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 30 octobre 2011 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 7 novembre 2011 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour.

La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

j) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent.

Nous conseillons aux enrichisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

4- Indépendance des dispositions

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

5- Compétences législative et juridictionnelle

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat.

Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

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

2) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être retracées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.

Un adjudicataire CEE justifiant d'un no de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation.

L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants: - en espèces: jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.

- par chèque ou virement bancaire.

- par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas

de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.

Toute personne s'étant fait enregistrer auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

c) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan serait avérée insuffisante.

d) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.

Dans l'intervalle Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. A défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant.

En outre, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix: - des intérêts au taux légal majoré de cinq points, - le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance, - le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant

ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

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

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

6- Les incidents de la vente

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

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

7- Prémption de l'Etat français

L'Etat français dispose d'un droit de prémption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la prémption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la prémption par l'Etat français.

8- Propriété intellectuelle- reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dispose d'une dérogation légale lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

Toute reproduction du catalogue de Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

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

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

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.

In such capacity Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.

The relationships between Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications given at the time of 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-Briest-Poulain-F. Tajan is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimations can be provided in several currencies; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding

2- The sale

a) in order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan before the sale, so as to have their personal identity data recorded.

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due.

Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan which have been deemed acceptable.

Should Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will bear no liability/ responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) in the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.

The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in.

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

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale.

In case of challenge or dispute, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.

No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

3- The performance of the sale

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

CLASSIC CARS

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackes:
• **From 1 to 150 000 euros: 16% + current VAT**
• **Over 150 000 euros: 10% + current VAT**

AUTOMOBILIA

• **23% + current VAT**

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

b) - The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

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

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

e) - The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their non-circulating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

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

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

h) - The removal of vehicles must take place by Sunday 30th October 2011, at the latest.

i) - Cars that have not been collected on Sunday 30th October 2011 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car at the risks of their owner. The storage cost is offered until Monday 7th November 2011 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Cars will not be released until storage charges have been paid.

Buyers must satisfy themselves that they have collected all relevant log books, documents and keys relating to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

4- Severability

The clauses of these general conditions of purchase are independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

5- Law and Jurisdiction

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively.

Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

1) Lots from outside the EEC: (identified by an ○)
In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5.5% of the hammer price, 19.6% for jewelry).

2) The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC. An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.

The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export licence is required.

The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- in cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizen, up to 15 000 euros, costs and taxes included, for foreign citizen on presentation of their identity papers.
- By cheque or bank transfer.
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85% additional commission corresponding to cashing costs will be collected)".

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given.

Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place.

Any person having been recorded by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

c) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan would prove insufficient.

d) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. In the meantime Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport.

Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within a month from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

e) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

6- The incidents of the sale

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will be able to use video technology.

Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

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

7- Pre-emption of the French state

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will not bear any liability/ responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

8- Intellectual Property Right-Copyright

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

Furthermore, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan's catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

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

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

Banque partenaire :



**ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN**

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

**T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. CONTACT@ARTCURIAL.COM**

www.artcurial.com

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

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS
Martin Guesnet
Fabien Naudan
Isabelle Bresset

**ADMINISTRATION
ET GESTION**
Direction : Nicolas Orlowski

Secrétaire général :
Axelle Givaudan

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

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

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

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

Transport et douane :
Marianne Balse, 16 57

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

ABONNEMENTS CATALOGUES
Géraldine de Mortemart, 20 43

**CONSEILLER SCIENTIFIQUE
ET CULTUREL**
Serge Lemoine

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

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

ARTCURIAL DEAUVILLE
Commissaire-priseur :
James Fattori
32, avenue Hocquart de Turtot.
14800 Deauville
t. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

**ARTCURIAL LYON
MICHEL RAMBERT**
Commissaire-priseur :
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin.
69008 Lyon
t. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

**ARTCURIAL MARSEILLE –
STAMMEGNA ET ASSOCIÉ**
22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
Contact :
Marianne Lecuyer
+33 (0)6 81 66 91 18
mlecuyer@artcurial.com

ARTCURIAL HOLDING SA
Président Directeur Général :
Nicolas Orlowski

Vice Président : Francis Briest

Conseil d'Administration :
Francis Briest, Nicolas Orlowski,
Olivier Costa de Beauregard,
Nicole Dassault, Carole Fiquémont,
Marie-Hélène Habert, Daniel Janicot Michel Pastor, Hervé
Poulain,

Comité de développement Président :
S.A. la princesse Zahra Aga Khan,
Francis Briest, Guillaume Dard, Laurent Dassault, Daniel
Janicot,
Serge Lemoine, Delphine Pastor, Michel Pastor, Bruno
Pavlovsky,
Hervé Poulain, François Tajan

ART MODERNE
Directeur adjoint :
Bruno Jaubert

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

ART CONTEMPORAIN
Directeur associé :
Martin Guesnet
Spécialistes : Hugues Sébilleau
Arnaud Oliveux
Spécialiste Italie : Gioia Sardagna Ferrari
Spécialiste junior : Harold Wilmotte
Catalogueur : Florence Latieule, 20 38
Contact : Sophie Cariguel, 20 04

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

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

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

DESIGN
Directeur associé : Fabien Naudan
Spécialiste junior : Harold Wilmotte
Contact : Alma Barthélémy, 20 48

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

HISTORIENNE DE L'ART
Marie-Caroline Sainsaulieu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARCHÉOLOGIE
Expert : Daniel Lebeurrrier
Contact : Sophie Peyrache, 20 41

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LIVRAISON ET STOCKAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 30 octobre 2011 au soir après règlement intégral.
Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 30 octobre 2011 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture.
Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 7 novembre 2011 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement sur place par chèque / en espèces ou préalablement par virement.

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS
RECOMMENDED SHIPPERS

TRANSPORT PREVOST

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

POLYGON TRANSPORT

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

DELIVERY AND STORAGE

*The removal of vehicles must take place by Sunday 30th October 2011.
Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car.
Storage cost is offered until Monday 7th November 2011 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Payment by cheque / cash at collection or prior by bank transfer.*

CARS EUROPE

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

PROCHAINES VENTES
UPCOMING AUCTIONS

3 FÉVRIER 2012
3 FEBRUARY 2012
Salon Rétromobile – Paris

6 JUILLET 2012 / 6 JULY 2012
Le Mans Classic
Circuit des 24h du Mans



INDEX

1955	ASTON MARTIN DB 2/4 Mk II Cabriolet LHD	138	1987	JAGUAR XJS Cabriolet V12 ●	126
1966	ASTON MARTIN DB6	145	1955	JAGUAR XK120 Roadster	116
2008	ASTON MARTIN DBRS 9 GT3	146	1979	JZR Honda 500 Cx ●	163
1986	ASTON MARTIN V8 Volante	137	1954	LANCIA B20s GT série 4	149
1959	AUSTIN HEALEY 100/6 Roadster	123	1972	MASERATI Indy	148
1961	AUSTIN HEALEY 3000 MKI	103	1957	MERCEDES BENZ 190SL	113
1974	Austin VANDEN PLAS Princess 1300 ●	112	1955	MERCEDES BENZ 190 SL	124
1993	BENTLEY Continental R	141	1954	MERCEDES BENZ 220 B Cabriolet ●	104
1981	BENTLEY Mulsanne ●	111	1968	MERCEDES BENZ 280 SE Cabriolet	118
1960	BENTLEY S2 Continental Flying Spur	125	1968	MERCEDES BENZ 280 SL ●	121
1970	CADILLAC Deville Cabriolet ●	166	1970	MERCEDES BENZ 280SL	128
1969	CADILLAC Deville Cabriolet ●	158	1965	MERCEDES BENZ 300 SE Cabriolet	130
1972	CADILLAC Eldorado Cabriolet ●	160	1987	MERCEDES BENZ 500SEL blindée ●	139
1976	CADILLAC Eldorado Cabriolet ●	169	1955	MERCEDES BENZ 300SL Gullwing	131
1960	CADILLAC Eldorado Cabriolet	120	1957	MG A 1500 Cabriolet	117
1999	CHEVROLET Camaro V6 ●	154	1952	MG TD	119
1962	CHEVROLET Corvette Cabriolet ●	110	1963	MORGAN +4 Ex-Jean-Paul Belmondo	132
2001	CHRYSLER Prowler ●	156	1979	OLDSMOBILE Cutlass Salon Diesel ●	165
1961	CITROEN DS19	135	2000	PLYMOUTH Prowler ●	167
1983	De Lorean DMC-12 Coupé V6	129	1969	PONTIAC GTO Cabriolet ●	159
1987	DODGE Ram D150 Pickup ●	153	1960	PORSCHE 356 BT5 Cabriolet Polizei	133
1963	FACEL VEGA HK II	136	1964	PORSCHE 911	142
1989	FERRARI Testarossa	140	1982	PORSCHE 930 Turbo	151
1989	FERRARI 328 GTS	106		Remorque Prowler ●	168
1972	FERRARI 365 GTC/4	107	1998	RENAULT Spider ●	155
1979	FERRARI 400i ●	101	1996	RENAULT Twingo “Lecoq” ●	150
1983	FERRARI 512 BBi berlinetta kit Koenig	127	1967	RENAULT 8 Gordini ●	102
2000	FERRARI 550 Maranello	114	1967	ROLLS ROYCE Silver Shadow berline ●	143
2009	FERRARI 599 GTB Fiorano	134	1968	ROLLS ROYCE Coupé Mulliner ●	109
1937	FIAT Hot Rod Ballila ●	162	1983	ROLLS ROYCE Silver Spur ●	144
2002	FIERO Replica Factory ●	157	2006	SECMA FUN 500 Extr'm ●	164
1964	FORD Thunderbird ●	115	1958	TRIUMPH TR3 A	122
1963	JAGUAR MK X 3,8L	152	2003	TRIUMPH Ex moto-Johnny Hallyday	147
1972	JAGUAR type E Cabriolet V12 ●	108	2004	URAL Side Car ●	161
1965	JAGUAR type E Coupé 4,2L	105			

Les lots marqués d'une ● sont vendus sans réserve

SALON RETRO MOBILE

AUTO · MOTO · PASSION



Bon Angle - Photo A.G. Arao

1^{er} - 5 février 2012 Paris Expo Porte de Versailles

La banque privée passionnée de sport motorisé historique



Fiers d'être le partenaire de:
Le Mans Classic; Classic Endurance Racing;
Pau Historique; Spa Classic; Gstaad Classic;
RAC Woodcote Trophy.

Le Mans Classic 2010

Les praticiens de l'art du private banking

EFG  International

Les établissements de private banking du groupe EFG International opèrent dans plus de 50 villes dans 30 pays, entre autres à: Paris, Londres, Luxembourg, Zurich, Genève, Monaco, Stockholm, New York, Miami, Toronto, aux Bahamas, à Dubaï, Hongkong et Singapour. www.efginternational.com



Des millions de passionnés
entretiennent la beauté de
leur voiture avec Meguiar's

Et vous ?

Meguiar's
since 1901

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



Appuyez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échangeur gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus proche, en appelant le 0 800 10 10 10 ou visitez notre site : www.meguiars.fr



LE MANS
CLASSIC

6-8 JUILLET
2012

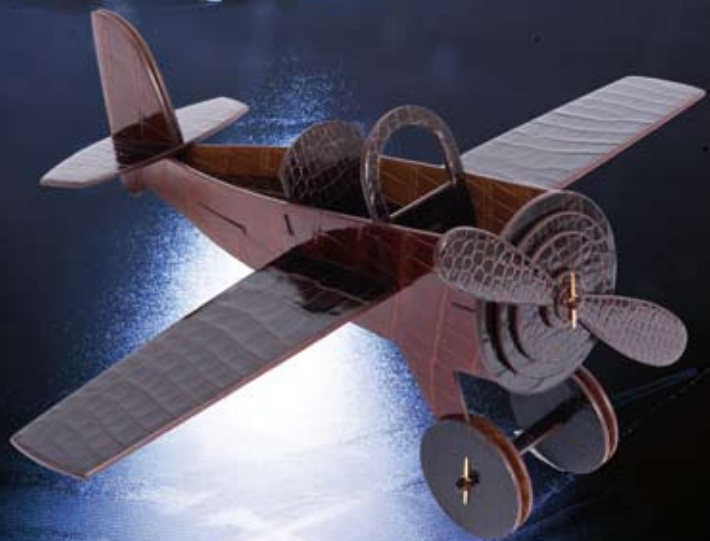
www.lemansclassic.com



RICHARD MILLE

EFG BANK

Repro afficher archives ACO



HERMÈS – ATELIER petit 
CRÉÉ PAR GILLES JONEMANN,
VIDE POCHE AVION

Crocodile porosus de couleur étrusque,
havane et tabac camel et pièces
métalliques plaquées or.

Dim : 60 x 48 x 23 cm

Estimation : 8 000 – 10 000 €

Pièce unique créée spécialement pour
la Fondation Carla Bruni-Sarkozy
contre l'illétrisme

HERMÈS VINTAGE

MARDI 15 NOVEMBRE À 10H, 14H ET 19H
HÔTEL MARCEL DASSAULT • 7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Contact :
Cyril Pigot
+33 (0) 1 42 99 16 56
cpigot@artcurial.com



JAEGER-LECOULTRE
REVERSO, vers 1938
Cadran noir avec index, aiguilles en or
et petite trotteuse à 6h. Mouvement
mécanique manuel. Reverso 3948 38428.
Estimation : 15 000 – 20 000 €

JAEGER-LECOULTRE UNIQUE AUCTION

MARDI 29 NOVEMBRE 2011 À 19H
HÔTEL MARCEL DASSAULT • 7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Expert :
Romain Réa
expert@romainrea.com

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



VENTES EN PRÉPARATION

VINS FINS

ET SPIRITUEUX

MERCREDI 9 ET JEUDI 10 NOVEMBRE 2011 À 14H

VENDREDI 16 ET SAMEDI 17 DÉCEMBRE 2011 À 14H

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

ARTCURIAL

BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Pour inclure des lots
dans ces ventes ou connaître
la valeur de vos bouteilles,
veuillez contacter nos experts:
Laurie Matheson, Luc Dabadie
+33 (0) 1 42 99 16 33 / 16 34
vins@artcurial.com



1913 DELAUNAY BELLEVILLE 8 LITRES TYPE 06 • Est. : 400 000 – 500 000 €.



1992 PEUGEOT 905 EV13 • Est. : 700 000 – 1 200 000 € Vendue sans prix de réserve

ARTCURIAL MOTORCARS À RÉTROMOBILE



VENDREDI 3 FÉVRIER 2012
SALON RÉTROMOBILE – PARIS

Inscrivez à la vente
votre automobile
dès maintenant :
+33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com

ARTCURIAL MOTORCARS AU MANS CLASSIC



VENDREDI 6 JUILLET 2012
CIRCUIT DES 24 HEURES – LE MANS

Inscrivez à la vente
votre automobile
dès maintenant :
+33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com

ARTCURIAL

MOTORCARS

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS
PRIE D'ACQUÉRIER POUR MON COMPTE PERSONNEL AUX LIMITES INDIQUÉES EN EUROS, LES LOTS QUE J'AI DÉSIGNÉS CI-DESSOUS.
(LES LIMITES NE COMPRENNENT 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).